NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT- REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE
49e jaargang - 49e année nr 282/1e trimester - 1e trimestre 2006

Le cadre juridique de l'action de l'État en Mer

Drie generaties zeelieden

L'axe cassé

Over Schoolschepen en Zeevaartonderwijs

49

"NEPTUNUS"
Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

49e jaargang - 49e année
nr. 282 - 2006/1

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

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue
Ph. Cornez - Aimé Liebaertstraat, 24 - 8400 Oostende

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité
C. Cappon

Raad van Beheer - Conseil d'Administration

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

Verkoop & Abonnementen
Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

Jaarabonnement (4 nummers)
Abonnement annuel (4 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 15,00

Steunend lid / Membre protecteur
€ 20,00

Weldoener / Bienfaiteur
€ 30,00

Abonnement buitenland
Abonnement étranger
€ 33,00

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

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

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

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

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

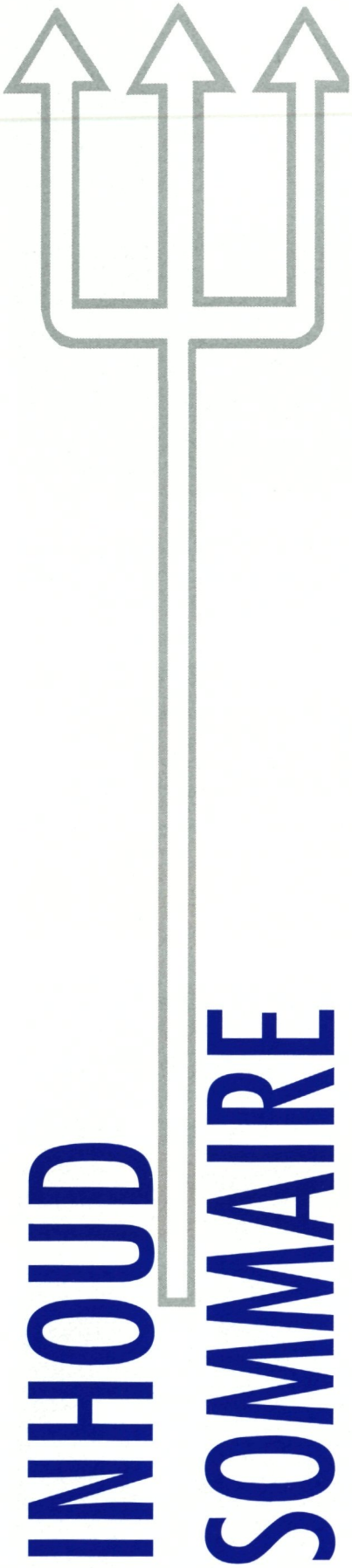
Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'auteur.

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

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

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

Kaft / Couverture:
Foto / photo: Koninklijke Marine / Marine Royale ©



nr 1 maart mars **2006**

Over Schoolschepen en Zeevaartonderwijs (I)
door R.F. Coulier 3

Des loups, des requins... ou des marins? (II)
par R. Gollier 7

Drie generaties zeelieden
door J.-C. Vanbostal 11

Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (XIX)
par A. Delporte 15

Maritiem panorama
Oostendse haventrafiek groeit met 2,6%
Haveneconomie Oostende volgt groei maritieme trafiek niet
Zeebrugse haven haalt 34,6 miljoen ton zeegoederentrafiek
door H. Rogie 19

Interview met Flottielje admiraal(b.d.) ir Willy Goethals
door G.A.H. Toremans 22

Info Marine
door/par J.-C. Vanbostal 25

Planning 2006 39

Aanleggen van Belgische marineschepen in het buitenland in 2005
Escales des navires belges à l'étranger en 2005
Aanleggen van vreemde militaire schepen in België
Escales de navires militaires étrangers en Belgique 40

De Belgische structuur Kustwacht
door B. Wouters 41

Le cadre juridique de l'action de l'État en Mer (I)
par L. le Hardÿ de Beaulieu 44

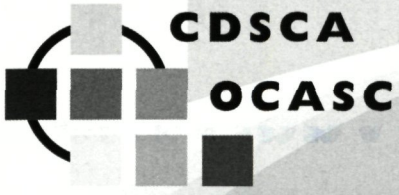
Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M908 De Brouwer (VI)
door 1OM (b.d.) H. De Scheemaeker 47

L'axe cassé (II)
par G. Linet 51

De schipbreuk van de kotter Princess of Wales en de schoener l'Aventure (III)
door R. Thijs 55

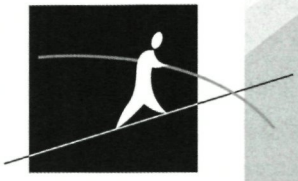
In memoriam
Erekapitein-ter-zee Arsène Robyns
Le Capitaine de vaisseau honoraire Arsène Robyns 61

Een goed collega en vriend ging heen
René De Meersman (1932 - 2005)
door E. Van Haverbeke Oud-hoofdredacteur Neptunus 62



Sociale Dienst

Service Social



Kinderdagverblijven

Crèches

Huisvesting

Logements

Vakanties

Vacances

Welfare

Commercial

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

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

van het Ministerie van Defensie

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

du Ministère de la Défense

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

CDSCA

Kwartier Koningin Astrid
Bruynstraat 1 - Blok FO - 1120 Brussel

OCASC

Quartier Reine Astrid
Rue Bruyn 1 - Bloc FO - 1120 Bruxelles

BELGACOM: 02/264 60 58 - 60
BEMILCOM: 9 2820 ext. 6058 - 6061
FAX: 02/264 60 59
e-mail: infocom@cdsca.be
infocom@ocasc.be

Over Schoolschepen en Zeevaartonderwijs (I)

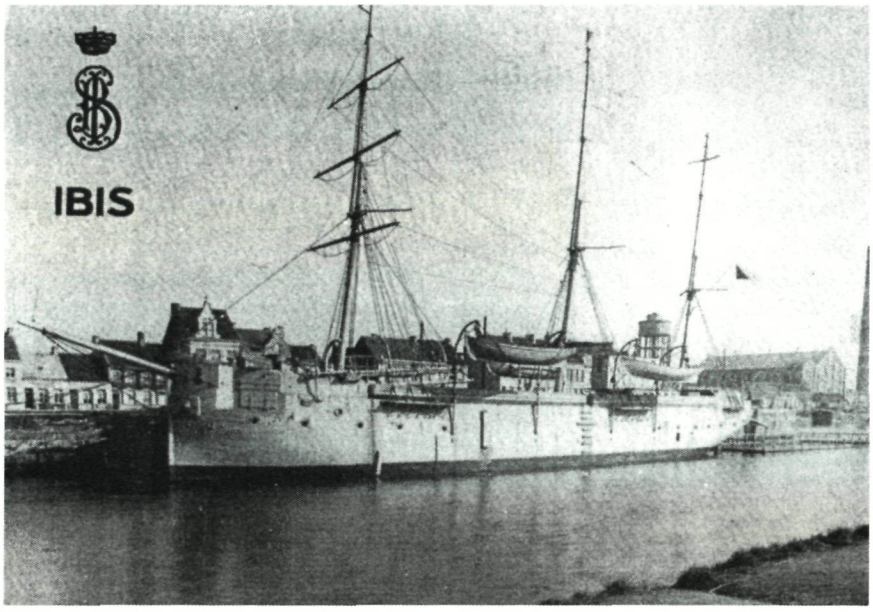
Het Koninklijk Werk Ibis (1906)

Normaal moest dit hoofdstuk verschijnen in deel IV, onder de hoofding 'Visserijscholen', maar omwille van de 100ste verjaardag in 2006 van Ibis stond ik erop deze reeks te starten met een eerbetoon aan dit verdienstelijk Werk.

R.C.

Rond 1880 ging het zeer slecht in de visserij. Er heerste inderdaad een groot tekort aan werkkrachten door het feit dat de vissers geen vast loon kregen en dat zij noch hun gezin niet de minste sociale bescherming genoten. Daarbij komt dat het beroep van zeevisser hard en gevaarlijk was –en nog steeds is –met het gevolg dat de vissersgezinnen het grootste aantal weduwen en wezen kennen. Het was opnieuw de Handelskamer van Oostende die in 1899 aan de alarmbel trok en de wens opperde dat een weeshuis voor visserskinderen zou opgericht worden. De wezen en verlaten kinderen uit visserijmiddens waren inderdaad meestal verloren voor het visserijbedrijf en men oordeelde dat het van nationaal belang was maatregelen te nemen om de zonen van vissers voor het beroep van hun vader te behouden. Voorbereidende vergaderingen met het doel een 'kwekelingenschool voor de visserij' op te richten gebeurden in het gebouw van het Zeewezen te Oostende. Prins Albert, de toenmalige troonopvolger, die toen te Oostende woonde en altijd veel belangstelling getoond had voor de visserij, woonde alle vergaderingen bij samen met dhr. Alphonse Bultinck commandant van de Staatsscheepsjongensschool en dhr. John Bauwens[1].

Het 'Werk van de Kwekelingenschool der Visserij' werd plechtig gesticht te Oostende op zondag 6 juli 1906. Tijdens zijn toespraak in de salons van het stadhuis van Oostende bedankte prins Albert de milde schenkers wier naam zo dikwijls met 'werken van vooruitgang en sociale ontvoogding' verbonden was, met name de heren Ernest Solvay, Edouard Empain en vele anderen... In juni had prins Albert, op een tip van de Britse ambassadeur, in Liverpool een schip gekocht voor de som van 72.000 fr. Het had ongeveer de afmetingen van het schoolschip voor scheepsjongens de Ville de Bruges. Het



1920: het stationair opleidingsschip Ibis I te Sas-Slijkens, hersteld na oorlogsschade; de masten zijn verlengd met stengen.

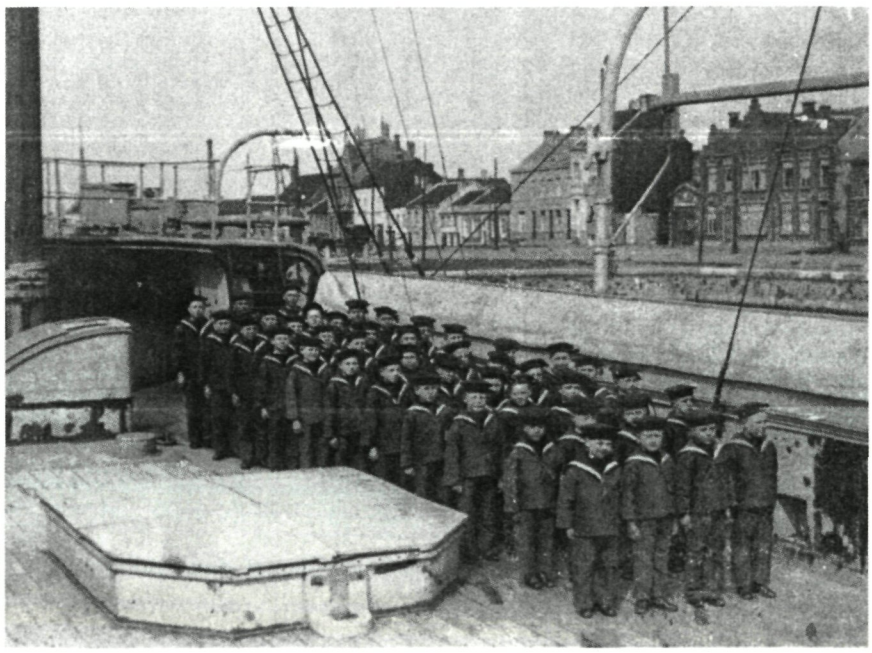
Foto: Ibis-Story door Robert Coelus

[1] John Bauwens is ongetwijfeld, na A. Bultinck, de tweede motor die het drijfwerk aandreef bij het onstaan van Ibis. Gedurende 49 jaar heeft hij met onverdroten belangstelling en ijver de school gevolgd en begeleid, ook tijdens WO I tijdens dewelke Ibis te Milford GB gevestigd was. Zijn naam zal voor altijd verbonden blijven met het onstaan, het leven en de ontwikkelling van Ibis, waarvan hij de laatste stichter in leven zou zijn. Hij stierf in 1955 toen hij de vijfde voorzitter was. J. Bauwens was de baas van de rederij 'Pêcheries à Vapeur'gesticht in 1896. Op zijn vaartuigen kwamen veel Ibis-jongens terecht. De laatst gebouwde visserijschool te Oostende in 1963 werd naar hem genoemd. In 1913 stichtte hij ook de ijsfabriek S.A. Froid Industriel.

was zo goed als nieuw. Gebouwd onder de naam HMS Albacore als oorlogskorvet voor de Royal Navy in 1886/87 had het in feite nooit gevaren; de bedoeling was dat het Engeland bestendig in Zanzibar zou vertegenwoordigen maar om een of andere reden was daar niets van gekomen. Het schip werd in Southampton in een droogdok nagezien en verbouwd voor zijn nieuwe functie. De machines werden verwijderd zodat tot 60 leerlingen er hun nieuwe 'thuis' in konden vinden; uitbreiding was mogelijk. De prins gaf het de naam Ibis. Op 14 juli 1906 werd de Ibis door een staatssleepboot op sleeptouw genomen te Southampton met bestemming Oostende waar hij aankwam op 15 juli te 17u. Het schip stond onder het bevel van Cdt. Bultinck en was bemand met matrozen van het Zeewezen en enkele vissers. Het kreeg zijn definitieve ligplaats binnen de sluizen in een kom te Sas-Slykens. De eerste voorzitter van het Koninklijk Werk was E. De Cuyper en de eerste directeur Prosper Wuylens.

De weeskinderen werden bij Ibis aangenomen van hun 6de tot hun 12de jaar voor een opleiding tot het zeemansleven. De oudsten scheepten regelmatig in op varende eenheden van de visserij die eigendom waren van Ibis. Nu en dan scheepten zelfs Ibis-jongens onder begeleiding van een leraar in aan boord van koopvaardijschepen en éénmaal zelfs aan boord van de L'Avenir. Meestal was dat in groepjes van vier. Eens de leeftijd van 14 jaar bereikt gingen ze varen, meestal op vissersvaartuigen van hun familie, of stapten ze over naar de Staatsscheepsjongensschool; de beste onder hen kregen na daar hun opleiding voltooid te hebben een studiebeurs voor de zeevaartschool.

De eerste ingeschreven wees was Pierre Beuren, geboren te Oostende op 15 april 1896. Na 36 reizen tijdens zijn opleiding op Ibisschepen werd hij matroos bij de staatspakketboten. In 1914 werd hij ingelijfd bij de oorlogsmarine in Calais. In 1921 vertrok hij naar Kongo waar hij rivierloods werd op de Kongostroom, tussen Banana en Boma. Rond 1938 was hij terug in België waar hij dokloods werd te Oostende, functie die hij uitoefende tot na de oorlog. Hij overleed in de jaren '60. Ook anderen hebben het ver gebracht: één onder hen werd commandant bij de maalbootdienst Oostende-Dover en zeven werden kapitein op koopvaardijschepen. Vijf kwamen bij de Zeemacht terecht en zeventig werden kapitein op vissersboten (toestand 1980). Spijtig genoeg kwamen er drie om tijdens de oorlog 14-18 en zowat 93 tijdens oorlog 40-45.



April 1922 – Dek Ibis I: klaar voor de donderdagwandeling.

Foto: Ibis-Story door Robert Coelus

Toen WO I uitbrak werden de leerlingen op 11 oktober naar huis gestuurd. Van de 80 kwamen er een 20-tal in Milford terecht waar de acht Ibis-vaartuigen naartoe gevaren waren. Directeur Wuylens had 18 leerlingen meegenomen aan boord van de Ibis V (O.75) en twee aan boord van de Ibis VI (O.76). Gelukkig zijn die twee–voor die tijd– grote moderne stoomschepen, beide uit 1908, gedurende de oorlog in de vaart kunnen blijven en met de opbrengst van de vangst was het mogelijk de levensnoodzakelijke middelen aan te schaffen. Telkens scheepten twee leerlingen in aan boord van die schepen evenals op schepen van de rederij John Bauwens die inmiddels in de baai van Liverpool waren aangekomen. Het zeil- en motorschip Ibis III diende als logement voor de leerlingen. Op 10 juli 1919 kwamen de Ibis-jongens terug naar Oostende. Ook de twee vissersvaartuigen; de andere zes andere waren verkocht of verloren gegaan. Bij hun aankomst lag hun stationair opleidingsschip –hun thuis- niet meer op zijn plaats maar in het zwaaidok. Het was zwaar beschadigd: het binnenschip was inderdaad door de bezetter ontdaan van alle koperwerk; gelukkig wisten de Duitsers niets af van de koperen platen waarmee gehele de romp onder de waterlijn beslagen was. In september 1919 ging de school terug open in voorlopige oude gebouwen; in augustus 1921 was hun schip volledig hersteld en lag het opnieuw gemeerd op de vertrouwde plaats. De Ibis V werd in 1923 verkocht aan Spanje en het volgend jaar de Ibis VI aan Zweden.

In 1924 was het nieuwe gebouw afgewerkt zodat geleidelijk aan een en ander daar kon ondergebracht worden. In dat nieuwe gebouw sliepen de leerlingen in hangmatten.

In 1925 kwam de Ibis VIII (O.178) in de vaart. In 1926 werd de Ibis I herdoopt tot Cdt Bultinck, een eerbetoon aan de man die zoveel voor Ibis gedaan had en in de loop van dat jaar overleden was.

In 1931 werd een wet van kracht die bepaalde dat elk vissersvaartuig een scheepsjongen aan boord moest hebben. Dat had voor

gevolg dat Ibis meer leerlingen zou aannemen. In 1937 kwam de Ibis IX (O.179) in de vaart. Hij was gebouwd te Oostende, 32 m lang, 6.30 m breed, met een diepgang van 3.55 m en beschikte over een 300 pk 3 cylinder 4-takt Carels motor die hem een snelheid gaf van 12 knopen; hij was uitgerust met een TSF-toestel (draadloze telegrafie), een radiotelefonietoestel van 100 watt, een goniometer met directe aflezing en een ultrasonische dieptemeter. In 1937 werd het stationair opleidingsschip verkocht aan het slopersbedrijf Van Heygen te Gent; de koperen platen op de romp –méér dan 10 ton!- brachten 90.000 fr. op.

Van 1927 tot 1929 was baron Ruzette voorzitter van het Werk; hij werd opgevolgd door baron F. Empain, milde schenker van het eerste uur, die het voorzitterschap waarnam tot in 1935. Zijn zoon, L. Empain, was van 1935 tot 1951 de 4de voorzitter. In 1937 ging directeur Prosper Wuylens op rust; hij overleed in 1945. Onderdirecteur Georges Cambier volgde hem op.

Op 15 mei, vijf dagen na de inval in België door de Duitsers, werd de school gesloten. De 77 leerlingen werden naar huis gestuurd en de school werd door het Belgisch leger bezet. Na de wapenstilstand besloot de directie de school te heropenen; een 30-tal leerlingen kwamen terug. Vele anderen waren met hun familie gevlucht, de plas over naar Engeland. Ook de twee Ibis-visserijschepen, de Ibis VIII en de Ibis IX waren naar Engeland uitgeweken. Maar de Duitsers eisten de school op en het was onbegonnen werk er nog les te geven en te logeren. Directeur Cambier vond een geschikte locatie te Brugge in het Instituut Cappoen, een kleine verlaten kliniek. Einde 1940 moesten ze echter op verzoek van de eigenaar dat pand verlaten en verhuisden ze naar een leegstaande meelfabriek, gelukkig gelegen langs een kanaal waar ze konden roeien. Het waren harde tijden om te overleven; de directeur moest dagelijks op zoek naar voedsel voor zijn 30 leerlingen. Na de bevrijding werden ze op vakantie gestuurd. Adieu Brugge! Maar toch hielden ze meer van een blauwe zee dan van een witte meelfabriek zonder meel...

Van september 1950 tot eind september 1951 gingen opnieuw telkens vier leerlingen mee op visvangst aan boord van de Ibis IX. Deze treiler die als een van de eerste uit Engeland teruggekeerd was, werd door het Zeewezen opgeëist; hij deed dienst als visserijwachtschip tot einde 1946. Ibis beschouwde dit als een erezaak uit erkentelijkheid voor de constante steun die het Zeewezen aan het Werk verleende; anderzijds verloren ze echter aanzienlijke inkomsten gezien de toenmalige grote visvangst, gepaard met hoge veilingsprijzen. De treiler Ibis VIII (O.178) werd verkocht in 1947 voor 400.000 fr. Op 1 februari van datzelfde jaar werd directeur Cambier op rust gesteld na gedurende bijna 44 jaar, als leraar, onderdirecteur en directeur, met vaderlijke strengheid zijn 'kwekelingen' zijn hart en ziel te hebben gegeven. De nieuwe directeur, dhr. Wessels, die de eerste bevelhebber was geweest van het hydrografisch vaartuig Paster Pype, nam nu het roer in handen, maar niet voor lang want reeds op 5 mei 1949 moest het Ibis trompettenkorps het 'Te velde' blazen op de begrafenis van hun directeur, overleden na een kortstondige ziekte. Dhr. Wessels had nog net 'nieuwe tijden, nieuwe wetten' meegemaakt, die conform de reglementering van het Bestuur van Openbaar Onderwijs toelieten een lagere school door de Staat te laten erkennen, met het gevolg dat vanaf 15 december 1950 de wedden van de onderwijzers door de overheid ten laste werden genomen. In afwachting van de benoeming van een nieuwe directeur bood de op rust gestelde oud-directeur Cambier zijn diensten aan.

In 1952 werd de laatste treiler, de Ibis IX, verkocht aan een reder uit Fécamp. In de loop van hetzelfde jaar, op 11 september, werd René David directeur benoemd, de vierde in rij sedert de oprichting van Ibis. Heel snel had hij af te rekenen met onheil: tijdens de stormnacht van 1 februari 1953 werd inderdaad grote schade aangericht, met gedeeltelijk onder water lopen van het gebouw. In 1954, na 48 jaar hangmatten, kregen onze jongens 45 stapelbedden van het Zeewezen. Vanaf 1953 scheepten de leerlingen van het derde jaar in aan boord van de Hinders, het wetenschappelijk onderzoeksschip van het Zeewezen, waar zij de techniek van het vissen aanleerden. Ook aan boord van de Cdt. Fourcault, het schoolschip van de Zeevaartschool, werd eveneens regelmatig ingescheept ten einde er de navigatielessen in de praktijk om te zetten. Het ging echter telkens om korte dagtrips.

Op 3 augustus 1955 stierf dhr. John Bauwens, voorzitter van Ibis sinds 1951 en medestichter in 1906. Op 19 juli 1956 volgde dhr. Ernest J. Solvay, eveneens medestichter en milde schenker van het Werk, hem op. Hij zou voorzitter blijven tot op 22 september 1966, datum waarop hij ontslag nam. Dhr. G. Goor volgde hem op, maar slechts voor korte tijd want reeds op 7 november 1967 werd ere-commodore van de Zeemacht, L. Robins, de achtste voorzitter.

Vanaf 1972 werden enkel nog zeereizen gemaakt aan boord van de treiler O.29 Broodwinner. Op 8 mei 1973 kreeg Ibis een reddingssloep van de TNA Kamina, het troepentransportschip van de Zeemacht dat gesloopt werd. Met de hulp van de studentenvereniging van de Zeevaartschool werd ze omgebouwd tot motorsloep –de motor was afkomstig van de garnaalsloep O.1[2] (ex O.11) – en de Ibis-knecht timmerde een mooi stuurhuis. De directeur gaf haar de naam Kamini (Kamina–mini). Er werden gedurende zes jaar verschillende tochten mee gemaakt op de binnenwateren maar dan was de sloep niet meer zeewaardig; de aluminium romp vertoonde ernstige tekenen van slijtage. Op 25 oktober 1979 werd de ex-redeboot nr 7 van het Loodswezen in bruikleen gegeven aan Ibis. Met deze boot werden vele tochten

[2] **De O.1 sloep werd door Koning Boudewijn aan de stad Oostende geschonken, die ze op haar beurt overdroeg aan Ibis.**

Oefening op de dubbelslagsloep.

Foto: VZW Koninklijk Werk Ibis

ondernomen op zee, onder leiding van adjunct-directeur L. Corbisier. Plannen voor de toekomst waren er in overvloed; wie weet een reis naar Milford waar Ibis tijdens WO I gedurende 5 jaar gastvrijheid genoot... Op 16 september 1980 overleed commodore Robins; iedereen was er het hart van in. Hij werd als voorzitter op 27 mei 1981 opgevolgd door vice-admiraal André Schlim.

Te noteren dat het visserijonderwijs tot eind 1980 ressorteerde onder het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen. Vanaf 1981 werd dit onderwijs overgenomen door het Ministerie van Nationale Opvoeding en Cultuur.

In 1985 was het zolang verwachte nieuwe gebouw klaar voor gebruik. Op de bovenste verdiepingen bevinden zich het internaat en de verblijfsruimte; beneden de directie en de administratie. Nadien werd het gebouw uit 1924, dat nu uitsluitend als schoolgebouw dient, gerestaureerd en einde 2002 werd een weekend/vakantieverblijf in gebruik genomen voor de jongens die geen thuis meer hebben of er niet welkom zijn. Dit verblijf, naar de initiatiefnemer André Schlim genoemd blijkt een groot succes te kennen.

Op 9 november 1989 overlijdt voorzitter Schlim en wordt Jean-Jacques De Cloedt door de raad van beheer tot voorzitter aangesteld; in 2005 wordt admiraal W. Herteleer (b.d) de elfde voorzitter. Van 1989 tot 1991 was Ph. Buyssens directeur van Ibis en R. Taillaert van 1991 tot 1996. Sedertdien wordt die functie bekleed door Philip Declerck; hem valt de eer te beurt de feestelijkheden voor de 100ste verjaardag te organiseren.

Bronnen: *'De Ibis-story 1906-1981' door Robert Coelus en het jaarverslag 2004 van het Koninklijk Werk Ibis door Ph. Declercq, directeur.*

Nawoord: De Ibis-jongens werden graag door de reders aangenomen, gewoon omdat ze de beste waren. Tijdens hun zeereizen aan boord van de Ibis-vaartuigen werden ze voor de visserij multifunctioneel opgeleid: nu eens waren ze in de machinekamer waar ze vertrouwd gemaakt werden met de werking en het onderhoud van de voortstuwingsorganen, dan weer stonden ze aan dek aan het stuurwiel of op de uitkijk, of moesten ze helpen bij het uitwerpen en het inhalen van de netten en het behandelen van de vis; ook nam iedere leerling op zijn beurt de dienst waar van kok. Uiteraard leerden ze allen omgaan met de toestellen voor draadloze telegrafie en telefonie, de radiopeilers en het echolood.

Ibis was steeds de eerste bij het toepassen van nieuwe methoden en technieken voor het stimuleren van de zeevisserij; zo waren haar eerste zeilschepen al uitgerust met een hulpmotor en introduceerde zij als eerste de stoomtreiler.

Prins Albert had het in 1906 over een 'vaderlijke leefregel' voor de Ibis-leerlingen. Een vader werd toen beschouwd als hoofd van het gezin, als broodwinner, en vereenzelvigd met goedheid en strengheid. Daarom was dan ook de opvoeding van die leerlingen gesteund op een paternalistisch regime. Vandaag de dag is het belang van de school aanzienlijk gestegen doordat zij voltijds secundair zeevisserijonderwijs verstrekt. Van wezen en 'halve' wezen is er echter nog weinig sprake; de meerderheid van de leerlingen komt uit ontwrichte gezinnen, de 'kinkhoest' van onze moderne samenleving...

Wordt vervolgd

R. F. Coulier

Des loups, des requins... ou des marins? (II)

Les équipages

«In order to keep sending his boats into the Atlantic (by the summer of 1942), Dönitz was reduced to conscript officers and men from the surface fleet, from destroyers and cruisers, and even from merchant ships»

Bernard Edwards - "Dönitz and the Wolf Packs

Le nombre d'hommes d'équipage des U-Boote était de l'ordre d'une cinquantaine d'hommes, en fonction du type de sous-marin et de la durée de sa période opérationnelle. A l'équipage proprement dit venaient parfois s'ajouter des membres surnuméraires, tels un futur commandant dans son dernier stage de formation pratique, un ou deux aspirants à l'instruction, un correspondant de guerre ou des météorologistes. Parfois aussi, mais très rarement, le sous-marin embarquait des passagers purs et simples. Il s'agissait en l'occurrence de diplomates, de techniciens ou d'officiers en transit vers le Japon ou d'espions ou saboteurs à débarquer sur des côtes ennemies. En général les commandants chargés de ces dernières missions ne les appréciaient guère car ils estimaient, non sans raison, que les risques imposés à leur navire en eaux côtières étaient sans rapport avec la valeur de ce genre d'opération.

Il est impossible d'énumérer et de définir les types d'équipage dans le cadre d'un article limité. Voici donc, pour donner une base de comparaison, la composition d'un équipage de sous-marin standard de type VII, durant la première partie des hostilités:

- **Officiers de pont:** Le commandant, généralement un *Kapitänleutnant* –en abrégé *Kaleu*–, (lieutenant de vaisseau), ou un *Oberleutnant sur See*, (enseigne de vaisseau de 1ère classe); le commandant en second, le *I Wacheoffizier*, en abrégé le I WO; deux officiers de pont, respectivement le *II* et le *III Wacheoffizier* (II WO/III WO).

- **Officiers mécaniciens:** L'officier mécanicien, –dit le *Leitende Ingenieur* ou le LI–, généralement un *Oberleutnant Ing*; c'était un homme-clef du bord et il disposait de pouvoirs pratiquement égaux à ceux du commandant.

- **Maistrance pont:** Un premier-maître chef, l'*Obersteuermann* (le maître d'équipage, l'équivalent du coxswain britannique); un 1er maître pont, l'*Oberbootsmann* (le boatswain britannique); un ou deux aspirants, les *Fänrich* (parfois *Oberfänrich*) zur See – notons que les aspirants ont rang de sous-officier dans la KM; un maître ou 2nd maître torpilleur, l' *Obermechanikersmaat*, responsable de la maintenance des torpilles.

- **Maistrance machines:** Un chef mécanicien, le *Diesel Obermaschinist*; un chef électricien, l'*Elektro Maschinist* et trois à six maîtres ou quartiers-maîtres spécialisés (machinistes et électriciens) ainsi qu'un timonier spécialisé, dit *Zentralemaat*, pour le poste central.

- **Communications/radio:** deux opérateurs, l'*Oberfunkmaat* et le *Funkmaat*.

- **Matelots:** 24 à 30 matelots pont et machine, signaleurs, opérateurs radio ou services (dont le chef-coq).

- **Service médical:** Au début de la guerre le rôle d'équipage ne comportait pas de médecin. Il arrivait qu'un médecin soit embarqué[1] mais dans ce cas c'était souvent pour la durée d'une croisière comme surnuméraire chargé de recherches médicales ou de travaux expérimentaux. Il n'était pas non plus prévu d'infirmier spécialisé; ce rôle était dévolu à un sous-officier, souvent un opérateur radio qui avait suivi un cours rudimentaire de soins d'une durée de trente-six heures. Par ailleurs, dans le cadre de leur formation générale, les officiers avaient tous reçu une courte formation sanitaire de base. C'est ainsi que l'un ou l'autre commandant fut parfois obligé d'assurer les fonctions de médecin du bord et intervenir dans des cas de nécessité ou d'urgence absolue. Une situation inverse se présenta un jour lors d'un combat contre un avion allié dans le golfe de Gascogne; le commandant ayant été tué par le tir ennemi ce fut le médecin du bord qui prit le commandement et ramena le sous-marin à Lorient. A la suite de l'extension du théâtre des opérations en 1942, un médecin fut affecté aux sous-marins ravitailleurs du type XIV, dits les "vaches à lait". Puis, en 1943, à bord d'un sous-marin standard sur deux quand ceux-ci

[1] **Un médecin périt le 13 octobre 1939 quand l'U-40 du Kapitänleutnant Wolfgang Barten sauta sur une mine dans la Manche provoquant la mort de 43 membres d'équipage sur 48.**

se mirent à riposter aux attaques aériennes alliées au moyen d'une flak renforcée, ce qui provoquait souvent des blesssures chez les servants. Mais cette pratique fut très vite abandonnée par suite des pertes infligées[2] à cette rare et précieuse catégorie d'officiers médicaux.

Avec des variantes en fonction des nécessités ou des circonstances, cela donne des équipages d'une petite cinquantaine d'hommes pour les sous-marins de cette classe[3].

Ces équipages –essentiellement des volontaires au cours des seize premiers mois de la guerre– étaient superbement formés et entraînés. Malgré leur expérience ils payèrent néanmoins leurs nombreux succès de très lourdes pertes, ce qui obligea le commandement des U-Boote à muter d'office un certain nombre de jeunes officiers qui venaient de terminer leur formation. A la fin de l'été de 1942 une centaine d'unités avaient été perdues. Il devint alors nécessaire de transférer des hommes des unités de surface pour armer les nouveaux sous-marins qui sortaient des chantiers en nombre grandissant. Le choix tomba principalement sur des marins des destroyers, des dragueurs de mines et des vedettes rapides. Ceci amena un léger abaissement de l'efficience des commandants et de la qualité des équipages. Les nouveaux-arrivés étaient certes d'excellents marins[4] et ne manquaient pas de courage ni de patriotisme, mais ils ne s'adaptaient pas nécessairement rapidement à leur nouvel environnement et à ses systèmes de combat.

Le recrutement

«Although all U-boat men are now assumed to have been volunteers, a good number did not actually make the choice to join entirely by themselves; instead they were gently nudged into the service»

J P Malmann Showell – "U-boat commanders and crews 1935-1945" – page 17

Il importe de définir le mot "volontaire" quand on parle de marins militaires dans les circonstances que l'on sait. Les officiers et la maistrance sont à tout le moins des volontaires puisqu'ils ont choisi de faire carrière dans la marine. Le même raisonnement peut s'appliquer également aux conscrits car, à part une très faible part d'inscrits maritimes, ils n'étaient pas affectés d'office à la marine mais devaient en faire la demande formelle lors de leur passage au conseil de révision. Notons en passant qu'en 1941 le simple espoir d'éviter le front de l'Est, bien plus que la vocation maritime ou politique, sera à l'origine de beaucoup de ces demandes. En pratique, et pour résumer, on peut donc considérer qu'ils étaient tous des volontaires pour la marine. Mais l'étaient-ils pour l'arme sous-marine? Comme dit plus haut ils le furent tous pendant les seize premiers mois de la guerre, à savoir jusqu'à la fin de 1940, mais à ce moment la situation générale évolua. La première année du conflit avait coûté cher à la Kriegsmarine, tant en unités de surface qu'en submersibles. Un cuirassé de poche avait été coulé et un autre, le **Lützow**, gravement endommagé; le tout nouveau croiseur **Blücher** avait également été coulé et dix destroyers modernes avaient été piégés et détruits par la Royal Navy à Narvik. Si on y ajoute les sous-marins perdus on mesurera bien la gravité de ces pertes. Au 31décembre 1940 quatre-vingt-deux sous-marins avaient été mis en service dont septante-six entrés en opérations actives et six à l'entraînement en mer Baltique. Malgré les succès remportés, les sous-marins opérationnels avaient subi de lourdes pertes. Vingt-neuf d'entre eux avaient coulé, une grande part à la suite de la défense alliée, le reste par fortune de mer ou

---

[2] **117 officiers-médecins sur 243 perdirent ainsi la vie avant la fin de 1943, tandis que quelques autres se retrouvèrent dans les camps de prisonniers des alliés.**

[3] **Le plus grand déplacement des sous-marins du type IX portait les effectifs au niveau de la soixantaine.**

[4] **Il arrivait aussi qu'un commandant, prié de muter un de ses officiers aux sous-marins, n'envoyait pas nécessairement son meilleur homme.**

accident de plongée. Cela revenait à 38% des unités engagées, soit près de quatre sur dix! Les pertes humaines aussi ne furent pas négligeables. Il est impossible de donner avec exactitude le nombre total des hommes engagés pendant ces seize mois d'opérations mais les sources disponibles permettent de l'estimer à 2.567 officiers et matelots. Considérant que 712 d'entre eux disparurent avec leur unité l'on arrive à un pourcentage de 28% de pertes. La guerre était vieille d'un peu plus d'un an seulement...

Au tournant de l'année 1941 il apparut que l'Empire britannique n'était pas encore vaincu et que la guerre n'était pas finie! Le remplacement des pertes ainsi que le programme de nouvelles constructions de sous-marins[5] imposèrent au commandement des U-Boote de muter à son service des spécialistes de la flotte de surface et notamment des techniciens. Et aussi d'y affecter un nombre plus important de conscrits et de jeunes officiers dès la fin de leur formation navale.

Si l'on cherche les raisons pour lesquelles un grand nombre de marins allemands se sacrifièrent dans l'arme sous-marine, il faut d'abord prendre en considération l'influence de la propagande. La jeunesse allemande en âge de porter les armes fut abreuvée de films, livres, publications et affiches vantant le rôle des U-Boote. L'auteur de ces lignes était adolescent sous l'occupation. Tous les soirs la famille écoutait, ou plutôt essayait d'écouter, au travers des parasites et du brouillage allemand, les émissions de la BBC. Il se souvient très bien de Victor de Laveleye et des "Français parlent aux français" en comptant les jours d'occupation... Il a encore dans l'oreille le fameux appel: "Aujourd'hui *tantième* jour de la lutte du peuple français pour sa libération". Il aimait depuis toujours la mer et les navires, avait beaucoup lu sur la lutte sous-marine de la première guerre et savait que les sous-mariniers allemands avaient recommencé leurs ravages, mais il n'avait pas d'idée de la dureté de la lutte dont l'Atlantique était le théâtre. Il se souvient aussi qu'aux grandes vacances de1943 l'atmosphère de la guerre avait tout à fait changé. La future victoire des alliés n'était plus mise en doute et la certitude s'imposait que l'Allemagne serait vaincue. C'est dans ces circonstances qu'il vit le film allemand "U-Boot westwarts", film de propagande produit par la bien connue UFA. Ce film avait tout pour l'impressionner: les coups de mer, l'officier de quart hurlant «Fliegeralarme!», les hommes se précipitant aux postes de plongée, l'angoisse des hommes écoutant les bruits des hélices de l'escorte, puis de la détonation des charges de fond. Du bruitage bien entendu, et sans commune mesure avec ce que devait être la réalité.. mais ce film de propagande habile devait certes soulever, en Allemagne, des enthousiasmes et des engagements patriotiques. Il ne faut pas oublier non plus l'utilisation systématique de l'évocation des victimes civiles des bombardements des villes allemandes, qui fut aussi à l'origine de bien des engagements dans lesquels le fanatisme politique ne jouait aucun rôle. La propagande ne fonctionna pas non plus à sens unique et pendant le conflit celle des alliés ne manqua pas d'entretenir l'image de fanatisme nazi des sous-mariniers allemands. Les privations que leurs actions imposaient au peuple britannique et le sort affreux des marins du commerce frappés en pleine nuit et disparaissant dans la tempête, engendrèrent une véritable haine pour ces sous-mariniers! Quand un sous-marin était coulé et que des survivants furent recueillis, le moindre refus de donner des informations à leurs interrogateurs était considéré comme une manifestation de fanatisme nazi.

Les pertes et le moral

«The submarine is the most formidable thing the war as produced by far and it gives the Germans the only earthly chance to win the war»

Walter Page, ambassadeur des Etats-Unis à Londers - 1917

On ne le répétera jamais assez, toutes les guerres sont affreuses et la folie des hommes s'y donne libre cours. Les pertes en vies des sous-mariniers allemands furent énormes. Peut-être pas au niveau absolu –car à ce niveau rien ne peut dépasser les horreurs du front en Union soviétique– mais certes en proportion des effectifs engagés. C'est là un triste record que les équipages des U-Boote partagent avec ceux du Bomber Command de la RAF. Il faut faire ici un rapprochement avec la campagne sous-

[5] **Le but était de construire 900 nouvelles unités.**

marine de 1914-1918. Là aussi les pertes furent très importantes: 5.409 hommes, soit environ six fois moins qu'en 1939-1945, mais la flotte était moins grande. La Kriegsmarine mit en effet en service 1172 unités, sans compter un certain nombre de prises, notamment italiennes, contre 390 pour la Kaiserliche Marine. Les tactiques différaient également, les actions du premier conflit étant surtout individuelles. Mais les progrès de la technologie des radiocommunications changea la donne et la guerre sous-marine allemande devint une longue lutte de groupes dans les attaques des convois. Les progrès technologiques n'avaient toutefois pas tellement modifiés la conception même des sous-marins allemands: il n' y avait pas une très grande différence technique entre l'U-99 de Kretschmer et un UB type III de 1918, sauf que la résistance de la coque et le rayon d'action avaient plus que doublé. Cela n'était pas à l'avantage des équipages qui voyaient ainsi la durée des croisières singulièrement allongée, et si une plongée par 200 mètres de fond rendait le repérage par Asdic un peu plus difficile et réduisait l'efficacité des grenadages, les bruits de craquement de la coque sous l'effet de la terrible pression devait faire de grands ravages dans les systèmes nerveux... Il ne faut pas oublier non plus que les sous-marins des types VII et IX étaient encore des submersibles et non des sous-marins au sens propre du mot. La durée de plongée avait elle aussi été allongée: on enregistra une plongée défensive de 31 heures et cela n'améliorait certes pas non plus le 'confort' des équipages. En fait les progrès technologiques avaient peu changé la vie à bord. Les hommes vivaient toujours dans la même puanteur, la même atmosphère délétère et la même promiscuité. La durée des croisières par contre s'était fortement allongée grâce à l'augmentation des réserves de carburant et également aux ravitaillements à la mer par les ravitailleurs, les milch-kühe (les vaches à lait). Ce genre de vie produit en général un sentiment de solidarité, un esprit de corps, qui lient très fort les équipages qui l'ont vécu. Il est bien connu qu'en 1918 les équipages des grands bâtiments de surface allemands avaient perdu le moral. Le drapeau rouge fut hissé et des mutineries éclatèrent. Le corps des sous-mariniers échappa à ce désastre et garda la tête haute. Cela ne fut pas oublié par la Reichsmarine de la République de Weimar, même s'il lui était interdit d'armer des sous-marins. Par la suite les sous-mariniers du IIIème Reich se considérèrent comme un corps d'élite. Cet état d'esprit, cette sorte de tradition, furent encouragées et perpétuées dans la Kriegsmarine, abstraction faite de toutes considérations politiques. Ce sentiment ainsi qu'un sens aigu du patriotisme expliquent certes l'espoir, la fierté et la volonté de combattre que les hommes des U-Boote conservèrent jusqu'à la fin, en dépit de leurs pertes et de leur situation desespérée.

R. Gollier

Sources et biblographie

"Neither sharks nor wolves" – Timothy P. Mulligan – Naval Institute Press Annapolis–1999

"Iron coffins" – Herbert A. Werner – Pan Books Ltd London SW1 - 1972

"U-Boot 977" – Heinz Schaeffer – W. W. Norton New York – 1952

"Kurs Atlantik" – Eberhard Möller – Motorbuch Verlag Stuttgart – 1995

„Hitler's admirals" – G. and R. Bennett– Naval Institute Press Annapolis – 2004

"Dix ans et vingt jours" – Karl Dönitz – trad. française chez Librairie Plon Paris – sans date

"Dönitz and the Wolf Packs" – Bernard Edwards – Cassel Military Paperback London WC2R – 1996

"Business in great waters" – John Terraine – Leo Cooper Ltd London SRW3 - 1989

"Der Mythos der deutschen U-Bootwaffe" – Verlag Mittler & Sohn Gmbh Hambourg – 2001

"U-boat commanders and crews 1935-1945" – Jak P. Mallmann Showell – The Crosswood Press Ltd Ransbury (Wiltshire) – 1998

"Kriegsmarine 1939-1945 - Organisation - Strukturen - Einsatz" – Jak P. Mallmann Showell – Motorbuch Verlag Stuttgart – 2000

"Die deutsche Wehrmacht - Band 2: Die Kriegsmarine" – Adolf Schlicht & John R. Angolia – Motorbuch Verlag Stuttgart – 1995

"Kameraden zur See" (8 volumes) – Ernst Pfefferle – Chez l'auteur à Altmannstein-Sandersdorf

"Convoy-The battle for convoys SC122 and HX229" – Martin Middlebrook – Allen Lane & Penguin Books – 1976 et 1978

"The Allied Convoy System 1939-1945, its organisation, defence and operation" – Arnold Hague – Vanwell Publishing St Catharina Ontario L2R 7S2

"The loss of the Bismarck, an avoidable disaster" – Graham Rhys-Jones – Cassel & Co London WC2R OBB – 1999

"The tenth fleet" – Ladislas Farago

"Ultra goes to war" – Ronald Lewin – Penguin Books Ltd

"Unterseebootbau" – Ulrich Gabler – Bernard & Graefe Verlag Bonn – 1997

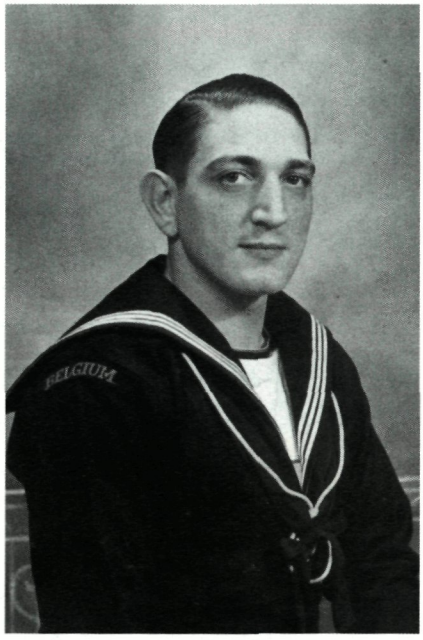
Drie generaties zeelieden

Bij de Sleuyters vloeit sedert drie generaties zeewater door de aderen. Kwartiermeester François, de kleinzoon, zit nog steeds «in hetzelfde schuitje» op het RCI te Oostende.... Zo gaat dat in die familie...

Grootvader Sleuyter Fernand Alfred Auguste

Hij was de enige zoon van Auguste, huisschilder, en Olive Handy, naaister, en zag het levenslicht op 3 november 1919, op nummer 9 van de Ed. Hammanstraat te Oostende. Op 6 januari 1937 huwde hij met Bertha Dasseville en heel snel breidde het gezin zich uit met vijf kinderen: Fernanda, Francine, Freddy, Frank et Florent.

Op 9 augustus 1934 vervoegt hij de lagere afdeling van de Staatsmarineschool, die toen onder het bevel stond van commandant Couteaux*. Op 29 juni 1935 haalt hij met grote onderscheiding het getuigschrift van leerling-matroos dat hem overhandigd wordt door de heer Devos, directeur generaal van het Zeewezen. Op dat ogenblik heeft hij al één maand en vier dagen vaartijd op zijn naam staan. Op 8 april 1936 scheept hij in als matroos aan boord van het jacht **Oiseau Blanc** met een maandsalaris van 963 frank. Maar helaas, op 27 augustus van datzelfde jaar strandt de **Oiseau Blanc** op de Canadese kust en hij ontvangt 15 Canadese dollars om, via Québec,



naar Oostende af te reizen. Vanaf 1 oktober 1936 volgt hij dan de lessen aan de middelbare afdeling van de Staatsmarineschool waar hij op 30 juni 1937 met onderscheiding het getuigschrift haalt van matroos, eveneens uitgereikt door de heer Devos. Op 12 augustus 1937 treedt hij in dienst bij het Loodswezen als voorlopig hulpmatroos en scheept in aan boord van het visserijwachtschip **Zinnia**. Achtereenvolgens wordt hij benoemd tot hulpmatroos op proef (7 september 1937), hulpmatroos (30 september 1938), matroos op proef (20 februari 1939) en tenslotte matroos op 29 februari 1940.

Uit zijn dossier blijkt dat hij op 15 februari 1939 te St-Malo een strenge vermaning kreeg van de commandant van de **Zinnia** "wegens het veroorzaken van wanordelijkheden aan wal". Van 28 juni tot 5 september 1940 bevindt hij zich te Southampton, nog altijd aan boord van de **Zinnia**. Daarna vinden we hem terug in Schotland, meer bepaald in Greenock van 24 september tot 2 november 1940 en in Glasgow op 15 november. Op 26 augustus 1941 vervoegt hij als Ordinary Seaman de Belgen in de Royal Navy. Gelegerd te Devonport neemt hij, samen met zijn echtgenote en zijn twee dochters, zijn intrek in residentie Melbournia, 14 Franklyn avenue te Skegness; einde 1941 verhuist hij naar Schotland, eerst naar Helensburgh waar zijn derde kind, Freddy, geboren wordt en vervolgens, in 1943, naar Preston waar Frank het levenslicht zal zien (het vijfde kind

*** De Staatsmarineschool werd, ingevolge de afschaffing van het Korps van Torpedisten en Zeelieden, opgericht bij KB van 29 juni 1930. Bedoeling was het vormen van matrozen voor de Staats- en handelsvloot. Tevens werden er zeelui van alle graden opgeleid voor navigatie in tijden van oorlog; te dien einde werd het leidend en onderwijzend personeel bijgestaan door een artillerieofficier en een of meer onderofficieren, op voorstel van de minister van Defensie erkend door de minister bevoegd voor de Marine. Cdt. Couteaux was een officier van de Staatsmarine met heel wat ervaring; zo voerde hij het bevel over het 1ste escadrille vh. Korps van Torpedisten en werd hij belast met de herstelwerkzaamheden bij Cockerill van twee torpedoboten die zouden toegewezen worden aan de Staatsmarineschool onder de namen *Wielingen* en *Westdiep*. De school beschikte eveneens over het visserijwachtschip *Zinnia* en een kleine zeilboot, de *Wandelaar*.**

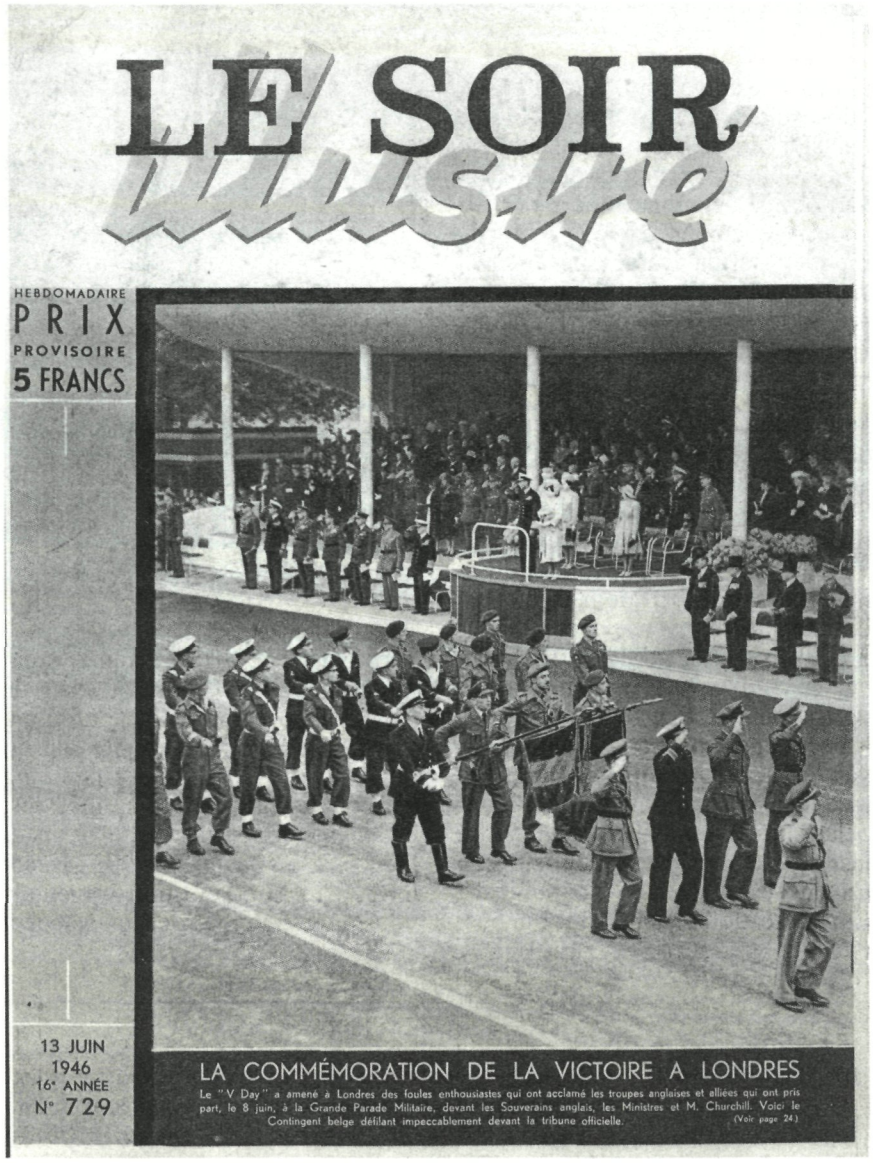
komt ter wereld in Oostende in september 1945).

Op 27 augustus 1941 vervoegt hij de marinebasis Royal Arthur voor een basisopleiding waarna hij in de basissen Valkyrie, een opleidingscentrum op het eiland Man (van 22 januari tot 20 februari 1942) en Drake te Plymouth (van 21 februari tot 7 april 42 en later van 21 december 1944 tot 3 januari 1945) vervolmakingscursussen volgt. Tussen 8 april 1942 en 20 december1944 dient hij aan boord van de korvet **Buttercup**. Op 23 juli 1942 wordt hij benoemd tot Leading Seaman (1ste Matroos) en op 1 december 1943 tot acting Petty Officer (Kwartiermeester). Op 4 januari 1945 scheept hij in aan boord van HMS **Odyssey**; na afmonstering op 31 maart stapt hij over naar HMS **Pembroke** waar hij dienst doet van 1 april tot 2 oktober 1945. Na een verblijf, van 3 oktober 1945 tot 31 januari 1946, op de basis Royal Edmund eindigt zijn "zwerftocht" in Engeland en wordt hij ter beschikking van de Belgische overheid gesteld als vrijwilliger bij de "Belgian Navy Force".

Terecht mag gesteld worden dat hij een waardige vertegenwoordiger is geweest van de Belgische zeelui in de Royal Navy. Zo zal hij trouwens te Londen op 1 juli 1944 vereerd worden met het Zee-ereteken, een Belgische onderscheiding die hem toegekend wordt voor zijn moed en zelfopoffering bij de begeleiding van konvooien en in Normandië, ter gelegenheid van zijn verblijf gedurende twee en een half jaar aan boord van de **Buttercup**. Het zal echter tot 1960 duren vooraleer hij, bij de wet van 21 juni van dat jaar, erkend zal worden als militair bij de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië, tijdens de oorlog 1940-1945, meer bepaald van 27 augustus 1941 tot 8 mei 1945, hetzij in totaal 44 maanden en 12 dagen dienst bij de Royal Navy.

Op 1 februari 1946 treedt hij, met de graad van Meester, in dienst bij de Zeemacht (stamnummer N00016) na ondertekening van een contract van drie jaar. Op 22 mei vervoegt hij de maalboot **Princesse Marie-José**, een stationair schip afgemeerd te Oostende waarop de Staf van de Zeemacht gevestigd is. Op dat ogenblik verdient hij 1.055,30 fr per maand, verhoogd met 55,50 fr kindertoeslag. Op 25 juni 1946 wordt hij overgeplaatst naar de **Artevelde**.

Op 13 september van datzelfde jaar wordt hij gedecoreerd op het Wapenplein te Oostende, ter gele-



Op 8 juni 1946 was Fernand Sleuyter een van de zes zeelui die deel uitmaakten van de Belgisch delegatie op het defilé ter gelegenheid van de herdenking van de overwinning te Londen. Hier defileren zij voor de Engelse vorsten, de toenmalige ministers en sir Winston Churchill (cover Le Soir Illustré dd. 13.6.1946).

genheid van de overhandiging van het vaandel van de Zeemacht. In 1948 ontvangt Fernand, wiens rechtervoorarm getatoeëerd is met een hart en een pijl, en de linkervoorarm met een zon en een anker, volgende onderscheidingen van de Royal Navy: de 1939/45 Star, de Atlantic Star en de War Medal.

Vervolgens scheept hij in op het meteoschip **Victor Billet** en neemt hij deel aan diverse campagnes in de Atlantische Oceaan van 1947 tot 1949.

Op 25 mei 1953 slaagt hij met 71% voor het examen van instructeur. Als 1ste Oppermeester vervoegt hij de **Kamina**, aan boord van dewelke hij de evenaar overschrijdt en gedoopt wordt door Neptunus op 29 september 1954. Vervolgens vaart hij aan boord van de **Fabiola** (Oostende1), een klein vissersbootje dat in 1962 door de stad Oostende aan Koning Boudewijn en Koningin Fabiola was geschonken en door de Zeemacht werd onderhouden, tot het in 1965 overgedragen werd aan de IBIS-visserijschool. Tenslotte wordt hij aangesteld als kaaiofficier bij de logistieke dienst Oosteroever en als skipper.

Om gezondheidsredenen wordt Fernand in een sanatorium te Brussel opgenomen. Op 21 november 1967 overlijdt op de leeftijd van 48 jaar; de begrafenis, met militair eerbetoon, had plaats drie dagen later in de St-Katarinakerk te Stene-Conterdam.

Hieronder de indrukwekkende lijst van de diverse eretekens die hij mocht ontvangen:

- Militair ereteken 2de klasse met Palmen en Oorlogskruis 1940 met palmen (18 juli 1946);
- Herinneringsmedaille oorlog 40-45 (twee elkaar kruisende bronzen ankers 6mm lengte) verleend door Commodore Timmermans op 1 september 1946;
- Deze medaille krijgt later de vermelding "Noord-Atlantische Oceaan, Noordzee, Kanaal" (de oorkonde werd ondertekend door Commandant Petitjean op 24 juli 1948);
- Medaille van Vrijwilliger 1940-1945) (16 april 47);

- Medaille van Oorlogsvrijwilliger (2 oktober 1952);
- Medaille van Oorlogsvrijwilliger-Strijder (6 november 1952);
- Zilveren Staafje op het lint van de Oorlogsvrijwilliger-Strijder 1940-45 (15 mei 1954);
- Militair ereteken 1ste klasse (7 februari 1957);
- Gouden Medaille in de Orde van Leopold II (8 april 1958);
- Gouden Palmen in de Kroonorde (6 april 1963).

Vader Freddy Sleuyter

Freddy wordt geboren te Helensburgh (Schotland) op 22 mei 1944. Eens terug in België vervoegt hij Ibis waar hij verblijft tot zijn 14de. Een harde periode maken hij en zijn twee broers er door: niet aflatende discipline, elke morgen stipt om 7 uur uit bed en lessen volgen tot 18u30! Aan het hoofd van de instelling staat directeur Wessels, later opgevolgd door de heer David. Hij volgt er de visserijlessen en haalt het diploma van scheepsjongen. Dan scheept hij in op de IJslandvaarder **Oostende 85** van de rederij Pêcheries à Vapeur: telkens drie weken hard labeur gevolgd door drie dagen rust thuis. Hij blijft aan boord tot zijn 20ste en stapt dan over naar RMT, waar hij blijft tot zijn 55ste, of beter gezegd tot op het ogenblik in 1996 dat de minister van transport beslist de RMT op te doeken. Hij doet er dienst als matroos op de maalboten; soms gedurende drie dagen aan een stuk met telkens 12 uur wacht. De laatste tien jaar vóór zijn pensionering is hij in dienst aan boord van het oceanografisch-hydrografisch schip **Ter Streep** (de voorganger van de huidige **Belgica**) schip dat nu afhangt van de Vlaamse Gemeenschap. Zijn twee broers, Florent en Frank, kiezen ook voor de visserij: Florent wordt eigenaar van de vissersboot **Redder-Visser** (Oostende 64), terwijl Frank zich na enkele jaren vestigt te Terneuzen.

Freddy trouwt in 1960 met Jacqueline; samen hebben ze vijf kinderen: Brigitte (45), François (44), Fabienne (43) , Conny (42) en Nancy (36)...

Zoon François Sleuyter

François ziet het levenslicht te Oostende op 11 juli 1962. Hij is zeventien jaar oud wanneer hij, na het beëindigen van zijn lagere middelbare studies aan het VTI te Oostende, op 3 december 1979, de Zeemacht vervoegt als dekmatroos - wapentechnicus (stamnummer N10040). Eerst vaart hij drie jaar aan boord van de **Wandelaar** en vertrekt hij in 1982 naar Puerto-Rico met het Nederlands eskader. In 1983 wordt hij overgeplaatst naar Loods 2 te Zeebrugge als wapenmaker; in 1987 volgt hij te Heverlee een opleiding tot munitievernieuwer. Daarop volgt zijn aanstelling voor de duur van acht jaar in het munitiedepot te Zedelgem; wanneer dit depot in 1995 naar Houthulst wordt getransfereerd zal hij een jaar doorbrengen

op die nieuwe locatie. Einde 1995 muteert hij naar Comopsnav te Zeebrugge op de dienst Reddingsvlotten en Blusapparaten. Hij stapt, als schilder, in 2000 over naar 5 KDR te Oostende en wanneer die afdeling, "Top" genaamd, naar Zeebrugge verplaatst wordt, neemt hij de mogelijkheid te baat om in Oostende te blijven op de plaatselijke RCI afdeling, waar hij belast wordt met de administratie van de dossiers 'bouwwerken'.

Sedert 1988 is François gehuwd met Myriam, een thuisverpleegster. Zij hebben twee zonen, Gregory (15 jaar) en Thomas (5 jaar). François is een voetballiefhebber en tevens trainer van de jongerenploeg van zijn club, KV Oostende, waarbij zijn zoon Gregory als speler aangesloten is.

Tekst en foto's: J.-C. Vanbostal

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

Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (XIX)

La Période 1850-59

La période des années 1850-59 se caractérise par un développement de la marine marchande à Ostende. Au 1er janvier 1851 la flotte comptait à peine 25 navires. Elle en aura 33 au 31 décembre 1859. De fait, les livres d'histoire s'accordent à dire que la Belgique ne retrouva sa prospérité qu'après 1850. Notre économie était en progrès, de même que le «grand commerce». Cependant, les «derniers soubresauts» de notre construction navale ne concerneront qu'Anvers, de même que le trafic lié à l'émigration.

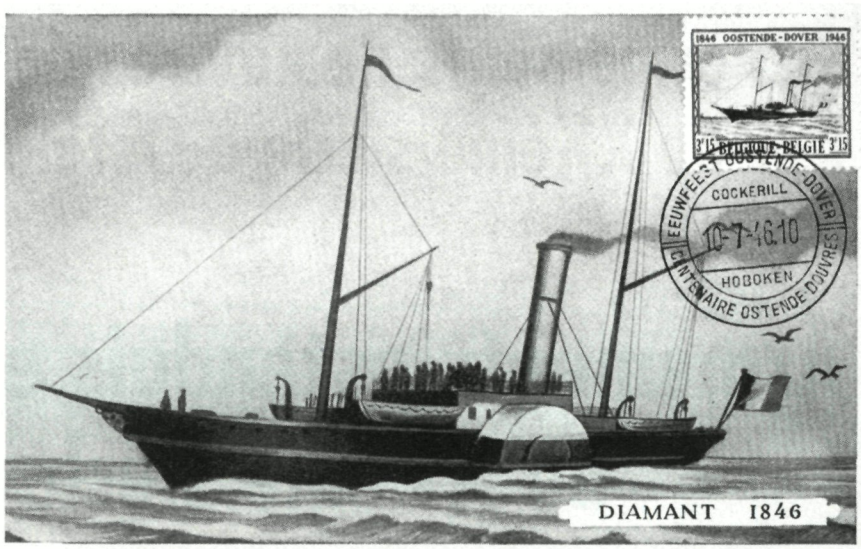
À Ostende, les bassins du commerce étaient limités en 1850 à ceux qui sont encore toujours situés en face de la gare. Le problème principal, ennemi du développement du port, était toujours l'envasement ou l'ensablement. On réalisait qu'il aurait fallu à Ostende de plus grands navires, mais ceux-ci n'auraient pu rejoindre le port du fait de leur trop fort tirant d'eau: un cercle vicieux... Citons l'exemple du trois-mâts anglais **Clymene** de 465 tonnes qui arriva au large d'Ostende en juillet 1850, en direct du Pérou, avec 600 tonnes de guano à la consignation de MM J. **Serruys** et A. **Desmet**, négociants-commissionnaires; il ne put entrer dans le port, resta attendre au large pendant plusieurs jours et alla finalement décharger à Anvers. En date du 23 juin 1854, notre brick **Jean Van Eyck** de l'armement Chantrell de Bruges, venant de St. Ubes, dut rester en rade d'Ostende, «ne pouvant entrer qu'avec les eaux vives, l'entrée du port étant trop ensablée»; il avait un «trop fort» tirant d'eau ... de 15 pieds! Cependant, du fait de l'augmentation du nombre de ses navires, Ostende sera confrontée au cours de cette décennie au manque d'équipages. Afin de pouvoir pallier à cette situation, la chambre de commerce adressa en 1853 au ministre une demande pour pouvoir créer une école pour les mousses.

Le 22 novembre 1851, on enregistra à Ostende une terrible tempête; les journaux écrivirent, sans doute un peu excessivement, que «la mer était dans la ville»; mais les digues furent, il est vrai, très fortement endommagées. Il en fut de même en septembre 1853. Le 29, un seul navire était au port, l'**Auguste** des **de Cock**, que le capitaine Waldack était parvenu à faire entrer.

Au niveau de la Belgique, les chiffres de l'importation par voie de mer se confondent souvent avec ceux du port d'Anvers seul. Bien que le commerce de transit diminuât entre 1851 et 1855, on y notait de fortes importations de bois de construction, cafés, cotons, laines (en expansion), peaux, riz, sucre, tabacs, froment, seigle, ainsi qu'un développement considérable pour ce qui concernait l'avoine et les graines de lin. À noter, une nouvelle exportation également en forte augmentation, celle des produits des distilleries. À l'importation, depuis l'installation à Anvers de Gibbs & Sons, on notait encore le guano comme nouveau produit; les premières importations ostendaises de guano le furent par De Brouwer, déjà en 1845.

Mis à part le guano, les importations à Ostende revêtaient un caractère plutôt local. Le trafic principal qui était jusqu'alors celui avec l'Angleterre, se doubla à partir de 1855 grâce à un nouveau trafic avec la Méditerranée. Mais le produit principal était toujours le sel, nécessaire à l'industrie poissonnière. Nous avons développé tout au long des monographies concernant les armements, un certain niveau de détail et de multiples exemples afin de donner au lecteur une idée des cargaisons transportées. Le commerce maritime était souvent organisé de manière telle à transporter des produits belges vers l'Angleterre, parfois de simples écorces, où on chargeait pour l'Espagne ou le Portugal où on allait embarquer du sel pour le voyage de retour. Mais un fort tonnage de sel provenait également des îles françaises de St. Ubes ou d'Hyères. Vers la fin de la décennie on commença timidement à transporter du charbon; il servira souvent encore de lest pour les voyages au long

cours, vers l'Amérique du Sud. Un autre type de commerce en expansion, relevé par les journaux de l'époque, fut celui de l'expédition de bétail vers l'Angleterre. Notons en juin 1853 les départs hebdomadaires de petits navires tels le **Dart**, le **Neptune** ou le **Renard**. En dépit de l'augmentation relative de la flotte ostendaise par rapport à celle d'Anvers, on se contentait bien souvent dans la Métropole de s'en moquer. Ainsi, en 1856, un journal anversois, bien inconscient de la situation réelle, voyait le commerce à Ostende comme limité aux «huîtres et harengs»!! Nous ferons le point en fin de chapitre en récapitulant les navires de nos divers armements à ce moment.



Dans les monographies, du fait d'avoir introduit Van Cuyl au chapitre précédent, car il débuta ses activités d'armement en 1849, nous serons limités ci-dessous à de plus petites compagnies, telles celles de **Carbon**, **Termote**, **Dossaer**, **Hoed**, **Van der Heyde** et **Brasseur**, et au navire du capitaine **Goore**. Pendant ces dix ans, ce sont les grandes maisons qui ont pris le relais des plus petites, à une exception près: **Serruys**, dont les activités se poursuivirent à Rotterdam comme nous l'avons vu précédemment; en effet, la fin de l'histoire de leur Léon en 1854 coïncide avec celle de leurs navires ostendais. Les autres grands armateurs se développèrent considérablement: **Denduyts**, dont nous continuerons l'histoire au cours de ce chapitre, **Van Iseghem**, **Duclos-Assandri** et **Ed. Van Cuyl & C°**.

Enfin, bien que nous ne couvrons pas ici l'histoire de la ligne Ostende-Douvres, nous indiquerons cependant que c'est de 1852 que datent les changements de nom des malles «pyroscaphes»; les **Chemin de Fer**, **Ville d'Ostende** et **Ville de Bruges** deviennent respectivement les **Diamant**, **Rubis** et **Topaze**.

Pour ce qui concerne la pêche, nous nous contentons de donner quelques chiffres; plus de détails seront inclus au chapitre suivant. Ostende comptait en 1850 quelque 105 «sloepen». En 1852 on dénombrait pour la côte belge 122 bateaux de pêche à Ostende, pour 53 à Blankenberghe, 20 à Heyst, 14 à La Panne et seulement 4 à Nieuport. À Nieuport, nous nous intéresserons au cours de ce chapitre à la **Naemlooze Maatschappij**, à **Meynne** et à **Gommers**. Ils sont cependant inclus dans notre chronique des monographies relatives aux armements, du fait que certains de leurs navires avaient navigué au cabotage.

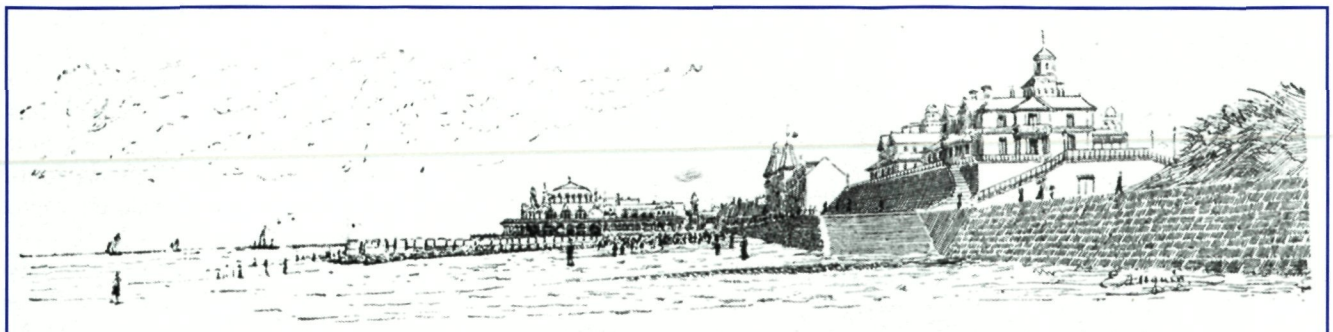
Nous établissons ci-dessous les monographies pour les armements concernés et commençons par un autre cas «controversé».

Capitaine H. Goore

Nous avons déjà indiqué que le sloop **Dart** appartint à **J. Stranack** entre 1848 et 1850. Cette année, il fut, d'après nous, transféré au capitaine **H. Goore**, alors que J. Stranack en fut encore son capitaine jusqu'en 1851. Goore, malade, confia le commandement de son navire à E. **Morisson** père le 22 février 1854; mais celui-ci fut ensuite remplacé par le capitaine **Nefors**. Le 9 août 1854, allongé, le **Dart** fut lancé par le chantier ostendais **Panesi**, après avoir subi de grandes réparations. Goore reprit le commandement de son navire en 1855 puis le céda encore pour un voyage au capitaine Van de Kerckhove en 1857. C'est alors Sikkes qui le remplaça; de fait, Goore, encore malade, dut débarquer à Londres et se faire remplacer en décembre 1857. Le 19 février 1859 on apprit enfin que le petit navire avait été vendu en Angleterre. Il quitta Ostende aux mains du capitaine Ascamp. Rappelons la controverse qui concerne le **Dart**: une autre source dit en effet qu'il fut la propriété de **Duclos-Assandri**, peut-être depuis 1845 ou même auparavant, et jusqu'en 1852 ou 1853, mais confirme par ailleurs que son capitaine fut déjà **H. Goore** en 1847-48.

Louis Carbon & C°

Louis Carbon arma à Ostende deux navires entre 1850 et 1876. Dans l'almanach de 1868 il est renseigné comme habitant rue St. Georges. Nous pensons que Louis Carbon est un descendant de Jean, père d'André, «navigateur», né à Dunkerque le 19 décembre 1780 et décédé à Ostende le 15 janvier 1846. Ce dernier épousa Thérèse Drijvoet, née en 1792. Le couple eut une fille, Euphrasie (Ostende 12/3/1833-22/3/1910), qui épousa Jean Staesen (1810-1886), mais ne savons pas si Louis fut un fils d'André et Thérèse. Son premier navire, le brick **Prophète**, fut construit au chantier de **Ph. Orlandini** «fils, en 1850, qui le termina le 20 mars. Il fut commandé les premières années par le capitaine P. Van den Kerckhove, qui prit ensuite le commandement du nouveau navire de cet armement. Notons



Le Châlet Royal sur la plage d'Ostende.

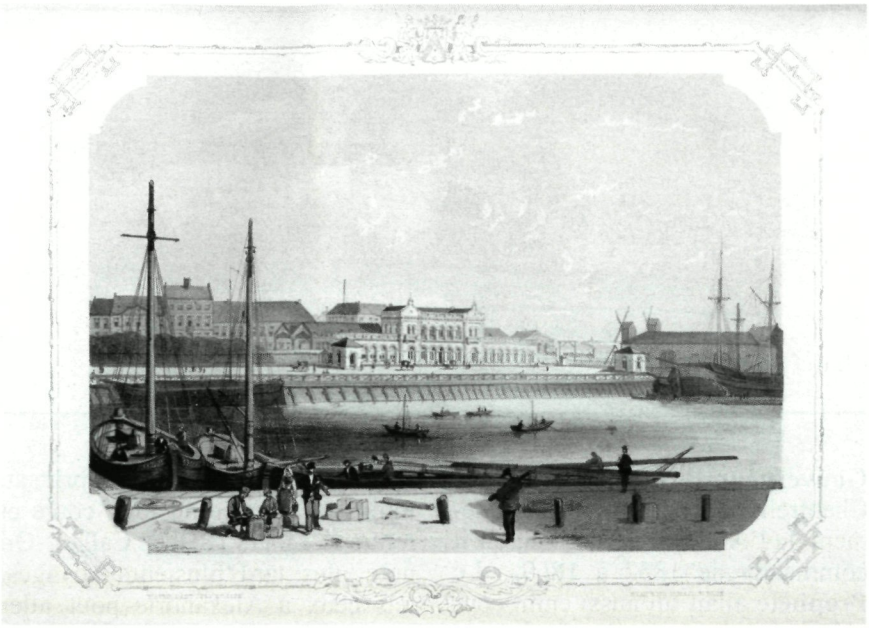
que ce navire, de tonnage relativement modeste, embarqua le 5 juin 1851 non moins de 80 passagers pour New York. Le 13 décembre 1852 il rentra à Terneuzen lors d'un voyage de Villanova à Gand, chargé de fruits et de sel, comme suite à un contact durant la nuit du 11 au 12 à hauteur de Douvres avec une goélette inconnue; il perdit son petit mât de hune et ses haubans et voiles et reçut diverses avaries. Prêt à partir pour Ostende le 7 janvier suivant pour y faire réparer son gréement, il fut forcé d'attendre par suite du grand vent. Le 28 septembre 1853, lors d'un voyage de Cadix à Gand, après avoir perdu trois ancres pendant la tempête des derniers jours, le capitaine Van de Kerckhove fit mettre le bâtiment dans la vase près d'Hellevoetsdijk pour prévenir un plus gros accident; mais le navire fut relevé et entra à Terneuzen où il fut examiné.

Le 14 septembre 1855, quand Van de Kerckhove passa sur la **Sophia Théodorine**, c'est Thomas Zellien qui en prit le commandement. Fils du capitaine ostendais Jan Christian Zellien, décédé en 1842, Thomas avait fait ses premiers voyages avec son père à bord de l'**Industrie**; il en fut lui-même le commandant de 1845 à 1848 et encore de 1850 au mois d'août 1854. À bord du **Prophète**, il fut remplacé l'année suivante par P. Ghillegodt (Zeemans-College n° 126), puis en 1857 par J. Hornborstel, l'ancien capitaine de la **Petronella** des de Cock. Mais la même année, le 2 mars, c'est V. Ghillegodt qui remplaça Hornborstel; Thomas Zellien était passé pour un temps sur le **Gouverneur Baron de Vrière** de Chantrell, puis reprit le commandement de l'**Alida** de ce dernier, qu'il commanda de 1857 à 1869. Le **Prophète** allait lui aussi enfin connaître un capitaine pour une longue durée, J. Dubois, à partir de 1860 ou même peut-être avant. Il resta à bord jusqu'à la fin. Le 24 janvier 1862 le navire fut en relâche à Holy Head lors d'un voyage de Liverpool à Ostende, avec perte de sa grande vergue et ses voiles déchirées. Le 17 janvier 1864, lors d'un voyage de Pomaran en Angleterre, il entra à Lisbonne avec une forte voie d'eau et dut débarquer sa cargaison le 26. La suite devint plus aléatoire: en octobre 1866, Dubois quitta Flessingue sur lest, «à l'aventure». Nous y reviendrons plus tard.

Entre-temps, le même chantier **Orlandini** avait posé la quille d'un trois-mâts barque de 275 tonnes le 29 décembre 1854. Bien qu'on le dit alors mis en chantier pour Louis Carbon, les journaux annoncèrent en juin 1855 que ce navire était en construction pour compte de **Bogaert & C°** et qu'il avait reçu le nom de **Sophia Théodorine**. Mais il fut lancé le 13 septembre 1855 par Ph. Orlandini pour Louis Carbon; on le jaugea alors à 296 tonnes et son commandement fut confié au capitaine P. Van de Kerckhove qui avait donc commandé le **Prophète**. Cependant ce dernier dut quitter la barque le 2 mars 1857 pour problèmes de santé; il fut remplacé par J. Hornborstel qui lui avait succédé un temps très court à bord du **Prophète**. Le capitaine Van den Kerckhove décédera à Ostende le 1er avril 1858. Peu après son lancement, la **Sophia Théodorine** entreprit au moins un voyage au long cours et rentra le 7 mars 1858 de Callao. On note plus tard plusieurs voyages, tels ceux à Alexandrie pour aller charger des fèves. Puis à nouveau des traversées de l'Atlantique. Par exemple, les journaux indiquèrent que le navire avait quitté Ostende le 17 janvier 1863 à destination de New York avec un chargement de chicorées, mais qu'il rentra le 6 février pendant la nuit, sans avaries; le navire n'avait essuyé que du gros temps et son équipage était «malade de fatigue». On note par après encore des voyages à Alexandrie, puis en Angleterre, pour charger du minerai ou du charbon. En 1869 J. Hornborstel fut vraisemblablement remplacé par le capitaine B. Klein. Le 27 avril 1869 le navire fit relâche à Valparaíso, en route de Pisagua, avec une voie d'eau et on dut mettre sa cargaison à terre afin de pouvoir réparer le navire. Au retour de ce voyage, la **Sophia Théodorine** fut vendue à Rotterdam. Quant au **Prophète**, réparé et doublé en zinc en 1867, il servit en fin de carrière au transport de minerai ou de charbon, chargés par exemple à Carloforte ou Newcastle, mais il alla encore chercher du sel à Hyères jusqu'en 1875. Il fut vendu dans le courant de l'année 1876.

A. Termote & C°

L'armement ostendais **A. Termote & C°** n'eut qu'un seul navire, la goélette **Orient**, qui fut précédemment la **Denise** de **Retsin**, entre 1855 et 1863. A. Termote était



par ailleurs conseiller communal à Ostende en 1869. La **Denise** quitta Anvers le 24 novembre 1854 et mit en mer à Flessingue deux jours plus tard avec un chargement de divers pour Montevideo, aux commandes du capitaine F. Arends. Le 10 décembre à 7 heures du matin, le navire échoua à une lieue et demie de Nieuport, devant Lombardzijde, après avoir perdu son gouvernail et son ancre. L'équipage put se sauver mais les tentatives de renflouement de la goélette échouèrent; elle déchargea le 14 et fut considérée perdue. Condamnée, elle figure dans les pertes de notre marine marchande dans les statistiques de 1854. Le 3 janvier suivant elle fut cependant offerte en vente judiciaire à Lombardzijde, dans son état «sur la plage», et c'est ainsi qu'elle fut acquise par Termote «fils» & C° pour 6.100,- francs frais non compris, le 6 janvier 1855. Le navire fut renfloué et conduit dans le port d'Ostende le 11 mars par le p/s Chemin de Fer. Quinze jours plus tard, on l'annonça sur chantier chez **De Zutter**; un capitaine lui fut affecté et son nouveau nom décidé. L'**Orient** fut lancé par De Zutter le 23 juin 1855 après reconstruction. Le capitaine Isidore Dubois resta en charge jusqu'en 1863, d'après les listes du registre Véritas, bien que le navire y apparaît rayé en 1861. Nous ne connaissons pas son sort ultime. Le journaux que nous avons consultés ne citent A. Termote qu'une seule fois un peu plus tard, le 18 octobre 1865, quand son chalutier **O90** trouva sur le Dogger Bank une goélette abandonnée du nom **Flora**, qu'il remorqua jusqu'à Hull.

A. Dossaer

A. Dossaer & C° n'arma qu'un seul voilier au commerce, la goélette **Télémaque**, entre 1856 et 1860; cette goélette avait été construite en 1856 pour elle par le chantier des Royon, à Ostende, qui la lança le 23 juin. Elle fut vendue en décembre 1860 à Buenos Aires. Notons que son premier capitaine fut l'ostendais Auguste Clasen, ancien commandant de l'**Actif** de Van Cuyl, et qui mit fin à ses jours en présence de son fils aîné le 10 septembre, à 36 ans, car il ne voulait pas être remplacé; il laissa une veuve et 5 enfants. Il avait été remplacé par le capitaine M. Van de Kerckhove qui revint précisément le jour du suicide de son collègue d'un second voyage à Bergen, d'où il ramenait du stockfisch pour compte de Verstraeten-De Meyer d'Anvers. Le 26 novembre 1856 la goélette arriva au petit matin à Anvers, par les eaux intérieures, de Gand; elle y chargea pour Smyrne. Van de Kerckhove resta en charge du navire jusqu'en 1859. Notons encore l'escale à Ostende du **Télémaque** le 29 juillet 1858, pour y prendre des vivres, lors d'un voyage de Corfou à Stettin. En avril 1859 les journaux annoncèrent la mise en vente publique du navire pour le 10 mai, par le courtier Jos Pieters. Mais il fut retiré de la vente à 34.500,- francs et le 14 mai le capitaine A. Van der Heyde, qui avait quitté le **Joseph** des de Cock pour cause de maladie, en reprit le commandement. La suite de son histoire est quelque peu confuse. Nous savons que le **Télémaque** relâcha le 9 mai 1860 à Rio de Janeiro lors d'un voyage à Montevideo. Il aurait été vendu en décembre à Buenos Aires, toujours commandé par le capitaine Van der Heyde; mais un auteur le dit perdu en 1861, commandé par le capitaine L. Loubry. Selon nous, il n'était plus belge à l'époque, mais nous n'avons pu vérifier ces données. Une nouvelle maison, mais d'armement à la pêche cette fois, sera créée en 1880, la **J. & L. Dossaer & C°**, dont nous traiterons plus loin.

À suivre

Texte: A. Delporte

Documentation: J.-C. Vanbostal et E. Mahieu

GEORGES LECOINTE

MARITIEM PANORAMA

Jaaroverzicht 2005

OOSTENDSE HAVENTRAFIEK GROEIT MET 2,6%

Voor de zesde opeenvolgende keer groeit de haventrafiek van Oostende verder, hetgeen te danken is aan de expansie van het roro-verkeer. De opwaartse trend blijft dus aanhouden, wat voor het jaar 2005 een absoluut record van 7.745.571 ton oplevert, hetzij 2,6% beter dan vorig jaar.

In 2004 realiseerde de Oostendse haven 7.544.826 ton zeegoederentrafiek, hetzij een groei met 4,1%. Dit jaar is het expansieritme minder uitgesproken, hoewel het nog hoofdzakelijk te danken is aan de groei van de roro-trafiek. Deze trafiek steeg dit jaar met 4,2% in tonnage ondanks een constant blijvend aantal units. Vorig jaar bedroeg de groei van het roro-verkeer 5,6%. Transeuropa Ferries die op Ramsgate opereert, en Ferryways die de Ipwich- en Killingholm verzekert, bieden zo'n 15 dagelijkse overvaarten aan voor begeleide en onbegeleide vracht.

Qua containertrafiek registreert Oostende een achteruitgang met 42% vergeleken bij 2004. Er werden inderdaad slechts 9.036 TEU verscheept tegenover 15.418 vorig jaar. De feederlijn vanuit Antwerpen/Rotterdam die Oostende zo'n driemaal per week aanloopt doet het goed, maar de Kursia Linija op Klaipedo werd begin dit jaar naar Zeebrugge overgeheveld, wat de achteruitgang verklaart. In globo haalden roro- en containerverkeer 6.245.496 ton in 2005.

Qua bulkgoederen noteert Oostende nu een omzet van 1.500.075 ton of 2,5% minder. Deze terugloop is hoofdzakelijk te wijten aan de verminderde aanvoer van zand- en grintsoorten bestemd voor de bouwsector. Deze aanvoer is immers altijd conjunctureel gebonden geweest.

Qua passagierstrafiek weten wij dat sedert 20 juli 2004 de rederij Transeuropa Ferries gestart is met gecombineerd vervoer van vracht en passagiers op haar lijn naar

Oostende 2005	Hoeveelheid	Groei
Passagiers	214.520	+31,9%
Auto's	11.560	x3
Roro & Container	6.245.496t	+4,1%
Bulkgoederen	1.500.075t	-2,5%
Totale tonnage	**7.745.571t**	**+2,6%**

Ramsgate. Tijdens het voorbije jaar 2005 steeg de passagierstrafiek er in gevoelige mate. In globo haalde deze trafiek 214.520 passagiers, hetzij 31,9% meer dan vorig jaar. Dit aantal globaliseert de cruisepassagiers, de begeleiders van rorovrachten en de passagiers op de Ramsgatelijn. Daar deze lijn alleen gemotoriseerde passagiers vervoert, verdriedubbelde het aantal vervoerde auto's tot 11.580.

Concluderend stellen we vast dat het groeiritme van de Oostendse haventrafiek afgezwakt is ten opzichte van vorig jaar. De capaciteit van de haven geraakt immers stilaan verzadigd. Daarom is men druk bezig met het aanleggen van nieuwe meerplaatsen in de voorhaven en eens de haventoegang verbreed zal zijn, wat in 2007 een feit wordt, hoopt Oostende zijn haventrafiek nog gevoelig te kunnen opdrijven.

H. Rogie

Haveneconomie Oostende volgt groei maritieme trafiek niet

Op basis van de jaarlijkse screening van de Top 5000 bedrijven heeft professor G. Allaert van de Universiteit Gent een analyse gemaakt van de bedrijfseconomische slagkracht van de Oostendse haven en haar industriegebied. Hieruit blijkt dat het aantal topondernemingen met maatschappelijke zetel Oostende er opnieuw op achteruit gaat.

Hoopgevend is evenwel de verdere toename van de tewerkstelling in deze topbedrijven, tendens die ingaat tegen de 'Belgische' stroom waar we zien dat grote ondernemingen delokaliseren naar het buitenland of gevoelig afslanken. Zo zijn er in de Oostendse havenzone zo'n 800 jobs bijgekomen sinds 2000, wat 3.063 eenheden totaliseert eind 2004. Opvallend is ook dat de Oostendse topondernemingen met kleinere bedrijven uit de regio clusteren. Zo schakelen bijvoorbeeld Daikin en Mutoch het transportbedrijf Maenhout in bij het vervoeren van hun producten.

Qua economische slagkracht staat Daikin Europe op de eerste plaats met een omzet van bijna 1 miljard euro. Jet Air volgt op de tweede plaats en is goed voor een omzet van 600 miljoen en een toegevoegde waarde van 42 miljoen euro eind 2004. Op de derde rang staat het maritiem bedrijf Decloedt Baggerwerken met een stijgende toegevoegde waarde ondanks een verminderde omzet. Voor de economische slagkracht van Oostende zijn de bedrijven die rechtstreeks verbonden zijn met de havenactiviteiten van bijzonder belang. Eind 2004 bedroeg hun gezamenlijke omzet 1.335,3 miljoen euro, hun toegevoegde waarde 252,2 miljoen euro en hun tewerkstelling 1.770 personen.

Professor Allaert noteert dat de meerderheid van de havengebonden ondernemingen in de Oostendse haven klein blijven inzake omzet, tewerkstelling en toegevoegde waarde. De algemene vooruitgang in deze domeinen kende evenwel geen gelijke tred met de groei van de maritieme trafiek die er sinds 2000 fors op vooruit ging. Wanneer grote investeringen worden gedaan duurt het immers enkele jaren vooraleer ze bedrijfseconomisch renderen. Ook Zeebrugge moest zo'n 20 jaar wachten vooraleer de haven toegevoegde waarde genereerde. Oostende, van zijn kant, verwacht een nieuwe impuls voor zijn haveneconomie met de uitbouw van een nieuwe toegangsgeul. Dit zou pas vanaf 2010/2020 voelbaar worden, verklaart de professor, maar ook nadien zal er nood zijn aan terreinen in de voorhaven. Het Strategisch Plan Haven Oostende voorziet trouwens een oppervlakte van 10 à 16 ha die maritiem ontsloten moet worden tegen 2010 wil men jaarlijks circa 12 miljoen ton zeegoederentrafiek halen. De ruimteproductiviteit zou verder moeten oplopen tot ongeveer 30 ha tegen 2020. Daarom ook moet volgens professor Allaert een halt geroepen worden aan de stedelijke uitbouw van de oosteroever van de voorhaven om aldaar een maximale capaciteit aan havengebonden activiteiten te kunnen genereren. Het is nu wachten op de opstelling van het gewestelijk RUP (Ruimtelijk UitvoeringsPlan) om daaromtrent meer inzicht te krijgen.

H. Rogie

ZEEBRUGSE HAVEN HAALT 34,6 MILJOEN TON ZEEGOEDERENTRAFIEK

De Zeebrugse haven kende een bijzonder goed jaar in 2005. Ruim 34,6 miljoen ton zeegoederentrafiek werd er verhandeld, wat 8,9% meer was dan het jaar voordien. Er werd winst geboekt in alle sectoren en in het bijzonder in het stukgoed (+28%) en in het containerverkeer (+18,6%).

Qua stukgoed kreeg Zeebrugge een nieuwe fruitdienst bij in 2005. De 'Cameroon Express' verbindt het West-Afrikaanse Douala wekelijks met Zeebrugge voor het transport van fruit, in hoofdzaak bananen. Van zijn kant breidde BNFW zijn kiwipakstation gevoelig uit. Dit resulteerde in een meerwaarde voor Zeebrugge van 28%, hetzij 1.040.000 ton stukgoed in totaal.

Ook het containerverkeer zat in de lift. Zo boekte Zeebrugge voor 2005 een nieuw record containers met 1.420.000 TEU, een groei met 18,6%. In tonnage uitgedrukt, was dat een stijging met 11,7% tot 15,7 miljoen ton. Een absoluut record voor de Zeebrugse haven! Voor de diepzeediensten noteerde men records voor Cma-Cgm, APL en PortConnect. Het aanbod van containerfeederdiensten in Zeebrugge kende in 2005 een gevoelige expansie met de komst van Kiursiu Linija, APL, X-Presse Containerline en Cma-Cgm Arc Atlantique.

Na de containertrafiek komt het roro-verkeer op de tweede plaats in Zeebrugge. Zo noteerde men een totale roro-volume van 11,8 miljoen ton in 2005, hetzij 6,5% beter dan het jaar voordien. Een sterke stijging haalden P&O Ferries Hull, Superfast Ferries Rosyth en Cobelfret Ferries Göteborg. Cobelfret lanceerde een nieuwe wekelijkse dienst op Esbjerg in Denemarken.

Een onderdeel van de roro-trafiek is de behandeling van nieuwe auto's. In deze sector behield Zeebrugge in 2005 haar poleposition met een volume van 1.735.000 eenheden, wat opnieuw een absoluut record is. Een nieuwe deepsea-autolijn werd door WWL/NYK gestart tussen Zeebrugge en Zuid-Afrika. Shortseacarrier UECC opende een eigen vestiging in Zeebrugge, terwijl Sea-Ro Terminal de bouw aanving van autogarages op het Minervaplein. Tenslotte opende PSA/HNN Deepseaterminal aan de Bastenakenkaai in de achterhaven.

In de sector van de bulkgoederen werd 1,7 miljoen vaste bulk genoteerd (+6,5%) en 4,4 miljoen vloeibare bulk (+2,6%).

Qua uitbreidingen in de distributiesector startte Bridgestone Logistics in 2005 een tweede uitbreiding van 31.500m^2, wat zijn totale magazijncomplex op 87.500m^2 zal brengen. Van zijn kant breidde StoraEnso zijn distributiecomplex uit met 13 ha, dit ten behoeve van de Zuid-Finse papiertrafieken. Drie loodsen van elk 12.000m^2 werden er gebouwd.

Tenslotte een woord over de passagierstrafiek. Zo'n 710.000 passagiers werden in 2005 geteld, 9,2% meer dan in 2004. De meerwaarde is hoofdzakelijk te danken aan de cruiseschepen die Zeebrugge als aanloophaven hebben.

We noteren nog dat de kustvaart in 2005 met 26% TEU toenam, de binnenvaart met 21%, de spoortrafiek met 25%, en het vrachtwagenverkeer met 5,6%. Een winst dus voor alle sectoren. Daarom is Zeebrugge thans in de weer om de ontsluiting van de haven te bevorderen. Er worden verschillende dossiers behandeld betreffende de expansie van de estuaire-trafiek, het wegverkeer en de spoortrafiek. Ook een verbeterde haventoegang met verbreding en uitdieping van de toegangsgeul staat op het programma.

De groei van de zeegoederentrafiek had voor gevolg dat, qua havenarbeid, een groter aantal shiften genoteerd werd: 239.000 shiften of 12,5% meer dan in 2004. Ook op dat vlak boekte Zeebrugge een nieuw record. Het aantal havenarbeiders steeg met 16,4% tot een contingent van 1.220. Kortom 2005 was voor Zeebrugge een recordjaar op alle vlakken. Well done, Zeebrugge!

H. Rogie

Interview met Flottielje admiraal (b.d.) ir. Willy Goethals

Op 22 december 2005 ging Flottielje admiraal ir. Willy Goethals met rust. Sinds 1 januari 2002 was hij aangesteld als Commandant van de Marinecomponent. Admiraal Goethals blikt terug op zijn termijn als Chef van onze Marine.

Admiraal, welke waren de doelstellingen die U zich vooropstelde en zou trachten te verwezenlijken, toen U het commando over de Marine toegewezen kreeg?

Als commandant van de Marinecomponent was mijn aandacht vooral gericht op de uitvoering van de opdracht: opgewerkte eenheden ter beschikking stellen van de Chef Defensie (CHOD) zodat ze op een veilige manier kunnen ingezet worden in opdrachten goedgekeurd door de regering. De gebeurtenissen van 11 september 2001 zorgden voor een belangrijke verandering in de aard van deze opdrachten en dus ook in het opwerken ernaartoe. Dit alles diende gerealiseerd te worden door gebruik te maken van twee strategische vectoren: enerzijds de samenwerking met de Nederlandse marine die binnen de toegestane kaders verder moest verdiept worden, en anderzijds de samenwerking binnen de Belgische eenheidsstructuur van waaruit de operationele richtlijnen kwamen (ACOS OPS&TRG) maar van waaruit ook (vooral) de personeels–materiële en financiële middelen (DGHR, DGMR, DGBUDFIN) op een adequate manier ter beschikking van de component dienden gesteld te worden. Gebruik makend van deze verschillende vectoren was mijn voornaamste zorg het behoud van competent en gemotiveerd personeel zowel aan boord als in de walinstellingen van de Marinecomponent.

Hebt U deze doelstellingen allemaal kunnen verwezenlijken? En hebt U ook nieuwe initiatieven gelanceerd?

Gedurende mijn commandoperiode heeft de CHOD en dus de regering elk jaar opdrachten toegewezen aan de verschillende bestaande capaciteiten binnen de Marinecomponent. Rekening gehouden met de internationale toestand werd vooral een beroep gedaan op de fregattencapaciteit. Fregatten werden ingezet in de strijd tegen terrorisme, piraterij en internationale drugscriminaliteit. In de strijd tegen deze laatste vorm van criminaliteit werden ook onze Alouette III helikopters ingeschakeld aan boord van Nederlandse fregatten. Binnen de MCM-capaciteit werden de mijnenjagers in een internationaal verband ingezet bij het verder opkuisen van de Baltische wateren. Dichter bij huis namen onze mijnenjagers samen met hun Nederlandse collega's in ABNL verband deel aan de operatie 'Bottom Cleaner' die tot doel heeft ons gedeelte van de Noordzee verder mijnenvrij te maken en dus veiliger voor visserijactiviteiten. De BNS **Godetia**, ons MCM 'command and support ship', heeft vooral de diplomatieke activiteiten in Afrika en meer bepaald in Benin en de Democratische Republiek Congo ondersteund met ondermeer het vervoer van hulpgoederen. Ook de kustwachtcapaciteit heeft jaar in jaar uit trouw haar opdrachten uitgevoerd met als uitschieters voor mij de operaties, in samenwerking met de Préfet Maritime in Cherbourg, naar aanleiding van de ramp met de **Tricolor** en de eerste operaties in samenwerking met politie en douane tegen de grensoverschrijdende criminaliteit.

In het kader van onze eerste strategische vector werd de samenwerking met de Nederlandse Marine verder uitgediept. Opwerkprogramma's werden zoveel mogelijk gesynchroniseerd qua inhoud, waaruit bleek dat de ABNL-samenwerking veel meer was dan alleen maar OPCOM over de eenheden uitoefenen. Om de samenwerking nog meer inhoud te geven werd op Nederlands initiatief de commandant van de Marinecomponent lid van het nationale directieberaad van de Commandant Zeemacht in Nederland (CZMNED). Bij de diepgaande reorganisatie van de Nederlandse Krijgsmacht koos de Koninklijke Marine resoluut voor

een verdere samenwerking met de Belgische Marine als een van haar drie strategische keuzes om haar organisatie te bepalen. Het gevolg hiervan is dat binnen de huidige organisatie van het Nederlandse Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) de samenwerking op operationeel gebied sterk verbeterd is. Een eerste zeer belangrijke pas is dus gezet. Wat nu nog moet gebeuren is het officialiseren aan Belgische zijde van deze samenwerking. Daarnaast moet ook de nationale Comopsnav-organisatie aangepast worden om maximaal voordeel te halen uit de samenwerking met het Commando Zeestrijdkrachten. Een nationale werkgroep heeft hier al prachtig werk verzet. Het is nu aan de nieuwe commandant van de Marinecomponent om dit werk te voltooien en er de vruchten van te plukken.

Het optimaliseren van de samenwerking binnen de eenheidsstructuur vormde een tweede strategische vector. Het was snel duidelijk in het begin van de reorganisatie van het defensieapparaat dat niet alle processen door iedereen op eenzelfde manier begrepen werden en dat het uitvoeren van bepaalde deelprocessen gewoon niet in de organisatie voorzien was. Concreet kan gesteld worden dat de samenwerking binnen ACOS OPS&TRG nu goed verloopt. De overgang van de flight heli naar de Luchtcomponent werd op een harmonieuze manier uitgevoerd. Een overeenkomst tussen de Marinecomponent en de Luchtcomponent werd opgesteld om de verschillende verantwoordelijkheden op trainingsgebied duidelijk af te lijnen. Aldus lijkt het behoud van maritieme kennis bij het smaldeel helikopters voor de toekomst verzekerd. Het zal wel nodig zijn om dit constant van dichtbij te bewaken. Een verdere samenwerking met de Landcomponent staat ook in de steigers. 'Boarding en force protection' zijn twee deelgebieden binnen de maritieme oorlogsvoering waar de kennis van de Landcomponent, vergelijkbaar met die van de mariniers bij de Koninklijke Marine, een meerwaarde biedt aan onze bestaande capaciteiten. Het voordeel voor de Landcomponent is dat ze kennis en ervaring opbouwt voor operaties die uitgevoerd worden vanaf de zee. Naast ACOS OPS&TRG zijn er ook nog de andere acht ACOS en DG's die alle in min of meerdere mate belangrijk zijn voor de werking van de Marinecomponent. De voorbije jaren zijn een constant groeiproces geweest waarbij door dialoog en transparantie geprobeerd werd een concrete invulling te geven aan de verschillende gestelde doelstellingen van transformatie. Gevoelsmatig zou ik willen stellen dat de samenwerking met DGMR het verst gevorderd is, onder meer omwille van het feit dat het logistieke proces in samenwerking met DGMR aanleiding heeft gegeven tot een hertekening van de logistieke structuur binnen de component. Ook met de ACOS Well-Being werd een waardevolle samenwerking op touw gezet in het kader van drank- en drugsbestrijding. Het minst ver staat de concrete samenwerking met DGHR, nochtans een zeer belangrijke partner gezien zijn bevoegdheidsdomein dat ondermeer organisatie, personeelspolitiek en personeelsbeheer (inclusief reserve) omvat.

Eén van uw taken bestond er ook in de herstructurering van de Marine in goede banen te leiden. Is dit vlot verlopen? Wat was het moeilijkste?

Staan er nog verdere herstructureringen / veranderingen op het programma?

Zoals ik al vermeld heb is de herstructurering van de Marinecomponent nog steeds niet afgelopen. De samenwerking met de Nederlandse marine op operationeel gebied werd geoptimaliseerd. De hieruit voortvloeiende (meer beperkte) reorganisatie binnen de Marinecomponent moet nog gebeuren. Ook de mogelijkheden voor verdere samenwerking op opleidings- en logistiek gebied moeten, nu twee M-fregatten gekocht werden en een stap verder gezet werd op MCM gebied met het Benecup/Brakprogramma, verder onderzocht worden. Ze zullen in principe leiden tot meer samenwerking die ook in diverse organisatievormen terug te vinden zal zijn. Verdere binationale optimalisatie op MCM gebied is nog mogelijk. Hierbij denk ik aan het Mine Warfare Data Centrum (MWDC), de inbedding van MOST in het totale MCM opwerkingspakket en de onlangs opgerichte 'Very Shallow Water' MCM capaciteit (vast te leggen rondom de onlangs aangekochte **Remus**). Ook nationaal zijn de herstructureringen nog niet afgelopen. Een aantal territoriaal georiënteerde processen zullen samengevoegd worden in territoriaal gestructureerde eenheden die in principe niet langer tot de Marinecomponent zullen behoren. Maar dit alles moet nog verder uitgewerkt worden, hopelijk in samenspraak met de Marinecomponent.

Iets totaal anders zijn de lopende gesprekken over de organisatie van de kustwacht in België. Het is nog te vroeg om hier een concrete uitspraak te doen over de uiteindelijke organisatie; wel is zeker dat hier een rol zal weggelegd zijn voor de Marinecomponent.

Het grootste probleem voor de Commandant van de Marinecomponent in al deze herstructureringen is het geven van voldoende gecoördineerde sturing aan al de mensen van de component die in de diverse werkgroepen zitten en het definiëren van de erbij horende communicatiestrategie. Dit is vooral te wijten aan het feit dat er drie beslissingscentra zijn: Den Helder, Brussel en Zeebrugge. En ondanks alle moderne communicatiemiddelen blijft voor mij het aloude face-to-face gesprek nog steeds het beste communicatiemiddel.

Hoe ziet de evolutie van de operationele inzetbaarheid eruit voor 2006?

Heeft onze Marine volgens U de beschikking over voldoende middelen?

Welke zijn de belangrijkste aankoop- en moderniseringsprogramma's van de Marine? Waar liggen de prioriteiten?

Het weze duidelijk dat de operationele inzetbaarheid in 2006 bepaald wordt door de lopende transformatieprogramma's van het materieel. Bij de fregatten blijft de BNS **Westdiep** het volle jaar 2006 operationeel beschikbaar. Ook op MCM gebied zal steeds een mijnenjager operationeel beschikbaar zijn. En BNS **Godetia** komt in de tweede helft van 2006 beschikbaar voor operaties. Ook voor de RDS schepen zullen we proberen de aangegane engagementen te

respecteren. Met al deze middelen moet de Marinecomponent in staat zijn de opdrachten door de regering beslist uit te voeren. Betekent dit dat er voldoende middelen zijn? Laat ons eerlijk zijn: het budget toegekend aan Defensie bepaalt de middelen die kunnen aangekocht en operationeel ingezet worden. En deze middelen bepalen het ambitieniveau van de krijgsmacht (en niet omgekeerd).

De belangrijkste transformatieprogramma's van de Marinecomponent zijn opgestart. Met de aankoop van twee M-fregatten neemt de transformatie naar een multifunctionele capaciteit een belangrijke stap voorwaarts. De verdere transformatie van de MCM component gaat gestaag verder met de uitvoering van het Benecup/Brakprogramma voor de mijnenjagers, met de aankoop van de **Remus** voor de ontwikkeling van een 'very hallow water' MCM capaciteit, en ook met de verdere modernisatie van de C4I en supportmogelijkheden van de BNS **Godetia**. Voor de beide capaciteiten zijn het vastleggen van de opleidingsinspanning en van de ondersteunende logistieke organisatie de eerste probleemgebieden die moeten aangepakt worden.

Eenmaal de discussies rondom de Kustwacht opgelost en de rol van Defensie en meer bepaald van de Marinecomponent gedefinieerd, zal de dringende vervanging van de sterk verouderde en beperkt operationeel inzetbare RDS-schepen een topprioriteit worden.

De aanschaf van 2 M-klasse fregatten is uiteraard een goede zaak. Maar zijn twee schepen voldoende? Ik denk dat er tijdens bepaalde periodes slechts één schip operationeel zal zijn en het andere in onderhoud.

Uw conclusies over de aanschaf van de twee M-fregatten is correct. Of twee M-fregatten voldoende zijn heb ik hierboven al beantwoord. Laat me echter benadrukken dat het voornaamste voordeel van de aanschaf van twee M-fregatten ligt in het feit dat ze deel uitmaken van een veel grotere serie. Fregatten zijn zeer complexe systemen. De opbouw van kennis en ervaring, waardoor dergelijke schepen op een veilige manier operationeel inzetbaar worden, vereist een minimum van vier à vijf fregatten. Dergelijk cijfer is internationaal aanvaard binnen marinekringen als zijnde een absoluut minimum. Welnu met twee Wielingen-klasse fregatten zou het zeer moeilijk zijn geweest om de capaciteit in stand te houden. Het enige dat in ons voordeel speelde was dat we er initieel vier hadden en dat de kennis en ervaring om met deze schepen veilig te opereren zeer stevig belegd was binnen de marine. Ook bij de Nederlandse Marine is men zich ten volle bewust van dit gedachtegoed.

Zijn er studies gepland om de M-klasse op langere termijn te vervangen? Volgen we nog de Duitse Type 125 fregatten? Of de K-130 korvetten?

In het kader van het transformatieprogramma dat in 2003 vastgelegd werd en de periode tot 2015 afdekt, is de vervanging van de M-klasse fregatten niet voorzien. Het is echter duidelijk dat dergelijke studies vroeg of laat zullen moeten opgestart worden. Eén ding moet daarbij vooropstaan: gelijk welke studie moet in samenwerking met de Nederlandse Marine gebeuren. Of iets meer correct: de strategische planners, materieelplanners en operationele planners (inclusief de component) van beide landen moeten tezamen de studie uitvoeren.

Wat met de CMT's? Wanneer moeten er nieuwe MCMV's voorzien worden?

De redenering die geldt voor de fregattencapaciteit is eveneens van toepassing op de MCM-systemen.

Het personeel is een zeer belangrijke 'asset' van de Marine. Hoe zit het met de rekrutering? Waar zijn de zwakke punten? Hebben rekruten een voldoende opleiding bij hun aanwerving?

Het personeel van de Marinecomponent is inderdaad de belangrijkste troef om de verschillende capaciteiten te realiseren. Als commandant van de Marinecomponent had ik geen enkele verantwoordelijkheid betreffende rekrutering en het is voor mij dan ook zeer moeilijk hier enige zinnige commentaar over te formuleren.

Welke zijn de grootste moeilijkheden waarvoor de Marine zich geplaatst ziet?

Het grootste probleem van de Marine is het verzekeren van zijn visibiliteit. Het werk op zee is zelden spectaculair, het speelt zich af ver van de camera's en bezoeken van de pers hebben vaak alleen in de havens plaats. "Onbekend maakt onbemind" en "Uit het oog, uit het hart" zijn hier zeker van toepassing. Daarenboven is de Marinecomponent op de koop toe nog de kleinste component ook. Het is daarom zeer belangrijk dat de Internationale Open Deurdagen in Zeebrugge blijven bestaan. Daarom heb ik er ook steeds op aangedrongen dat de website van de component zeer goed verzorgd wordt en regelmatig gevoed wordt met recente informatie.

Admiraal, hartelijk dank voor dit interview. We wensen U nog 'Fair Winds and Following Seas'.

G.A.H. Toremans

Flottielje admiraal Goethals met pensioen

Op woensdag 21 december jl. vond in de marinebasis van Zeebrugge een afscheidsplechtigheid plaats voor Flottielje admiraal Willy Goethals. Na een rijkgevulde loopbaan, waarvan de laatste vier jaar als commandant van de Marinecomponent en Deputy Admiral Benelux, gaat de admiraal met pensioen. Zijn opvolger is Flottielje admiraal Jean-Paul Robyns.

L'Amiral de flottille Goethals prend sa retraite

Le mercredi 21 décembre dernier s'est tenue à la base navale de Zeebruges la cérémonie de départ de l'Amiral de flottille Willy Goethals. L'Amiral prend sa retraite après une carrière bien remplie, durant les quatre dernières années de laquelle il a servi comme Commandant de la Composante Marine et Deputy Admiral Benelux. C'est l'Amiral de flottille Jean-Paul Robyns qui lui succède.

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

Commandant Marinecomponent geeft visie en doelstellingen

Op 9 januari jl. heeft Flottielje admiraal Jean-Paul Robyns zijn visie en doelstellingen, samengevat in de slagzin 'met de glimlach naar je werk', uiteengezet. Dit lijkt eenvoudig maar houdt in dat iedereen niet alleen op de hoogte is van zijn functie en wat van haar of hem wordt verwacht, maar ook van de waarden en de toekomst van de Marinecomponent. De Admiraal heeft als drie belangrijkste onderwerpen de middelen, de organisatie en natuurlijk het personeel behandeld.

Wat de middelen betreft werd het aankoopcontract voor twee Nederlandse M-fregatten ondertekend op 22 december 2005, de dag van de investituur van onze nieuwe commandant. Het eerste schip, de Karel Doorman, wordt geleverd in maart 2007 en het tweede, de Willem van der Zaan, begin 2008. Dit betekent zonder twijfel een verdere stap in de samenwerking met de Nederlandse marine, maar de vorming van de bemanningen, het programma van de F911 Westdiep en de voorbereiding van de verkoop van de huidige fregatten betekenen een zware inspanning die we moeten doen in samenwerking met ons personeel maar niet ten koste van ons personeel. Onze andere capaciteiten gaan er ook op vooruit. Voor wat betreft de mijnenbestrijdingscapaciteit verloopt de CUP (Capability Upgrade Program) van de CMT's volgens schema. De aangepaste A960 Godetia komt vanaf volgende zomer terug in de vaart en zal zich voorbereiden voor de NRF (Nato Reaction Force) 2007, terwijl het nieuwe systeem REMUS ons zal toelaten te opereren in ondiepe wateren (minder dan 10 meter). Tevens wordt een deel van de tien NH90 helikopters die aan Defensie zullen geleverd worden, gemoderniseerd om 'search and rescue-opdrachten' uit te voeren en ingescheept te worden aan boord van onze M-fregatten; ze zijn niet voorzien om de Alouette III te vervangen. En tenslotte worden de RDS-schepen (Ready Duty Ships) de eerste prioriteit voor vervanging met als doelstelling twee patrouilleschepen en een hoogzeesleper.

Foto / photo: www.mil.be/navycomp

Le nouveau commandant de la Composante Marine donne sa vision et ses objectifs

Le 9 janvier dernier, l'Amiral de flottille Jean-Paul Robyns a expliqué sa vision et ses objectifs qu'il résume en une expression 'aller au travail avec le sourire'. Ceci peut paraître simpliste mais il s'agit pour chacun de connaître non seulement sa fonction et ce que l'on attend de lui, mais aussi les valeurs et l'avenir de la composante Marine. L'Amiral a abordé trois sujets principaux: les moyens, l'organisation et, bien sûr, le personnel.

En ce qui concerne les moyens, le contrat d'achat de deux M-frégates néerlandaises a été signé le 22 décembre 2005, le jour même de l'investiture de notre nouveau COM. Le premier navire, le Karel Doorman, sera livré en mars 2007 et le second, le Willem Van der Zaan, au début de 2008. Il s'agit certes d'un pas supplémentaire dans le cadre de notre coopération avec la Marine des Pays-Bas, mais la formation des équipages, le programme du F911 Westdiep et la préparation de la vente de nos frégates actuelles représenteront un effort considérable qui devra être fait avec la collaboration du personnel et non au détriment du personnel. Nos autres capacités ne sont pas en reste. En ce qui concerne la lutte contre les mines, le programme CUP (Capability Upkeep Program) des CMT se poursuit comme prévu, le A960 Godetia adapté naviguera à nouveau cet été et se préparera pour être NRF (Nato Reaction Force) en 2007, alors que le nouveau système REMUS permettra d'intervenir dans les eaux peu profondes (moins de dix mètres). D'autre part, une partie des dix hélicoptères de type NH90 qui seront livrés à la Défense seront «navalisés», non pas afin de remplacer les Alouettes III mais pour effectuer les missions de Search and Rescue et être embarqués à bord des M-frégates. Enfin, les RDS (Ready Duty Ships) deviennent la première priorité de remplacement avec comme objectif, l'acquisition de deux patrouilleurs et d'un remorqueur de haute mer.

De organisatie van Comopsnav wordt aangepast om een betere planning en controle van de verschillende entiteiten alsook een betere samenwerking met Nederland toe te laten. De uitvoering hiervan zal echter niet van vandaag op morgen geschieden, en er komen geen personeelsmutaties naar Brussel bij te pas (hoewel de Marinecomponent daar méér aanwezig hoort te zijn). 'Last but not least' speelt het personeel nu reeds een primordiale rol en zal dit blijven doen voor de toekomst van onze Marine. Hoewel we geen grote reductie van ons personeelsbestand moeten vrezen, kondigen zich toch grote veranderingen aan. De gevolgen van het 'gemengde loopbaanconcept' en van het remuneratiesysteem gebaseerd op de drie pijlers, zijn nog niet helemaal gekend. Maar het staat vast dat ze een verbetering van de statuten betekenen en dat ze, in hun geheel, geen vermindering van de zeepremies inhouden. Admiraal Robyns zal zijn zorg voor het personeel concretiseren door alle eenheden van de Marinecomponent te bezoeken en erover te waken dat de functies van vrijwilligers en onderofficieren in de organisatie gevaloriseerd worden. Dit kan slechts gebeuren in een multidirectioneel kader van wederzijds respect: respect van de 'meerderen' voor de 'ondergeschikten' en omgekeerd, respect voor de tradities, het uniform en de werkomgeving, maar ook respect voor elkaars persoonlijke problemen. De doelstelling 'met de glimlach naar je werk' moet begrepen worden in het kader van de drie thema's hierboven aangehaald, en toelaten dat het personeel zijn functie kan uitoefenen met adequate middelen, in een performante organisatie, en met een 'spirit' die altijd de trots van de Marine is geweest!

L'organisation de Comopsnav sera adaptée pour améliorer les moyens de planning et de contrôle du fonctionnement des différentes entités et pour permettre une meilleure collaboration avec les Pays-Bas; elle ne se fera toutefois pas du jour au lendemain et n'entraînera aucune mutation à Bruxelles même si la Composante Marine doit s'y montrer plus présente. Enfin 'last but non least', le personnel joue et jouera un rôle primordial pour l'avenir de la Marine. Si de grandes réductions de la Composante ne sont pas à craindre, d'autres changements importants se profilent. Si les conséquences de l'introduction du principe de 'carrière mixte' et du système de rémunération basé sur trois piliers ne sont pas toutes connues, il est certain qu'elle s'accompagnera d'une amélioration des statuts et que les primes de mer, dans leur ensemble, ne seront pas diminuées. L'amiral Robyns concrétisera son intérêt prioritaire pour le personnel en visitant l'ensemble des unités de la Composante Marine et en veillant à valoriser les fonctions des volontaires et des sous-officiers au sein de l'organisation mais cela ne peut se faire que dans le cadre d'un respect mutuel et multidirectionnel: respect des supérieurs pour leurs subordonnés et inversement, respect des traditions, de la tenue militaire et de l'environnement de travail, mais aussi respect des problèmes personnels... L'objectif 'aller au travail avec le sourire' doit être compris au travers des trois thèmes abordés afin de permettre au personnel d'exercer sa fonction avec des moyens adéquats au sein d'une organisation performante dans un 'spirit' qui a toujours été la fierté de la Marine!

Mededeling van het Paleis

Divisieadmiraal Jacques Rosiers werd per 1 januari 2006 benoemd tot Vleugeladjudant van de Koning.

Communiqué du Palais

L'Amiral de division Jacques Rosiers, a été nommé Aide de camp du Roi en date du 1er janvier 2006.

Twee nieuwe fregatten voor onze Marine

Na een zoektocht op verschillende buitenlandse markten naar de meest interessante schepen om twee van onze fregatten te vervangen (de F910 Wielingen en de F912 Wandelaar), stemde de ministerraad op 18 november 2005 in met de aankoop van twee tweedehandse Nederlandse fregatten van het M-type (Karel Doorman Class-FFGHM). Het zijn de F827 Karel Doorman (van stapel gelopen op 20.04.1988 en in dienst genomen op 31.05.1991) en de F829 Willem van der Zaan (van stapel gelopen op 21.01.1989 en in dienst genomen op 28.11.1991). Er werden in totaal acht dergelijke schepen gebouwd voor de Koninklijke Marine, allemaal afkomstig van Nederlandse scheepswerven.

Op donderdag 22 december 2005 had de officiële ondertekening van deze overdracht plaats in aanwezigheid van de heer A. Flahaut, minister van Landsverdediging, de heer Van der Knaap, Nederlands staatssecretaris van Defensie, en uiteraard ook van tal van hogere officieren. De plechtigheid had plaats in Brussel op een symbolische plaats, namelijk het Koninklijk legermuseum, waar 175 jaar Belgische militaire geschiedenis wordt bewaard. In zijn gelegenheidstoespraak benadrukte de heer A. Flahaut dat deze aankoop een drievoudige dimensie had: een Europese, een moderniserende en een evolutieve. Drie aspecten die hij verduidelijkte als volgt: de Europese dimensie is overduidelijk en historisch want beide landen stonden met de Benelux samen aan de wieg van de Europese Unie. De twee marines werken ook al jaren eensgezind en in perfecte synergie samen bij Atlantische en Europese bilaterale operaties. De tweede dimensie heeft te maken met de factor 'moderniteit'. Onze oude fregatten waren bijna dertig jaar oud en ook al waren ze ingrijpend gemoderniseerd en perfect onderhouden, toch lieten ze niet meer toe ons op het voorplan te begeven bij escorteopdrachten en in de strijd tegen smokkelpraktijken of terrorisme. De modernisering van het materieel –sedert 2000 een constante bekommernis van de Belgische Defensie– is bedoeld om de efficiëntie en de veiligheid van onze manschappen op zending te verhogen. En als laatste de 'evolutieve' dimensie. Toen onze minister in mei 2000 zijn moderniseringsproces in gang zette,

Deux nouvelles frégates pour notre Marine

Après avoir exploré le marché international à la recherche des navires les plus intéressants pour remplacer deux de nos frégates (le F910 Wielingen et le F912 Wandelaar), le conseil des ministres, en date du 18 novembre dernier, a donné son accord pour l'acquisition de deux frégates néerlandaises d'occasion du type M (Karel Doorman Class-FFGHM). Il s'agit du F827 Karel Doorman (lancé le 20.04.1988 et en service depuis le 31.05.1991) et du F829 Willem van der Zaan (lancé le 21.01.1989 et en service depuis le 28.11.1991). Au total huit navires de cette classe, tous originaires de chantiers néerlandais, furent construits pour le compte de la Marine néerlandaise.

Le jeudi 22 décembre dernier eut lieu la signature officielle de ce transfert en présence de Mr A. Flahaut, ministre de la Défense, de Mr Van der Knaap, secrétaire d'état néerlandais à la Défense, et bien entendu de plusieurs officiers supérieurs. La cérémonie eut lieu à Bruxelles au Musée royal de l'Armée, un endroit symbolique où sont conservés 175 ans d'histoire militaire belge. A cette occasion notre ministre souligna la triple dimension européenne, modernisante et évolutive de cette acquisition. Trois aspects qu'il précisa de la façon suivante: une dimension européenne évidente et historique puisque les deux pays concernés furent, en tant que Benelux, parmi les pionniers de l'Union européenne. En outre, depuis de longues années déja, les deux marines collaborent solidairement et en parfaite synergie à l'occasion d'opérations bilatérales atlantiques et européennes. La seconde dimension est la 'modernité'. Nos frégates vétustes étaient agées de près de trente ans et bien qu'elles furent modernisées de manière fondamentale et parfaitement entretenues, elles ne nous permettaient plus de remplir à souhait les tâches nous imparties en matière d'escorte et de lutte anti-contrebande et contre le terrorisme. La modernisation du matériel –préoccupation constante de la Défense belge depuis 2000– a pour but d'accroître l'efficacité et la sécurité de nos équipages en mission. Et finalement la dimension 'évolutive'. Quand notre ministre lança en mai

Officiële ondertekening door dhr. A. Flahaut, minister van Landsverdediging en dhr. Van der Knaap, staatssecretaris van Defensie (NL).

Signature officielle par Mr A. Flahaut, ministre de la Défense, et Mr Van der Knaap, sécrétaire d'état à la Défense (NL).

bracht het 'eenheidsstructuurprincipe' bij de Europese en internationale partners niet enkel nieuwsgierigheid teweeg maar ook enig gegrinnik. Vandaag echter is de nieuwsgierigheid uitgegroeid tot belangstelling en hebben verschillende landen de modernisering van hun leger hierop gebaseerd. Dit model heeft als basis de hedendaagse privé-onderneming met een toegenomen centralisatie van de middelen, een beperking van hiërarchische niveaus, een rationalisatie van de technische en materiële middelen en een betere vorming van kader en personeel.

De aanschaf van deze twee fregatten –waarvan de levering voorzien is voor het voorjaar 2007 en 2008, maar waarvan de Belgische namen nog niet vrijgegeven werden– zal onze Marine toelaten haar escortecapaciteit uit te breiden en te versterken en alle strategische rollen te vervullen in Navo-verband en in Europese context. Deze multifunctionele schepen kunnen bovendien heel diverse taken aan, zoals de strijd tegen het terrorisme, ordehandhaving, crisisoperaties en evacuaties, met extra mogelijkheden door de aanwezigheid van een helikopter aan boord. In dit verband zijn er 10 nieuwe multifunctionele heli's van het type NH 90 besteld, waarvan er twee bestemd zijn voor de fregatten. Ook de bemanning zal er baat bij hebben, gezien de werkomgeving en de leefomstandigheden comfortabeler zijn op deze schepen met een modern concept. Dit valt niet te minimaliseren, zeker gezien het de motivatie verbetert van de zeelui die vaak meerdere maanden op zee zijn. Zonder twijfel is 22 december 2005 dus een belangrijke dag voor de Belgische Marine. Deze aankoop bevestigt inderdaad niet alleen de daadkracht en het belang van onze Marinecomponent, maar ook geeft hij ons land een plaats als volwaardige partner bij internationale opdrachten.

2000 son programme de modernisation, le 'principe de structure unitaire' provoqua chez les partenaires européens en internationaux non seulement quelque curiosité mais également des ricanements. Aujourd'hui cette curiosité a fait place pour des marques d'intérêt et plusieurs pays s'en sont inspirés pour moderniser leur armée. Ce modèle qui se base sur l'entreprise privée actuelle prône une centralisation accrue des moyens, une réduction des niveaux hiérarchiques, une rationalisation des moyens techniques et matériels et une meilleure formation des cadres et du personnel.

...en natuurlijk ook in aanwezigheid van tal van hogere officieren.

... et bien entendu également en présence de plusieurs officiers supérieurs.

L'acquisition de ces deux frégates –qui seront normalement livrées au printemps 2007 et 2008 mais dont les noms belges n'ont pas encore été dévoilés– permettront à notre Marine d'accroître et de renforcer sa capacité d'escorte et de remplir son rôle stratégique au sein de l'Otan et dans un contexte européen. Ces navires multifonctionnels pourront en outre remplir diverses missions, telles la lutte contre le terrorisme, le maintien de l'ordre, des évacuations et des opérations en temps de crise, soutenus en cela par la présence à bord d'un hélicoptère. A noter à ce sujet que 10 hélicoptères multifonctionnels du type NH 90 ont été commandés, dont deux seront affectés aux frégates. Par ailleurs les équipages en tireront également avantage du fait que les conditions de vie et de travail à bord de ces navires modernes seront plus confortables. Cet aspect n'est pas à négliger car il contribuera à motiver les marins, qui passent souvent plusieurs mois en mer. Il ne fait donc pas de doute que la date du 22 décembre 2005 est un jour mémorable pour la Marine belge. Cette acquisition confirme en effet non seulement le dynamisme et l'importance de notre Marine, mais elle confère également à notre pays une place de premier rang lors de missions internationales.

Saint Bernard du Spuikom

Photos / foto's: Fr. Philips & G. Toremans

Chef Defensie geeft resultaten en doelstellingen

Op donderdag 19 januari bezocht de CHOD (Chief Of Defence), Generaal August Vandaele, de marinebasis van Zeebrugge. Hij gaf er een uiteenzetting over wat Defensie in 2005 heeft gerealiseerd en wat de doelstellingen voor 2006 zijn. In zijn voordracht besteedde de generaal aandacht aan onze inzet in operaties, training, optimalisatie van de werking, investeringen in uitrusting en materieel en uitdagingen in het personeelsdomein. Korpscommandanten, -adjudanten en -korporaals uit de hele provincie West-Vlaanderen waren op de briefing aanwezig. Een kopie van de presentatie kan per e-mail aangevraagd worden op het adres R&O.2006N@mil.be.

Le Chef de la Défense donne les résultats et les objectifs

Le jeudi 19 janvier le CHOD (Chief Of Defence), le Général August Vandaele, a visité la Base navale de Zeebruges. Il y fit un exposé sur les réalisations de la Défense en 2005 et les objectifs pour l'année 2006. Dans sa présentation, le général mit l'accent sur l'engagement lors d'opérations, l'entraînement, l'optimalisation du travail, les investissements en équipement et matériel, ainsi que les défis dans le domaine du personnel. Les chefs, adjudants et caporaux de Corps de la province de Flandre Occidentale étaient tous présents au briefing. Une copie de la présentation peut être demandée par e-mail à l'adresse suivante: R&O.2006F@mil.be.

F911 Westdiep neemt deel aan Belgian Dragon Deployment 2006

De BNS F911Westdiep onderging in 2003 een groot onderhoud op de scheepswerf SKB in Antwerpen. In het najaar van 2004 plaatste men in Brest de wapens terug aan boord en begin 2005 testte men die uitvoerig in Den Helder. Eind januari 2005 begon de Westdiep aan een intensieve training in binnen- en buitenland. De verschillende cursussen, testen en oefeningen waren zowel voor de bemanning als voor het schip zeer succesvol. Op 21 juli 2005 werd het schip 'Ready For Duty' verklaard en op 19 september vertrok het vanuit Zeebrugge. Het begeleidde gedurende twee weken het koopvaardijschip Tor Futura met bestemming Dar-Es-Salaam (Tanzania). Vanaf 24 oktober nam de Westdiep deel aan de multinationale operatie 'Active Endeavour'. Deze missie onderstreepte de vastberadenheid van de NATO in haar strijd tegen het internationale terrorisme en haar aanwezigheid in de Middellandse Zee in dit verband.

Le F911 Westdiep participe au Belgian Dragon Deployment 2006

En 2003 le BNS F911Westdiep subit un grand entretien au chantier naval SKB à Anvers. En automne 2004 l'armement fut remis à bord à Brest et, début 2005, les systèmes d'armes furent révisés à Den Helder. Fin janvier 2005 le Westdiep entama une période d'entraînement intensif tant en Belgique qu'à l'étranger. Les différents cours, exercices et tests furent accomplis avec succès, aussi bien par le navire que par l'équipage. Le 21 juillet 2005 le Westdiep fut déclaré 'Ready For Duty' et prêt pour son déploiement opérationnel et le 19 septembre suivant la frégate reprit la mer. En une première phase elle a escorté pendant deux semaines le navire marchand Tor Futura en route vers Dar-Es-Salaam en Tanzanie. A partir du 24 octobre 2005 le Westdiep participa à l'opération 'Active Endeavour', une mission à caractère multinational qui souligne la présence et la persévérance de l'OTAN dans la lutte contre le terrorisme international.

Op 23 februari 2006 koos de Westdiep opnieuw het ruime sop voor een vier maanden durende opdracht die zich in drie fasen zal afspelen. In de eerste plaats een diplomatieke representatieopdracht, gecombineerd met een NATO-Seasparrow-lancering (23 feb-20 mar/15 apr-9 mei); tijdens dit 'Defence Diplomacy Deployment' zal de Westdiep de Belgische Marine vertegenwoordigen langs de Noord-Afrikaanse kust en zullen er gezamenlijke oefeningen plaatshebben met Noord-Afrikaanse marines. Een tweede fase ter bestrijding van terrorisme en piraterij zal plaatsgrijpen ter hoogte van de Oost-Afrikaanse kust. Tijdens deze 'Counter Piracy-operatie' (21 mar-15 apr) heeft de Westdiep als opdracht het bestrijden van terrorisme en piraterij in de Rode en de Arabische Zee; het schip zal er, in het kader van de operatie 'Enduring Freedom', deel uitmaken van een groep oorlogsschepen (Task Force TF150) uit verschillende coalitielanden. Het Nederlandse fregat "De Zeven Provinciën" fungeert momenteel als commandoschip van TF150. Tenslotte is een oefenfase met Nederlandse marineschepen voorzien in de Caraiben tijdens dewelke MM-38 Exocets zullen worden afgevuurd. De oefening 'Joint Caribbean Lion 2006' (NLMARFOR) loopt van 10 mei tot eind juni.

Op 22 april organiseert de marinebasis in Zeebrugge ook een familiedag. U krijgt van ons tijdig alle praktische info. Op 4 juli keert het schip terug naar Zeebrugge waar het zal aanmeren in de marinebasis.

Tekst en foto's / Texte et photos: www.mil.be/navycomp

Le 23 février 2006 le Westdiep repartit en mer pour une période de quatre mois. Cette mission est divisée en trois phases: une première phase de représentation diplomatique, combinée avec le lancement d'un NATO-Seasparrow; à l'occasion du 'Defence Diplomacy Deployment' (23 fév-20 mar/15 avr-9 mai) le Westdiep représentera la Marine belge lors d'une mission de représentation le long des côtes nord-africaines pendant laquelle différents exercices avec des marines nord-africaines sont prévues. Une deuxième

phase de lutte contre le terrorisme et contre la piraterie aura lieu au large des côtes africaines orientales. Pendant cette opération 'Counter Piracy' (21 mar-15 avr), l'accent sera mis sur la lutte contre le terrorisme et la piraterie en mer Rouge et mer d'Arabie; c'est dans le cadre de l'opération 'Enduring Freedom' que le Westdiep y fera partie de la 'Task Force TF150', un groupe de plusieurs navires de guerre appartenant aux différents pays de la coalition. Actuellement le navire de commandement de cette task force est la frégate néerlandaise De Zeven Provinciën. Suit enfin une troisième phase, à savoir des exercices avec la marine néerlandaise dans les Caraïbes, durant laquelle le Westdiep lancera des missiles de type MM-38 Exocet; l'exercice 'Joint Caribbean Lion 2006' (NLMARFOR) se déroulera entre le 10 mai et fin juin.

Une journée pour les familles sera organisée à la base navale de Zeebruges le 22 avril. Le Westdiep rejoindra la base navale de Zeebruges le 4 juillet 2006.

Galabal van de Marine

Het 39ste galabal van de Marine vond plaats op 27 januari jl. in het Kursaal te Oostende. Dit jaar mochten we eens te meer genieten van de excellente Bobby Setter Band en 'als kers op de taart' kregen we voor de eerste maal de nieuwe Ridderzaal ter beschikking, waar discotheek Studio Barcka de dansers verwelkomde.

Ook op dit tweede bal, in een compleet gerenoveerd en meer en meer functioneel Kursaal, verschenen de vaste deelnemers op het appel, zij het in wat mindere mate dan vorig jaar (650 tegen 720), wat waarschijnlijk te wijten was aan de voortijdige datum van het bal.

Bal de gala de la Marine

Le 39ème Bal de gala de la Marine a eu lieu le 27 janvier dernier au Kursaal d'Ostende.

Cette année voyait le retour de l'excellent orchestre Bobby Setter Band et, 'cerise sur le gâteau', les organisateurs purent pour la première fois accéder à la toute nouvelle salle des Chevaliers où avait pris place la discothèque Studio Barcka.

Pour ce deuxième bal dans un Kursaal rénové et de plus en plus fonctionnel, les habitués avaient répondu à l'appel, certes un peu moins nombreux que l'année dernière (650 contre 720) et ce peut-être à cause de la date précoce de programmation du Bal.

Le Bal, traditionnellement ouvert par le Vice-amiral M. Hellemans et son épouse, se déroula dans une excellente ambiance.

Photos/Foto's: Jan Camps

Het bal dat zoals gebruikelijk geopend door Vice-admiraal M. Hellemans en zijn echtgenote, vond plaats in een unieke ambiance. De trekking van de tombola om middernacht bood Fregatkapitein Ph. Cornez de gelegenheid zijn dank te betuigen aan alle deelnemers, sponsors en schenkers evenals aan de personeelsleden verantwoordelijk voor de organisatie van het bal. Die tombola kende trouwens een groot succes vermits de 700 loterijbriefjes in een mum van tijd verkocht waren dankzij de inzet van de dames.

De lichten van het Bal 2006, waarvan de opbrengst integraal naar Hulpbetoon in de Marine gaat, werden gedoofd rond 5 uur in de morgen van 28 januari.

Tot volgend jaar? De datum ligt reeds vast, nl. vrijdag 2 februari.

Le tirage de la tombola à minuit fut aussi l'occasion pour le Capitaine de frégate Ph. Cornez de remercier les participants, sponsors, les donateurs et le personnel chargé de l'organisation. La tombola fut par ailleurs un succès puisque les 700 billets se vendirent en quelques minutes grâce à la tenacité des dames.

Les feux du Bal 2006, dont le bénéfice va intégralement au fonds d'Entraide de la Marine, s'éteignirent vers 5 heures le matin du 28 janvier.

A l'année prochaine? La date est déjà connue: le vendredi 2 février.

Nationale dag info-families te Peutie

De tweede nationale "info-familie"dag heeft plaatsgehad in het kwartier Majoor Housiau te Peutie op zaterdag 10 december laatstleden.

Prinses Astrid stond erop aanwezig te zijn op dit gebeuren. Vanaf haar aankomst in hangar C10 had ze een luisterend oor voor de families van het personeel van de Westdiep vertrokken uit Zeebrugge op 19 september 05 teneinde deel te nemen aan de missies Nato Loyal Midas 2005 en Active Endeavour. De Prinses had bijzondere aandacht voor de kinderen van de zeelui. De kinderen ontmoetten de kerstman en ont-

vingen een geschenk aangeboden door Defensie. Zij namen ook deel aan verschillende voor hen geplande activiteiten. Dit evenement oogstte een groot succes in de schoot van de Marine vermits 103 moeders, ouders en vrienden en 104 kinderen opdaagden. Deze heuglijke dag kon plaats vinden dankzij de medewerking tussen de cel PMS Zeebrugge, de Dienst Publieke Relaties en de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

Journée nationale info-familles à Peutie

La deuxième journée nationale "info-familles" se déroula au quartier Major Housiau à Peutie le samedi 10 décembre dernier.

La princesse royale Astrid a tenu à être présente lors de cette journée. Dès son arrivée au hangar C10, elle se montra attentive et à l'écoute des familles du personnel du Westdiep, qui a quitté Zeebruges le 19 septembre 05 afin de participer aux missions Otan Loyal Midas 2005 et Active Endeavour. La princesse a porté une attention toute particulière aux enfants de nos marins. Les enfants ont également pu rencontrer le Père Noël, recevoir un cadeau offert par la Défense et participer à de nombreuses activités organisées à leur intention. Au sein de la Marine, cet événement connut un franc succès puisque 103 mamans, parents et amis et 104 enfants avaient répondu présents. Cette journée fut possible grâce à la collaboration entre la cellule PMS de Zeebruges, le Service des Relations Publiques de la Marine et l'Association d'Entraide de la Marine.

Foto's / photos: Marc Lucas et J.-C. Vanbostal

Een gift van de Vereniging van Reserveofficieren van de Marine – Afdeling West-Vlaanderen

De voormalige verantwoordelijken van de Vereniging van Reserveofficieren van de Marine – Afdeling West-Vlaanderen, ontbonden einde 2004 ten einde de Nationale Vereniging te vormen, overhandigden op 6 maart jl., ter gelegenheid van een lunch in het Upperdeck in St-Kruis, een cheque van 500 euro aan Viceadmiraal M. Hellemans, voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

Un geste de l'Association des Officiers de réserve de la Marine – Section Flandre Occidentale

Les anciens responsables de l'Association des Officiers de Réserve de la Marine Section Flandre Occidentale, dissolue fin 2004 pour former l'Association Nationale, ont remis, le 6 mars dernier, un don de 500 euros au président de l'Association d'Entraide de la Marine, le Vice-amiral M. Hellemans, lors d'un lunch à l'Upperdeck de Sint-Kruis.

Foto's / photos: P. Fockenoy AVC

De g. à dr.: CPF hre H. Rogie, EDV E. Kockx, CPC hre F. Ravyse, CPC M. Van Eyken Navform, Vice-amiral M. Hellemans, président de l'Association d'Entraide, CPF (R) L. Soete, CPF hre R. Vermeersch, 1LV Van den Broeck, 1MC J-C Vanbostal et 1LV hre A. Billiet. Etaient excusés: CPF hre Y. Böting en 1LV (R) E. Van Raemdonck.

V.l.n.r. Ere-FKP H. Rogie, VTZ E. Kockx, Ere-KVK F. Ravyse, KVK M. Van Eyken Navform, Vice-admiraal M. Hellemans, voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon, FKP (R) L. Soete, Ere-FKP R. Vermeersch, 1LZ Van den Broeck, 1MC J-C Vanbostal en Ere-1LZ A. Billiet. Waren verontschuldigd: Ere-FKP Y. Böting en 1LZ (R) E. Van Raemdonck.

Zoekertje

Jean Coveliers dankt van harte de heren Voss uit Welkenraedt en Demulder uit Antwerpen voor hun waardevolle hulp. Hij is nog steeds op zoek naar gegevens omtrent de voormalige commodore van de CMB, wijlen commandant Bosquet, aangezien de CMB-archieven grotendeels zoek geraakt zijn tengevolge van de overdracht van de CMB aan Safmarine Container Lines. Op het einde van zijn carrière zou commandant Bosquet (die volgens Jean Coveliers een invloedrijk lid zou geweest zijn van de Tuchtraad van de Scheepvaart) adjunct geweest zijn van de heer Henry De Vos, directeur van het Bestuur van het Zeewezen. Weet een van onze lezers soms van welk ministerie die directie deel uitmaakte?

Ter herinnering het adres van J. Coveliers:

Residentie Duinenhove, Lommergang 1/52,
8301 Knokke-Heist.

Petite annonce

Jean Coveliers tient à remercier pour leur aide précieuse messieurs Voss de Welkenraedt et Demulder d'Anvers. Il est toujours à la recherche d'archives se rapportant à feu le commandant Bosquet, ancien commodore de la CMB, les archives de la CMB étant égarées ou en désordre suite à la cession à la Safmarine Container Lines. En fin de carrière le commandant Bosquet (qui selon Jean Coveliers aurait été un membre influent du Tribunal de discipline de Marine) fut adjoint du directeur de l'Administration de la Marine, monsieur Henry De Vos. Nos lecteurs savent-ils de quel ministère dépendait cette direction?

Nous vous rappelons l'adresse de J. Coveliers:

Résidence Duinenhove, Lommergang 1/52,
8301 Knokke-Heist.

Navy 333

Het kerstfeest van Navy 333 vond plaats op 5 januari jl. Een 90-tal personen waren uitgenodigd op een maaltijd in het prestigieuze kader van het Upperdeck in de kazerne LTZ Billet in St-Kruis. De kinderen werden er samen met hun familie ontvangen door de leden van de vereniging, in aanwezigheid van Vice-admiraal M. Hellemans, voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine en van de nieuwe en de voormalige Comopsnav, de flottielje admiraals J.P. Robyns en W. Goethals. De kerstman overhandigde een geschenk aan elk van de kinderen, blij dat ze gekomen waren. Ter afsluiting was er een tombola met heel wat aantrekkelijke prijzen.

Navy 333 is een vereniging die begaan is met het lot van gehandicapten, wezen en weduwen van de Marine.

Drie 'spilfiguren' van Navy 333: de dames Smekens, Pison en Maertens.

Trois des chevilles ouvrières de Navy 333: mesdames Smekens, Pison et Maertens.

Maritieme Ruilbeurzen 'MSC Knokke–Antwerpen' 2006

Traditiegetrouw hebben er in 2006 zes maritieme ruilbeurzen plaats op de MSC Knokke (ex-M931), Kempischdok 33, 2000 Antwerpen. MSC –voorheen "Minesweeper Coastal"– staat nu voor Maritiem Sociaal Cultureel Centrum. De MSC Knokke was in een vorig leven de M931 Knokke, in dienst van de Belgische Zeemacht van 19 maart 1958 tot in mei 1977.

De ruilbeurskalender voor 2006 ziet er uit als volgt: 1 april, 3 juni, 2 september, 7 oktober en 2 december, telkens van 13u00 tot 17u00. Het Kempischdok bevindt zich vlakbij het grote kruispunt van de Italiëlei en de Noorderlaan. Gratis toegang - gratis parking. Met het openbaar vervoer: De Lijn Bus 1 of 13, halte Technicum/Londenstraat.

Navy 333

La fête de Noël de Navy 333 eut lieu le 5 janvier dernier. Quelque 90 personnes avaient été conviées au repas donné dans le cadre prestigieux de l'Upperdeck de la caserne LTZ Billet de Sainte-Croix. Les enfants et leur famille ont été accueillis par les membres de l'association et ce en présence du Vice-amiral M. Hellemans, président de l'Association d'Entraide de la Marine et du nouveau et de l'ancien Comopsnav, les amiraux de flottille J.P. Robyns et W. Goethals. C'est le Père Noël qui remit le joli cadeau à des enfants heureux d'avoir fait le déplacement. Cette journée fut clôturée par une tombola agrémentée de prix très attractifs.

De g. à d. VAM M. Hellemans, madame Smekens et 1MC d'honneur M. Michielsens.

V.l.n.r. VAM M. Hellemans, mevrouw Smekens en ere-1MC M. Michielsens.

Navy 333 est une association vouée à l'écoute des handicapés, des orphelins et des veuves de la Marine.

Bourses d'échange maritime 'MSC Knokke-Antwerpen' 2006

Comme à l'accoutumée six bourses d'échange auront lieu en 2006 à bord du MSC Knokke (ex M931), Kempischdok 33, 2000 Anvers. L'abréviation MSC –jadis "Minesweeper Coastal"– est actuellement l'acronyme du Maritiem Sociaal Cultureel Centrum (Centre social et culturel maritime). Le MSC Knokke est l'ancien M931 Knokke qui fut en service à la Force Navale belge du 19 mars 1958 jusqu'en mai 1977. Voici le calendrier pour l'année 2006: 1er avril, 3 juin, 2 septembre, 7 octobre et 2 décembre, chaque fois de 13 à 17 heures. Le Kempischdok se trouve à proximité du carrefour Italiëlei/Noorderlaan. Entrée et parking gratuits. Accessible par transport public: bus nr° 1 ou 13 de la Lijn, halte Technicum/Londenstraat.

Contactadressen / Pour tous renseignements s'adresser à:

Eddy Van Herck, Noorderlaan 98, bus 42, 2030 Antwerpen, Tel+Fax : 03- 542.29.26 E-mail: **ed.vanherck@skynet.be**
Louis Van Cant, Populierenlaan 1, bus 5, 2020 Antwerpen, Tel: 03-216.98.28 (avec voicemail) E-mail: **louisvancant@antwerpen.be**

Bemanning van de Westdiep steunt het Dagcentrum voor gehandicapten te Sint-Niklaas

Sedert jaar en dag onderhoudt de bemanning van de Westdiep de beste relaties met het Dagcentrum voor niet-werkende volwassen gehandicapten te St-Niklaas. Naar jaarlijkse gewoonte kwam dan ook op 24 januari jl. een afvaardiging van de bemanning er op bezoek. Na een welkomstwoord door de directrice, Mevrouw Van Dessel, begaven allen zich naar de stadsschouwburg waar tekeningen en schilderijen van gehandicapten tentoongesteld werden; tijdens de rondleiding kregen de aanwezigen deskundig commentaar van de diverse artiesten. Na een lekkere maaltijd was het tijd voor sport ; een partijtje netbal tussen bemanning van de Westdiep en gehandicapten van het Centrum eindigde op 0-0. Te 15u30 was het verzamelen geblazen in de sportzaal. Twee jonggehuwden, 1MT Marijke Top en 1MT Smain Loosveldt, schonken er een som van 340 € die vorig jaar ingezameld werd ter gelegenheid van hun huwelijksreceptie; daarop was FKP Carlo Rijckaert, bevelhebber van de Westdiep, aan de beurt met de overhandiging, in naam van de ganse bemanning, van een cheque voor een waarde van 1800 €, opbrengst van diverse activiteiten aan boord georganiseerd ten voordele van het Centrum. In haar dankwoord verzekerde de directrice allen dat dit geld zeer welkom was en dat het goed zou besteed worden. Na een opgewekt afscheid vertrok de delegatie van de Westdiep terug naar Zeebrugge.

Al wie het Centrum wenst te steunen wordt verzocht contact op te nemen met de bemanning van de Westdiep.

L'équipage du Westdiep soutient le Centre de jour pour handicapés à Sint-Niklaas

Depuis des années l'équipage du Westdiep a de bonnes relations avec le Centre de jour pour des personnes handicapées adultes non travaillants à Sint-Niklaas. Comme chaque année, une délégation du Westdiep s'est rendue au centre d'accueil ce 24 janvier dernier. Après l'accueil par la directrice du centre, Madame Van Dessel, la délégation se rendit au théâtre municipal, où des dessins et peintures d'handicapés étaient exposés; pendant la visite guidée, les artistes commentèrent en expert leurs ouvrages d'art. Après un repas délicieux place fut faite au sport: un match de netbal passionnant opposant des membres d'équipage à des handicapés, se termina par un score de zéro à zéro. A 15h30 tout le monde se rassembla dans la salle de sport. Deux nouveaux mariés, 1MT Marijke Top et 1MT Smain Loosveldt y offrirent une somme de 340 €, collectée l'année passée à l'occasion de leur réception de mariage; puis ce fut au tour du commandant du Westdiep, le CPF Carlo Rijckaert, de remettre au nom de l'équipage entier, un chèque de 1800 €, montant rassemblé à bord lors de différentes activités organisées en faveur du Centre. La directrice assura à tous que l'argent était le bienvenu et qu'il serait certainement bien investi. Après un adieu animé la délégation du Westdiep repartit vers Zeebruges.

Tous ceux qui désirent soutenir le Centre peuvent prendre contact avec l'équipage du Westdiep.

Marinerockgroep Seawitch in finale «Kanaal Z Music Rally

De Belgische bedrijfswereld kent tal van muziekgroepen waarbij collega's samen hun passie voor muziek tot leven brengen. Muziek schept tevens een speciale band onder collega's en zorgt voor extra teamspirit en creativiteit.

Televisiezender Kanaal Z ging op zoek naar de beste Belgische bedrijfsband en organiseerde een eerste editie van de Music Rally. Onze eigen rockgroep Seawitch schreef zich in voor de wedstrijd. Er waren twee voorwaarden om te kunnen deelnemen: de band moest een nummer coveren van een artiest of groep in wiens naam een 'z' voorkwam én het gekozen nummer moest de groepsgeest binnen het bedrijf bevorderen. Seawitch nam het nummer 'Pretty Paracetamol' van Fisher Z op en wat de groepsgeest betreft... met bijvoorbeeld optredens voor onze troepen in Kaboul en Kosovo leek dit nogal evident! Uit 42 ingezonden demo's koos een onafhankelijke professionele jury Seawitch uit om samen met nog vier andere bands op te treden tijdens de grote finale in de Ancienne Belgique op woensdag 7 december; de vier andere finalisten waren The Dexia Midnight Runners, The Flying Dolphins (Brandweer Gent), The First Encounters (Roularta Media Group) en Porthus Music Projects Band. Voor ongeveer 900 toeschouwers gaf elke band het beste van zichzelf. Uiteindelijk ging het Lierce ICT-bedrijf Porthus met de titel aan de haal. Waar iedereen het over eens is, is dat Seawitch een opmerkelijke prestatie heeft geleverd. De drive en de kracht waarmee ze het 900-koppige publiek hebben opgeladen, was onbeschrijfelijk. Seawitch behoort nu officieel tot de vijf beste Belgische bedrijfsbands!

Enkele Marinemensen, echte muziekfanaten, hebben samen een rockgroep opgericht, de Seawitch. Zij treden uiteraard op bij evenementen van de Marine maar ook ter gelegenheid van happenings georganiseerd door de anders Componenten. Hun repertoire bestaat uit rockklassiekers zoals Neil Young, The Doobie Brothers, The Eagles, Queen en Men at Work, evenals uit populaire nederlandstalige songs. De groep bestaat uit Marc Schuurwegen: zang/guitaar – Patrick Philips: bas – Jean-Michel Migeot: zang/guitaar – Micheline Vermote: zang/dans en Manu Brouns: drums. Wenst u Seawitch te contacteren? Stuur hen dan gerust een mailtje via ***seawitch@mil.be***

Le groupe de rock Seawitch de la Marine en finale du rallye musical de Kanaal Z

Le monde belge des entreprises connaît plusieurs groupes musicaux, qui donnent à certains collègues l'occasion d'exprimer leur passion commune pour la musique; la musique crée par ailleurs un lien particulier entre les musiciens et stimule l'esprit d'équipe et la créativité.

L'émetteur de télévison Kanaal Z se mit à la recherche du meilleur groupe musical belge d'entreprise et organisa à cet effet un rallye musical. Notre propre groupe de rock, le Seawitch, s'est inscrit pour ce concours. Pour pouvoir y participer il fallait présenter le numéro d'un groupe ou d'un artiste dont le nom contient un 'z', et promouvoir l'esprit d'équipe. Pour satisfaire à la première condition Seawitch enregistra le numéro 'Pretty Paracetamol' de Fisher Z, et quant à l'esprit de groupe... les représentations devant nos troupes à Kaboul et au Kosovo sont là pour le prouver! Sur les 42 enregistrements reçus un jury de professionnels retint cinq groupes, dont Seawitch, pour la grande finale du mercredi 7 décembre à l'Ancienne Belgique; les quatre autres finalistes furent The Dexia Midnight Runners, The Flying Dolphins (Pompiers de Gand), The first Encounters (Roularta Media Group) et Porthus Music Projects Band. Chaque groupe y donna le meilleur de son talent devant quelque 900 spectateurs. C'est finalement le groupe lierrois de la société ICT Porthus qui remporta le titre. Mais tous les spectateurs s'accordèrent à reconnaître la remarquable prestation de Seawitch; son dynamisme et son entrain furent en effet indescriptibles. Seawitch fait maintenant officiellement partie des cinq meilleurs groupes musicaux d'entreprise de Belgique!

Vous désirez contacter Seawitch? Pas de problème! Cliquez ***seawitch@mil.be****. Quelques membres de la Marine, vrais amateurs de musique, ont formé un groupe de rock, le Seawitch. Le groupe se produit bien entendu à l'occasion d'événements de la Marine, mais également lors de happenings organisés par les autres Composantes. Son répertoire se compose des classiques du rock, tels Neil Young, The Doobie Brothers, The Eagles, Queen et Men at Work, ainsi que de chansons populaires néerlandophones. Le groupe est composé de Marc Schuurwegen: chant/guitare – Patrick Philips: basse – Jean-Michel Migeot: chant/guitare – Micheline Vermote: chant/danse et Manu Brouns: batterie.*

175ste verjaardag van de oprichting van de Koninklijke Marine en 60ste verjaardag van de Zeemacht

Dit jaar vieren de Vrienden van Sectie Marine van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis, onder het voorzitterschap van KTZ b.d. L. Vermaere, de 175ste verjaardag van de oprichting van de Koninklijke Marine en de 60ste verjaardag van de Zeemacht. Bij die gelegenheid heeft de vereniging dan ook het plan opgevat om, in samenwerking met Defensie, de werking en de prestige van onze Marine in de kijker te plaatsen. Naast de uitgave van een aantal nieuwe werken werden volgende evenementen gepland : een tentoonstelling van de Belgische Marineschilders, te Ukkel, van 27 april tot 7 mei, een concert door de Koninklijke Muziekkapel van de Marine, eveneens te Ukkel, op 5 mei, en een overzichtstentoonstelling over de Marine in het Koninklijk Legermuseum, begin oktober.

175ème anniversaire de la Marine Royale et le 60ème anniversaire de la Force Navale

Cette année Les Amis de la Section Marine du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire, sous la présidence du CPV e.r L. Vermaere, commémorent le 175ème anniversaire de la création de la Marine Royale et le 60ème anniversaire de la Force Navale. A cette occasion leur association éditera quelques ouvrages et, par ailleurs, s'est engagée à participer, en collaboration avec la Défense, à l'organisation de quelques manifestations ayant l'ambition d'illustrer la présence, l'action et le rayonnement de la Marine, en particulier une exposition des Peintres de Marine belges, à Uccle, du 27 avril au 7 mai, un concert donné par la Musique royale de la Marine, également à Uccle, le 5 mai, et une exposition d'ensemble sur la Marine, au Musée royal de l'Armée, au début du mois d'octobre.

Een internetsite omtrent de Artevelde

Daniël Develter, voormalig milicien, heeft een internetsite gemaakt omtrent de MSO M907 Artevelde. Zijn site is onderverdeeld in 17 tabs. Uvindt er een inleiding betreffende het verblijf van de webmaster bij de Marine evenals de geschiedenis van de Artevelde; dit alles geïllustreerd met foto's en krantenknipsels; ook de andere MSO's evenals de marinebasissen komen aan bod in deze site.

Un site internet se rapportant à l'Artevelde

Un ancien milicien, Daniel Develter, a réalisé un site internet se rapportant au MSO M907 Artevelde. Son site est divisé en 17 onglets. Vous y retrouverez une introduction sur le passage du webmaster à la Marine ainsi que l'histoire de l'Artevelde, illustrée de photos et de coupures de journaux; les autres MSO's ainsi que les bases navales sont également abordés au travers de ce site.

http://users.pandora.be/m907_artevelde/
E-mail: **daniel.develder@scarlet.be**

PLANNING 2006

ACTIVITEITEN VAN DE DIENST PUBLIC RELATIONS VAN DE MARINE
ACTIVITES DU SERVICE DES RELATIONS PUBLIQUES DE LA MARINE

DATUM DATE	PLAATS ENDROIT	BESCHRIJVING DESCRIPTION	THEMA THEME	BOETIEK Neptunus BOUTIQUE Neptunus
2/04/2006	DINANT	JOINT EVENT		
14-16/04/2006	NAMUR	EXPO		
22/04/2006	PERUWELZ NOUV. PORT	EXPO		
23-24/04/2006	TOURNAI	EXPO	MSO	
26/04/2006	UCCLE	EXPO		
7/05/2006	UCCLE	EXPO		
20-21/05/2006	HAVEN BRUSSEL BRYC	JOINT EVENT	HAVENFEESTEN / FÊTES DU PORT	OUI-JA
25-28/05/2006	OOSTENDE	JOINT EVENT	OOSTENDE VOOR ANKER "IERLAND"	OUI-JA
2-12/06/2006	REBECQ MOULIN ARENBERG	EXPO	MSO	
19-23/06/2006	CASTEAU	JOINT EVENT	SHAPE, LA DEFENSE BELGE EN ACTION	
24-25/06/2006	ZEEBRUGGE	EXPO	VISSERIJFEESTEN	OUI-JA
24-25/06/2006	NIVELLES	JOINT EVENT		
5-7/07/2006	OOSTENDE	EXPO	MARINEFASTEN	
8-9/07/2006	ZEEBRUGGE	EXPO	PORTES OUVERTES / OPENDEUR	OUI-JA
21/07/2006	BRUSSEL	JOINT EVENT	NATIONALE FEESTDAG	OUI-JA
18-20/08/2006	ANTWERPEN	JOINT EVENT	SAIL 2006	OUI-JA
1-3/09/2006	BEAUVECHAIN	JOINT EVENT	DEFENSIEDAGEN	OUI-JA
7-10/09/2006	ITTRE	EXPO	JOURNEE DU PATRIMOINE	
23/09/2006	GENT	JOINT EVENT	FLIKKENDAG	OUI-JA
29/09-2/10/2006	LANDELIES	EXPO	PARDON DE LA BATELLERIE	
30/09/2006	ATH	EXPO		
12-16/10/2006	MONS	EXPO		
25-28/10/2006	HASSELT	EXPO		

Om de adressen van de tentoonstellingen terug te vinden gelieve te surfen naar de hoofdpagina van de web van Defensie http://www.mil.be/def/index.asp enkele weken voor de evenementen

Pour retrouver les adresses des expositions, surfez sur la page principale du site de la Défense http://www.mil.be/def/index.aspquelques semaines avant la date de l'évènement

P902 LIBERATION 2006

DATUM DATE	PLAATS LIEU	DATUM DATE	PLAATS LIEU
20-22/04/06	PERUWELZ	7-8/07/06	ZEEBRUGGE
23-24/04/06	TOURNAI	9-12/08/06	TURNHOUT
28-29/04/06	WERVIK	17-21/08/06	EMBLEM
1/05/06	WEVELGEM	24-28/08/06	GEEL
4-6/05/06	FLOREFFE	1-3/09/06	LEUVEN
13-16/05/06	HUY	7-10/09/0	ITTRE
18-20/05/06	HAVEN BRUSSEL BRYC	16-19/09/06	ANTWERPEN
24-27/05/06	ANTWERPEN	22-24/09/06	GERAARDSBERGEN-GRAMMONT
1-3/06/06	JAMBES	30/09-1/10/06	LANDELIES
7-10/06/06	ITTRE	04-07/10/06	MONS
15-18/06/06	MERBES-LE-CHATEAU	19-21/10/06	ATH
23-27/06/06	LEUVEN	26-28/10/06	HASSELT
30/06-1/07/06	HAMME	8//11/06	KUURNE
4-7/07/06	OOSTENDE		

AANLEGGEN VAN BELGISCHE MARINESCHEPEN IN HET BUITENLAND IN 2005

ESCALES DES NAVIRES BELGES A L'ETRANGER EN 2005

WIELINGEN

31 JAN – 09 FEB	BREST

WESTDIEP

11 JAN – 23 JAN	DEN HELDER
25 JAN	DEN HELDER
12 MEI	DEN HELDER
14 MEI – 23 MEI	DEN HELDER
27 MEI – 30 MEI	STAVANGER
02 JUN – 03 JUN	DEN HELDER
20 JUN	PLYMOUTH
24 JUN – 26 JUN	PLYMOUTH
01 JUL – 03 JUL	PLYMOUTH
09 JUL – 10 JUL	PLYMOUTH
15 JUL – 17 JUL	PLYMOUTH
21 AUG	BREST
28 OKT	KOTOR
01 DEC – 02 DEC	SOUDA BAY

WANDELAAR

04 APR – 27 APR	BREST
08 JUL – 10 JUL	BREST

GODETIA

27 FEB – 01 MRT	MINDELO
08 MRT – 10 MRT	COTOUNOU
14 MRT – 16 MRT	BOMA
18 MRT – 20 MRT	LUANDA
31 MRT – 02 APR	CONAKRY
13 APR – 16 APR	VIGO
23 MEI	DEN HELDER
15 JUL – 17 JUL	LONDEN

ZENOBE GRAMME

03 JUN – 06 JUN	ALDERNEY
15 JUL – 17 JUL	LONDEN

BELGICA

14 MEI – 16 MEI	CADIZ
27 MEI – 30 MEI	CADIZ
03 JUN – 05 JUN	CORK

ASTER

24 MRT – 26 MRT	BERGEN
22 APR – 25 APR	NANTES
29 APR – 02 MEI	CORK
06 MEI – 09 MEI	LONDONDERRY
15 JUL – 17 JUL	LONDEN

BELLIS

22 APR – 25 APR	NANTES
29 APR – 02 MEI	CORK
06 MEI – 09 MEI	LONDONDERRY
20 MEI – 23 MEI	KLAIPEDA
31 MEI – 02 JUN	KLAIPEDA
24 JUN – 26 JUN	DORTHMOUTH
28 AUG	KIEL
04 NOV – 07 NOV	DUBLIN
12 DEC – 16 DEC	LONDEN

CROCUS

11 MRT – 13 MRT	STAVANGER
17 APR – 18 APR	BREST
06 MEI – 08 MEI	DEN HELDER
15 JUL – 17 JUL	LONDEN

LOBELIA

23 MEI	DEN HELDER
28 OKT – 01 NOV	TALLIN
03 NOV – 07 NOV	HELSINKI
11 NOV – 14 NOV	GDYNIA
18 NOV – 21 NOV	SWINOUJSCIE
25 NOV – 28 NOV	KIEL
01 DEC – 05 DEC	GOTHENBORG
09 DEC – 12 DEC	ARENDAL

NARCIS

11 FEB – 20 FEB	HAAKONSVERN
21 FEB – 23 FEB	TRONDHEIM
07 MRT – 09 MRT	TRONDHEIM
08 APR – 11 APR	BERGEN
15 APR – 18 APR	FREDERIKSHAVEN
29 APR – 02 MEI	VEJLE
06 MEI – 16 MEI	DEN HELDER
27 MEI – 30 MEI	ROTTERDAM
03 JUN – 06 JUN	LEITH
17 JUN – 20 JUN	FASLANE
24 JUN – 28 JUN	PORTSMOUTH
01 JUL – 04 JUL	BREST
08 JUL – 11 JUL	ST MALO

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
HOMBURG	M1069	GE	14/12/2005	15/12/2005	ZEEBRUGGE
GISCON	510	TUN	19/12/2005	21/12/2005	ZEEBRUGGE
HASDRUBAL	509	TUN	19/12/2005	21/12/2005	ZEEBRUGGE
FLAMANT	P676	FR	12/01/2006	17/01/2006	BRUSSEL
AIGLE	M647	FR	13/01/2006	16/01/2006	ZEEBRUGGE
BANGOR	M109	UK	20/01/2006	27/01/2006	ZEEBRUGGE
ERIDAN	M641	FR	20/01/2006	23/01/2006	BRUGGE
MAALOEY	M343	NO	20/01/2006	27/01/2006	ZEEBRUGGE
PASSAU	M1096	GE	20/01/2006	27/01/2006	ZEEBRUGGE
PITKA	A230	EST	20/01/2006	27/01/2006	ZEEBRUGGE
WILLEMSTAD	M864	NL	20/01/2006	27/01/2006	ZEEBRUGGE
STERNE	P680	FR	03/02/2006	06/02/2006	BRUGGE
HAARLEM	M853	NL	23/02/2006	27/02/2006	OOSTENDE
MAASSLUIS	M856	NL	03/03/2006	06/03/2006	ANTWERPEN
SCHIEDAM	M860	NL	20/03/2006	20/04/2006	ZEEBRUGGE
WESTMINSTER	F237	UK	24/03/2006	28/03/2006	ANTWERPEN
TRUMPETER	P294	UK	06/04/2006	07/04/2006	ANTWERPEN
ATHABASKAN	282	CA	13/04/2006	17/04/2006	ANTWERPEN
MECKLENBURG-VORMPOMMERN	F218	GE	13/04/2006	17/04/2006	ANTWERPEN
PULASKI	F330	PL	13/04/2006	17/04/2006	ANTWERPEN
SIMPSON	FFG56	US	13/04/2006	17/04/2006	ANTWERPEN
VASCO DA GAMA	272	PO	13/04/2006	17/04/2006	ANTWERPEN
MERSEY	P283	UK	18/04/2006	21/04/2006	BRUGGE
CHACAL	A753	FR	21/04/2006	24/04/2006	BRUGGE
D'ENTRECASTEAUX	A757	FR	21/04/2006	24/04/2006	BRUGGE
GUEPARD	A752	FR	21/04/2006	24/04/2006	BRUGGE
LION	A755	FR	21/04/2006	24/04/2006	BRUGGE
PANTHERE	A749	FR	21/04/2006	24/04/2006	BRUGGE

De Belgische Structuur Kustwacht

Meer dan twee derden van het totale aardoppervlak is bedekt door water (zeeën). Hierdoor is water altijd een vitale factor geweest bij de ontwikkeling van de mensheid. De zee werd in de loop der eeuwen om velerlei redenen benut. Zo vormt ze een natuurlijke buffer ter bescherming van de kuststaat en is ze een enorme bron van voedsel, waarrond er in de loop der tijden belangrijke specifieke economische activiteiten ontstaan zijn. Bovendien dient ze vooral meer en meer de nationale belangen daar ze de belangrijkste weg is voor de nog steeds sterk toenemende internationale handel. Alhoewel de zee vrij bevaren kan worden, is het de kuststaat die de autoriteit organiseert en uitoefent om haar belangen in de zeegebieden onder haar rechtsbevoegdheid te promoten en tegelijkertijd te beschermen.

Het aantal regelgevingen aangaande de zeegebieden onder het beheer van de kuststaten is de laatste decennia snel gegroeid en complexer geworden. De internationale wetgeving, alsook de verplichtingen en rechten die deze wetgeving oplegt aan de individuele staten, evolueren voortdurend. Op 16 november 1994 kreeg de 1982 UNCLOS-conventie kracht van wet in België. Meer dan 65 naties ondertekenden deze conventie die voor een evenwicht zorgt tussen de rechten en de verplichtingen van zowel de kuststaten als de vlaggestaten. Alhoewel enkel bindend voor de ondertekenende staten heeft deze conventie toch een grote invloed op alle staten met maritieme interesses.

Het verbaast niet dat kuststaten gemeenschappelijke belangen hebben. Waar in het verleden deze belangen beperkt bleven tot de rechten en de verantwoordelijkheden van de vrije navigatie, zien we vandaag, in een wereld van snel evoluerende technologie en een explosief maritiem handelsverkeer (ca. 175.000 commerciële scheepsbewegingen per jaar in ons kleine zeegebied), de gemeenschappelijke belangen even snel toenemen. De moderne kuststaat wordt geconfronteerd met vele uit te voeren taken in zijn zeegebied. Taken waaronder defensie, navigatie, regelgeving voor de scheepvaart, search and rescue (S.A.R.), bescherming van het mariene milieu, scheepvaartverkeer, douane en accijnzen, immigratie, zeewaardigheid van de schepen, ontginning en bescherming van natuurlijke rijkdommen, windmolenparken, ontplooiing en bescherming van kunstwerken, pijpleidingen, en sinds 11-9-2001 de terroristische dreiging.

Door de bekrachtiging door België van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982, en de Overeenkomst van 28 juli 1994 inzake de tenuitvoerlegging van deel XI van dit verdrag, alsook de daarop steunende wetten, de Wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee en de Wet van 20 januari betreffende de bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, verkreeg België rechtsmacht over een zeegebied van 3450 km² (de havens niet inbegrepen). Dit zeegebied omvat de territoriale zee, de aansluitende zone, de exclusieve economische zone en het continentaal plat. Daarnaast verlenen de Wet van 10 oktober 1978 houdende vaststelling van een Belgische visserijzone, het Verdrag van 27 april 1979 inzake opsporing en redding op zee, en de Overeenkomst van 13 september 1983 inzake de samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen, ons land ook jurisdictie respectievelijk in de Belgische visserijzone, in het Belgisch opsporings- en reddingsgebied, en in een geografisch welomschreven gedeelte van de Noordzee waar België instaat voor de bestrijding van verontreiniging door olie en andere schadelijke stoffen. Al deze rechtsbronnen vormen het juridisch kader dat het overheidsoptreden van België in zijn gedeelte van de Noordzee schraagt.

In de Belgische mariene gebieden oefenen diverse FOD's, POD's en ministeries bevoegdheden uit. Tot de staatshervorming van 1988 waren slechts nationale ministeries bevoegd voor het uitvoeren van overheidstaken op zee. Met de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, zoals gewijzigd door de gelijknamige bijzondere wetten van 8 augustus 1988 en 16 juli 1993, werden een aantal nationale bevoegdheden op zee overgedragen aan het Vlaamse Gewest. Sedertdien zijn in het Belgische gedeelte van de Noordzee in totaal elf FOD's, POD's en ministeries bevoegd, verdeeld over twee niveaus. Negen daarvan behoren tot de federale overheid, terwijl twee ressorteren onder het Vlaamse Gewest. In elk van deze federale en Vlaamse overheidsinstanties zijn één of meerdere besturen belast met de taakuitvoering op zee van wie het beleid uitgewerkt wordt door elk departement afzonderlijk, binnen de perken van zijn bevoegdheden. Van een gecoördineerde interdepartementale samenwerking was tot kort nauwelijks sprake. Slechts sporadisch werkten sommige overheidsinstellingen met elkaar samen en dit vaak op basis van vriendschappelijke relaties tussen de verantwoordelijken van de samenwerkende instellingen. Daarbij komt ook dat verschillende departementen slechts over beperkte of onvoldoende materiële, personele en budgettaire middelen

beschikken, hetgeen een adequate en resultaatgerichte taakuitvoering op zee vaak bemoeilijkt. Tot slot zijn de Belgische bevoegdheden op zee niet alleen verdeeld over verschillende departementen, maar overlappen de bevoegdheden van sommige departementen elkaar ook. De onderlinge taakverdeling op zee is m.a.w. gediversifieerd en weinig coherent. Tegen deze achtergrond drong het uittekenen van een globaal Belgisch Noordzeebeleid en een daarop gestoelde interdepartementale samenwerking zich dan ook op. Zulk beleid veronderstelt dat de federale en Vlaamse ministeries een (juridisch) kader ontwerpen waarbinnen zij hun taken en middelen op elkaar kunnen afstemmen. Dankzij zulk kader moeten de betrokken ministeries in staat zijn om op een adequate en resultaatgerichte manier te interveniëren op zee telkens wanneer de omstandigheden hierom vragen. De noodzaak om het voornoemde kader uit te tekenen drong zich meer dan ooit op, zeker nu een toenemend aantal verdragen, vooral op het vlak van leefmilieu of in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie of van de Europese Unie, België op zee supplementaire rechten toekennen maar ook en vooral verplichtingen opleggen.

Daarom startte in september 1999 het overleg tussen de verschillende departementen met bevoegdheden op zee om te zien hoe België al zijn bevoegdheden in dit zeegebied, met de schaarse voorhanden zijnde middelen, zou kunnen uitoefenen. Het uiteindelijke doel was te komen tot een Structuur Kustwacht waar al de departementen, in gelijkwaardige vertegenwoordiging, kunnen werken aan de optimalisering van de handhaving van de rechtsorde in het van rechtswege aan België toegewezen zeegebied, teneinde alle gebruiksfuncties voor mens en milieu op een geïntegreerde wijze evenwichtig op elkaar af te stemmen.

Dit constructieve overleg kende een enorm groeiproces en leidde eind 2005 tot het politiek accepteren van een samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en het Vlaamse gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een Structuur Kustwacht. Deze structuur bestaat enerzijds uit het beleidsorgaan, het overlegorgaan en het secretariaat en anderzijds uit een operationele permanentie, de kustwachtcentrale genaamd, bestaande uit het MRCC (Maritiem Redding- en Coördinatie Centrum) en het MIK (Maritiem Informatie Kruispunt).

Het beleidsorgaan staat in voor het coördineren van de samenwerking tussen de federale en Vlaamse gewestelijke diensten, het formuleren van voorstellen en adviezen aan de bevoegde ministers en aan de federale en Vlaamse regering, het organiseren van de coördinatie van de gezamenlijke standpunten en vertegenwoordiging in internationale fora, waarvan de werkzaamheden betrekking hebben op gemengde bevoegdheden; het houdt toezicht op de goede werking van het overlegorgaan en het goedkeuren van operationele plannen. Het beleidsorgaan is samengesteld uit vertegenwoordigers aangeduid door de voorzitter van de directiecomités van de bevoegde FOD's, POD's en het ministerie van Landsverdediging en vertegenwoordigers aangeduid door de Vlaamse regering. Het voorzitterschap wordt afwisselend waargenomen door de vertegenwoordiger aangeduid door de voorzitter van het directiecomité van de FOD Binnenlandse Zaken en de vertegenwoordiger aangeduid door het Vlaamse gewest. Het overlegorgaan staat in voor het overleg tussen de betrokken diensten met het oog op een goede samenwerking, het formuleren van voorstellen en adviezen aan het beleidsorgaan, het opstellen van werkprocedures en tenslotte het rapporteren aan het beleidsorgaan. Het overlegorgaan is samengesteld uit één vertegenwoordiger van elke van de betrokken directoraten-generaal van de FOD's, POD's en ministeries en uit één vertegenwoordiger van elke van de betrokken diensten van het Vlaamse gewest. De vertegenwoordigers kunnen zich laten bijstaan door experten. Het voorzitterschap wordt waargenomen door de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen. Om concrete dossiers te onderzoeken kan het overlegorgaan speciale werkgroepen oprichten. Het secretariaat bestaat uit twee leden: één secretaris wordt aangeduid door de federale staat, één door het Vlaamse Gewest. De secretarissen bieden ondersteuning bij de werking van het beleidsorgaan, het overlegorgaan en de door het overlegorgaan opgerichte werkgroepen, oefenen een loketfunctie uit en rapporteren aan de voorzitters van het beleidsorgaan over de uitvoering van het werkplan. De loketfunctie maakt het voor de gebruikers van de Noordzee klaar en duidelijk dat het beheer van de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België gecoördineerd gebeurt en dat zij er dan ook voor alles terechtkunnen voor wat het beheer van de zeegebieden betreft, zonder verstrikt te raken in de administratieve molen van federale en regionale overheidsdiensten. De loketfunctie bestaat uit het informeren en het verwijzen van de aanvragen naar de bevoegde overheidsdiensten. Ze wordt uitgevoerd binnen de normale diensturen. De secretarissen staan onder het functioneel gezag van de voorzitters van het beleidsorgaan welke verantwoordelijk zijn voor de goede en collegiale werking van het secretariaat.

Voor wat het operationele luik betreft, wordt er momenteel gewerkt aan één geïntegreerde kustwachtcentrale bestaande uit twee componenten, enerzijds het MRCC dat zich focust op de dienstverlening aan de scheepvaart en vooral aan het safety-aspect binnen het zeegebied en anderzijds het MIK dat zich vooral zal focussen op het handhavingsbeleid en het security-aspect.

Enkele belangrijke elementen die bij deze nieuwe samenwerking in het oog dienen gehouden te worden zijn het Rampenplan Noordzee, de operationele permanentie, de elektronische uitwisseling van informatie, alsook het opstellen van overeenkomsten.

Na de ramp met de Herald of Free Enterprise werd de gouverneur van West-Vlaanderen belast met de opmaak van het Rampenplan Noordzee. De ministerraad van 11 maart 1988 stelde de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen aan als de algemene coördinator van het Rampenplan Noordzee. Daar het rampenplan de "Search and Rescue" en de inzet van mens en middelen bij een dreiging voor mens en milieu inhoudt, omvat het afkondigen van het rampenplan federale en Vlaamse gewestelijke bevoegdhe-

den op zee. Voor situaties die geen ramp zijn, die dus geen activering van het Rampenplan Noordzee vereisen, maar die wel een dringend al of niet gezamenlijk optreden vereisen van verschillende operationele federale en Vlaamse gewestelijke diensten, zijn afspraken omtrent de operationele permanentie noodzakelijk. Deze operationele permanentie houdt in dat 24u per dag, zeven dagen op zeven, de nodige vertegenwoordigers met kennis van zaken van de operationele federale en Vlaamse gewestelijke diensten, bereikbaar zijn om advies te geven en een incident af te handelen.

Daar de verschillende federale en Vlaamse gewestelijke diensten over verschillende informatie beschikken en dat het ook belangrijk is dat er informatie wordt uitgewisseld tussen de verschillende bevoegde diensten via een koppeling van informatiesystemen, dienen er afspraken gemaakt te worden betreffende de toegang tot de informatiesystemen, de uitwisseling en het gebruik van de gegevens eruit. De werkgroepen opgericht door het overlegorgaan kunnen belast worden met het maken van afspraken en het voorbereiden van overeenkomsten waarin die afspraken worden vastgelegd.

In het kader van de uitvoering van het samenwerkingsakkoord zullen overeenkomsten worden opgemaakt tussen verschillende kustwachtpartners. In dergelijke overeenkomsten dienen ook de regels te worden opgenomen betreffende het gratis of tegen betaling koppelen en/of ter beschikking stellen van informatie, infrastructuur en middelen. Deze regels worden opgesteld door het beleidsorgaan. Deze structuur treedt officieel in werking vanaf het moment dat het politieke akkoord geaccepteerd wordt door zowel het federale als het Vlaamse parlement. Ook aan het MIK, als toekomstig informatiekruispunt voor het Belgische Noordzeegebied, wordt er momenteel, in overleg tussen de verschillende departementen, nog gesleuteld.

Tot nu toe betreft de groei naar een Belgische Structuur Kustwacht een lang proces dat stilaan tot de start van de volwaardige structuur leidt. Deze laatste zal de garantie geven voor het optimale beheer van de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België teneinde alle gebruiksfuncties voor mens en milieu op een geïntegreerde wijze evenwichtig op elkaar af te stemmen.

B. Wouters
Burgerambtenaar Defensie
Vertegenwoordiger Defensie Overlegorgaan

MULTI n.v.
Scheepsbouwkundig Studiebureau

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

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

Turbo's Hoet

Uw Turbospecialist
Votre spécialist Turbo
Ihre Turbospezialist

GARRETT
HOLSET
Schwitzer
IHI
MITSUBISHI

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

Le cadre juridique de l'action de l'État en mer[1]

Réflexions libres pour un débat

par

Louis le Hardÿ de Beaulieu

Professeur de Droit international et européen et Directeur de l'Unité de Formation et de Recherche en Droit des Facultés Universitaires Catholiques de Mons

Secrétaire général du groupe interuniversitaire d'études politiques européennes

Membre de l'Académie Royale de Marine de Belgique

Lieutenant de Vaisseau de 1e Classe de réserve

Introduction

Couvrant les deux tiers du globe terrestre, les océans apparaissent porteurs d'enjeux économiques, politiques et stratégiques majeurs pour notre temps. Ils offrent aux États nombre d'opportunités et de responsabilités. Sous l'angle juridique, celles-ci se traduisent par autant de droits et d'obligations. Leur portée est très variable selon les circonstances.

Les missions exercées par l'État en mer sont de nature tantôt diplomatique, tantôt militaire, tantôt encore elles ont un aspect maintien de l'ordre ou encore des implications économiques voire environnementales. Il est bien évident que ces différentes dimensions s'entrecroisent et constituent un patchwork impliquant une activité juridique importante de la part des États et de la communauté internationale.

Quant à la manière d'appréhender les questions maritimes, le droit de la mer a toujours tendu vers un équilibre délicat entre le souhait des nations maritimes de ne pas voir naître de limites ou d'entraves à leur capacité d'action en mer et le

désir des États continentaux de voir les espaces maritimes proches de leurs côtes demeurer soumis à un certain contrôle de leur part[2]. Cette opposition séculaire anime encore les États à l'heure actuelle et les grandes règles du droit de la mer prolongent ce clivage entre États maritimes et États continentaux.

Mais aujourd'hui, dans le chef des uns comme des autres, on assiste de plus en plus à une forme de «territorialisation» de la mer qui se traduit par des prétentions toujours plus précises et pressantes de la part des États à l'égard d'espaces maritimes plus lointains de leurs côtes[3].

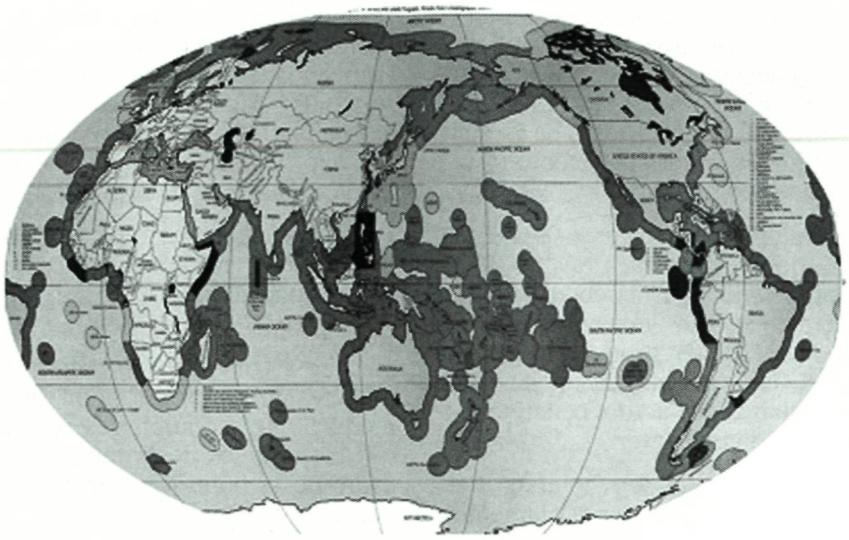
---

[1] **Contribution présentée lors de la journée d'études organisée à Zeebrugge 16 juin 2006 sur l'action de l'État en mer.**

[2] **Voir l'opposition des théories de la Mare clausum de Selden et de la Mare liberum de Grotius au XVIIe siècle.**

[3] **La création d'un statut spécifique pour les plateaux continentaux, les zones de pêche ou les zones économiques exclusives illustrent cette réalité.**

Dans le même temps, on ne peut plus affirmer pleinement que la haute mer serait l'espace libre pour toutes les activités de tous les États puisqu'on le sait, une tendance accrue se manifeste à gérer en commun certains espaces de la haute mer. La conception selon laquelle les océans constituent un «patrimoine commun de l'Humanité», selon la formule désormais célèbre de l'Amabassadeur Pardo à la tribune de l'ONU, a abouti à un regard progressivement nouveau sur la «Zone» (les grands fonds marins) ou le statut des stocks chevauchants, pour ne citer que ces exemples.



Source: David A. Ross & Judith Fenwick (WHOI)

I. Un cadre décisionnel multidimensionnel

1. Au niveau international

La diversité des missions et la diversité des prétentions étatiques ont immanquablement amené le développement d'instruments juridiques quantitativement plus nombreux et variés, mais aussi qualitativement de plus en plus élaborés.

Ainsi, au-delà de coutumes - ancestrales pour certaines - on a vu se développer nombre de résolutions d'organisations internationales. On a de même assisté à la conclusion d'un nombre croissant de conventions – parfois très pointues - dans tous les secteurs d'activités touchant la mer. La Belgique est partie à nombre d'entre elles[4], tandis que pour d'autres conventions ou protocoles elle se fait attendre[5].

En outre, le nombre de cénacles internationaux au sein desquels ces résolutions et ces conventions ont été négociées a, lui aussi, cru de manière considérable, spécialement depuis la fin de la deuxième guerre mondiale.

Bien plus, chacune de ces organisations internationales a développé ses propres règles institutionnelles et déterminé une force obligatoire différente pour les actes qu'elle adopte.

2. Au niveau européen

À ce titre, sans doute est-ce l'Union européenne qui a su développer une des activités les plus originales et à la fois les plus contraignantes juridiquement.

Il convient de s'y arrêter dans la mesure où elle nous concerne directement[6]. En effet, alors que la pratique internationale traditionnelle conduit les États à souscrire - sur la base d'un choix autonome de souveraineté - des obligations ponctuelles, les Traités instituant les Communautés européennes et, depuis 1992, le Traité sur l'Union européenne ont opéré de véritables transferts de souveraineté dans certains domaines.

Les États ont ainsi accepté de se dépouiller définitivement de prérogatives parfois importantes. Les actes de la Commission ou du Conseil de l'Union (de plus en plus souvent adoptés en co-législature avec le Parlement européen) ont donc une force juridique que l'on qualifiera doublement: elle est autonome de la volonté individuelle des États membres[7], elle est contraignante pour chacun d'entre eux. Ce dernier caractère est capital, dans la

---

[4] Très récemment encore, le Parlement fédéral vient de voter la loi (14 mars 2005) d'assentiment à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, et au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental faits à Rome le 10 mars 1988, M.B., 23 mai 2005.

[5] Dans son Rapport 2004 (p. 15), l'Union des armateurs belges cite encore l'absence de ratification du Protocole MARPOL de 1988 ou du Protocole de 1988 à la Convention Load Line de 1966.

[6] Sur la question de l'application du Droit communautaire en mer, voir CJCE, 14 juillet 1976, aff. Jtes 3,4 et 6/76, Kramer, Rec., 1976, p. 1279; CJCE, 16 février 1978, aff. 61/77, Commission c. Irlande, Rec., 1978, p. 417 ; D. Vignes, «La CEE et le Droit de la mer», RMC, 1973, p. 84 ; T. Treves, «La Communauté européenne et la ZEE», AFDI, 1976, p. 673 ; M.-D. Michael, «L'application du Droit communautaire au plateau continental», RMC, 1983, p.82 ; L. le Hardÿ de Beaulieu, L'Union européenne; Introduction à l'étude de l'ordre juridique et des institutions européennes, Namur, PUN, 2002, 2e édition, p. 61.

[7] Dans les matières où le vote au Conseil intervient selon la procédure majoritaire, l'État qui a voté contre un projet adopté se le verra imposé alors que dans un contexte intergouvernemental classique, il considérerait que ce texte ne lui est pas opposable.

mesure où l'État qui demeurerait en défaut de mettre en œuvre la norme européenne risquerait d'être amené à se justifier devant la Commission, voire la Cour de Justice de Luxembourg et pourrait encourir une lourde condamnation.

L'Union européenne a également créé des organismes revêtus d'une compétence particulière dans les domaines qui nous intéressent[8]. Au-delà de la production normative, elle ambitionne donc aussi d'assumer une action concrète à ce niveau dans le futur.

On observe dès lors combien l'action de l'État en mer est largement conditionnée par des décisions prises en commun et les politiques menées au plan européen.

Il est donc important d'identifier clairement ce qui relève de la compétence communautaire européenne et ce qui relève de la compétence de chaque État membre de l'Union[9].

Jusqu'à présent, les Traités européens ne laissaient apparaître ni blocs, ni catalogues de compétences. Il convenait donc de pister ci et là les compétences respectives des différentes autorités. Le projet de Traité constitutionnel européen, tend à présent de structurer ces zones de compétences.

Depuis le referendum français du 29 mai et la consultation populaire néerlandaise du 1er juin derniers, nous savons combien le sort de ce projet est incertain, mais sous l'angle qui nous préoccupe, il faut rappeler que ce texte constitue une sorte de compilation des textes existants et de la jurisprudence de la Cour. Il n'innove donc pas vraiment; il confirme plutôt.

Dans le secteur maritime, qui nous occupe, on peut donc esquisser la répartition suivante:

Relèvent de la compétence exclusive de l'Union européenne[10] des matières telles que l'union douanière, la conservation des ressources biologiques de la mer dans le cadre de la politique commune de la pêche[11];

Relèvent d'une compétence partagée entre l'Union et les États membres[12], le marché intérieur, la politique sociale, la pêche (à l'exclusion de ce qui relève de la conservation des ressources biologiques de la mer), l'environnement, les enjeux communs de sécurité en matière de santé publique, les transports, l'énergie ou encore la gestion de l'espace de liberté, de sécurité et de justice[13].

Rappelons également que, dans les matières qui ne relèvent pas de la compétence exclusive de l'Union, l'intervention de celle-ci doit se concevoir dans le cadre du respect du principe de subsidiarité.

En ce qui concerne la défense, le projet de Traité constitutionnel indique que «L'Union dispose d'une compétence pour définir et mettre en oeuvre une politique étrangère et de sécurité commune, y compris la définition progressive d'une politique de défense commune».

Telle qu'elle est conçue dans le projet de Traité, la «politique européenne de sécurité et de défense» à venir est placée sous le signe de la solidarité. Une solidarité renforcée englobant les enjeux militaires traditionnels, mais aussi la menace terroriste et la recherche de l'établissement à terme d'une défense européenne intégrée[15].

Lorsque l'on connaît le caractère sensible des questions maritimes sous l'angle de la sécurité et de la défense, il est aisé d'imaginer combien ces dispositions sont importantes dans le domaine qui nous retient et combien il est important d'être à l'écoute des grands débats autant que de développer une réelle capacité à y intervenir efficacement.

3. Au niveau national

Si l'activité internationale et européenne est importante, l'activité normative interne ne l'est pas moins. Et, de fait, les États ne sont pas demeurés en reste. C'est le cas de la Belgique.

à suivre

---

[8] **Ainsi en va-t-il par exemple de l'Agence européenne pour la sécurité maritime destinée à renforcer le système global de sécurité maritime dans les eaux communautaires en vue de réduire les risques d'accident maritime, de pollution par les navires etc. Cette agence a été créée par le règlement (CE) no 1406/2002 du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002, J.O.C.E. L208 du 5 août 2002, p. 1. Voir aussi http://www.emsa.eu.int**

[9] **L. le Hardÿ de Beaulieu, L'Union européenne ; op.cit., p. 41 et s.**

[10] **Projet de Traité constitutionnel, article I-12.1.: «Lorsque la Constitution attribue à l'Union une compétence exclusive dans un domaine déterminé, seule l'Union peut légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants, les États membres ne pouvant le faire par eux-mêmes que s'ils sont habilités par l'Union, ou pour mettre en oeuvre les actes de l'Union».**

[11] **Projet de Traité constitutionnel, article I-13.**

[12] **Projet de Traité constitutionnel, article I-12.2.: «Lorsque la Constitution attribue à l'Union une compétence partagée avec les États membres dans un domaine déterminé, l'Union et les États membres peuvent légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants dans ce domaine. Les États membres exercent leur compétence dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne ou a décidé de cesser de l'exercer».**

[13] **Projet de Traité constitutionnel, article I-14.**

[14] **Projet de Traité constitutionnel, article I-12.4.**

[15] **Voir en particulier, les articles I-40 à I-43 ainsi que l'article III-312.**

Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M904 De Brouwer (VI)

Tweede reis van de koloniale Algerine van 12 april tot 2 november1955

Het ongeval en de 'wonderbaarlijke' visvangst

Voor onze nieuwe opdracht hebben we versterking gekregen van een bioloog, dhr. Sylvain Lefevere. Onder zijn leiding zullen we de oceanografische opdracht verder zetten. We gaan nu vissen in plaats van mijnen vegen!

Dinsdag 16 augustus

Vandaag zijn we teruggekeerd naar ons element, de oceaan. De walvissloep wordt bemand door dhr. Lefevere en enkele matrozen; zij gaan op verschillende diepten stalen van het water nemen en de temperatuur en de stromings- en windsterkte opmeten. Onze wetenschappers worden de ganse morgen aan de zeestromingen en de wind overgelaten. Voor het middagmaal worden zij terug aan boord genomen en in de namiddag wordt het programma afgewerkt.

Wij blijven ongeveer op de hoogte van Cabinda kruisen. Na de uitstap naar Tshela is mijn wit uniform aan een flinke wasbeurt toe en ik maak gebruik van de middagrust om het onder handen te nemen.

Bij valavond wordt de sloep terug aan boord genomen en gaan wij voor de duur van de nacht voor anker liggen.

Wij zullen dit werkschema blijven aanhouden voor de rest van de week.

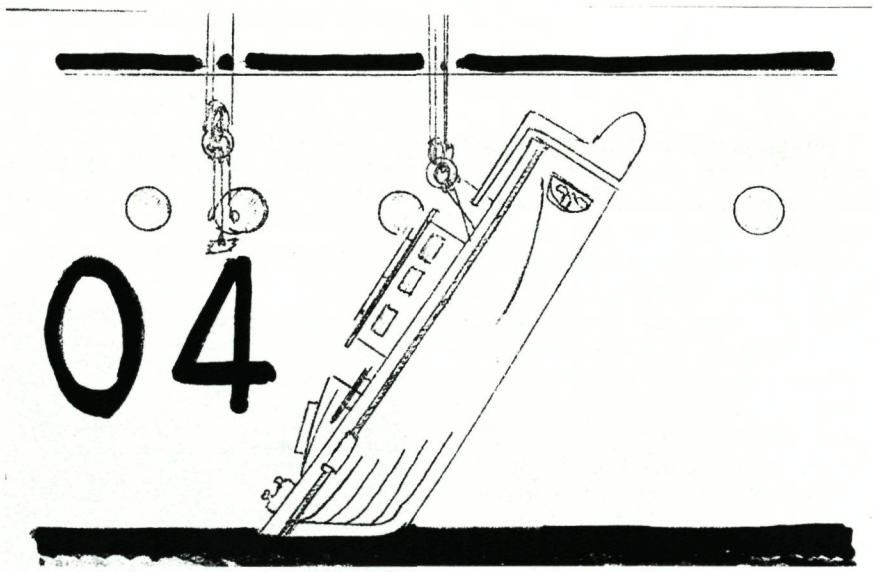
Vrijdag 19 augustus

Deze morgen wenden wij de steven naar Boma voor het innemen van drinkwater en proviand. Eens deze karwei geklaard keren we terug naar Banana om onze post af te geven en te ontvangen, waarna we naar open zee varen en onze routine hernemen.

Om 18.30 gaan we voor anker ter hoogte van Cabinda. Ik heb ankerwacht van 24.00 tot 04.00; het is een rustige wacht: een kalme zee, een hemel vol sterren en een temperatuur rond de 16°.

Na de wacht ga ik maffen in het captain's office. Het moet zo rond 08.15 geweest zijn als ik gewekt word door krakende geluiden en geroep van manschappen. In geen tijd heb ik hemd en broek aan en sta ik op dek. Tijdens het buiten boord draaien van de davits om de motorboot (1,5 ton) te vieren, is de verankering van de draagbeugel van de voorsteven losgeschoten. Die voorsteven is in vrije val enkele meters naar beneden gedonderd en raakt bijna het water, terwijl de achtersteven is blijven hangen ter hoogte van het dek (zie schets). De o/off dek die met een kabel de achtersteven vierde is gekwetst aan de hand. Een matroos en onze hond Lucky die zich op het voordek van de motorboot bevonden spartelen in het water maar komen er gelukkig met de schrik en een nat pak vanaf. Het is wel erger gesteld met de motorist die zich achterin bevond; hij werd verrast en naar voren geslingerd, over de motor en tegen het reservoir. Het is een hele karwei om de motorboot in het water te laten zakken en de ongelukkigen terug aan boord te krijgen. De motorist is gekwetst aan zijn aangezicht en heeft een flinke buil op zijn voorhoofd; hij klaagt tevens over rugpijn. Hij wordt voor verzorging overgebracht naar de infirmerie. De motorboot ligt nu in het water waar hij hersteld zal moeten worden alvorens hij terug aan boord kan genomen worden: werk op de plank voor de technische ploeg.

De oefeningen met de Portugese commando's kunnen beginnen; zij zullen duren tot 22 augustus. Wij liggen zo ongeveer 1300 meter buiten de kust en de commando's moeten landingsoefeningen uitvoeren; wij zijn in principe maar



Tijdens een oefening is de verankering van de draagbeugel van de voorsteven losgeschoten

toeschouwers. Zo gaat voor ons de zaterdag in alle stilte voorbij. We blijven echter niet gespaard van pech; de motorboot, juist hersteld, slaat lek boven de waterlijn bij het aanleggen aan de steiger in de haven van Cabinda. De timmerlui kunnen voor hun zondag de handen uit de mouwen steken.

De oefeningen verlopen verder vlot en probleemloos.

Maandag 22 augustus

's Avonds wordt alles aan boord genomen om klaar te zijn voor de terugkeer morgenvroeg naar Banana. Tijdens deze terugreis zullen wij pogen onze mijnenveger om te bouwen tot een volwaardige vissersboot; of dat zal lukken zullen wij morgen ondervinden. Inmiddels zijn de technici in samenwerking met het dekpersoneel een sleepnet aan het maken.

Dinsdag 23 augustus

's Morgens wordt alles op het achterdek in gereedheid gebracht om het sleepnet overboord te zetten. Om 09.00 wordt het net, dat vastgemaakt is aan de mijnveegkabels, onder grote belangstelling in zee gelaten. Sleep en vangst kunnen nu beginnen, wij varen 'slow'. Iedereen is benieuwd of wij geen 'bot' zullen vangen in plaats van vis maar voorlopig gaat alles goed. Maar plotseling begint de veegkabel te trillen en te snokken. Na overleg met de heer Lefevere beslist de 1ste officier het net op te halen. De spanning is te snijden; de winch trekt langzaam de veegkabel binnenboord en na een tijdje kunnen we het resultaat 'bewonderen': het ijzeren gareel is volledig verwrongen en het net is gescheurd. De vangst zelf is pover en ontgoochelend: op enkele kwallen en schaaldiertjes na is er geen vis te bespeuren in het net. De kwallen worden terug in zee geworpen terwijl de schaaldiertjes in buisjes, gevuld met formol om het bederf tegen te gaan, worden gestopt; al deze diertjes zullen de terugreis naar België meemaken voor ontleding aldaar in een universiteit. Hoe dan ook, voor vandaag is het visuurtje voorbij, de vissen zijn nu veilig!

Wij hervatten onze koers en varen op kruissnelheid naar Banana waar we in de loop van de dag vastleggen aan de boei. Maar wij geven de moed niet op; onze technici begeven zich aan wal om er een sterker, beter en meer doeltreffend net te maken.

Woensdag 24 augustus

Wij zijn terug op de grote plas en klaar voor een nieuwe visvangst. Ten einde op alles voorbereid te zijn wordt vooraf de diepte gepeild. Dan gaat gans het zaakje overboord. Het net verdwijnt in de diepte en er zijn geen abnormale snokken noch trillingen waar te nemen. Na verloop van tijd wordt het net bovengehaald; het is gaaf gebleven en de vangst is goed want het zit vol hoornkreeftjes, krabben, zeesterren en plantengroen. Dit alles tot tevredenheid van de heer Lefevere wat niet kan gezegd worden van de 'ouwe' want er is helemaal geen vis te bespeuren. Alles wordt onder toezicht van onze bioloog gesorteerd en in met formol gevulde buisjes gestopt. Mensen, wat beneemt die formol mij de adem!

En zo gaan we de ganse dag verder met vissen.

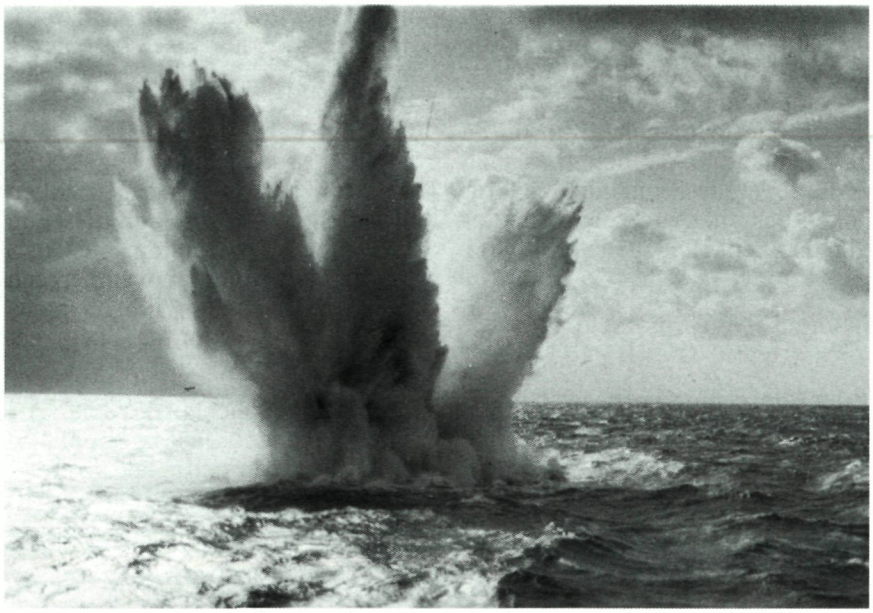
De grove methode om vis te vangen

Donderdag 25 augustus

De tweede 'visdag' is gunstiger. Als wij het net bovenhalen is het gevuld met allerhande soorten vis. Er zit een soort rog in van ca. 20 cm doormeter, evenals enkele ons onbekende vissen van verschillende grootte en kleur; tevens is het net vol met gekleurde brakken en een overvloed aan kleine schelpdiertjes.

In de namiddag bevinden wij ons in dieper water en is de vangst nul. Er wordt dan ook besloten af te stappen van het vissen met een net en over te gaan op een methode een oorlogsschip waardig, nl. het gebruikmaken van dieptebommen. Die worden afgesteld op verschillende diepten en door de schokgolf veroorzaakt door de onderwaterontploffing worden de vissen verdoofd of gedood en komen ze aan de oppervlakte drijven; het volstaat dan ze gewoon uit het water te scheppen. Tezelfdertijd is het voor de bemanning een goede oefening voor het aanleren en het uitvoeren van een aanval met dieptebommen op een denkbeeldige vijandige duikboot.

De De Brouwer gaat op volle kracht varen en vanop het achterschip wordt, op bevel van de brug, een dieptebom afgevuurd. Enkele tellen later komt het tuig tot onploffing; ons schip trilt in al zijn voegen, de lichten pinken of springen stuk en op de plaats van de ontploffing is het alsof de zee kookt. Wat later komen dode en verdoofde vissen aan de oppervlakte drijven. De walvissloep wordt bemand en de vissen worden uit het water geschept. Alle vissen hebben één zaak gemeen: hun ogen puilen uit de kassen vanwege de drukgolf of het diepteverschil. Er zijn vissen bij niet dikker dan 2 à 3 cm, met een vorm die sterk gelijkt op het profiel van een mensengezicht; andere hebben bijna geen schubben of zijn roodgekleurd; nog andere, zo'n 50 cm lang, gelijken op de alom gekende kabeljauw. Wegens het vlug invallen van de avond is een



tweede 'raid' niet meer mogelijk; de visvangst wordt voor vandaag gestaakt.

Vrijdag 26 augustus

's Morgens hervatten we de dieptebomoefeningen en de visvangst. De eerste dieptebom wordt afgesteld op ± 350 voet (107 m). Het duurt een hele tijd vóór de eerste vissen de oppervlakte bereiken. Dan signaleert de uitkijk op de brug een haai die op ca. 100 meter vóór ons op het water drijft; waarschijnlijk is hij verdoofd door de ontploffing. Onmiddellijk staat de haai in het middelpunt van de belangstelling: gaan we proberen hem aan boord te krijgen? De nodige orders worden gegeven vanaf de brug en de De Brouwer drijft langzaam naar zijn prooi toe. De afstand wordt kleiner en de spanning stijgt: 50 meter...30 meter...20 meter... en, floep, de haai verdwijnt in de diepte. Na een tijdje komt hij op ongeveer honderd meter achter ons terug naar boven. Dat spelletje hebben we nog zo'n driemaal herhaald en dan heeft de haai er waarschijnlijk genoeg van en verdwijnt hij voorgoed in de diepte.

Het is moeilijk om een juist beeld te geven van hoe het er aan toe gaat om al die vissen uit het water te halen. De ene is gewapend met een vlindernet dat vastgebonden is aan een borstelsteel, de andere doet het met een touw en een afgedankte emmer vol gaten; al wat schept en lang genoeg is wordt gebruikt. Er wordt gelachen en geroepen: "daar een grote!", "encore un là-bas!". Natuurlijk is het de bemanning van de sloep die het meeste dode vissen uit zee schept.

De vissen, die allemaal tot de categorie halfdiepzeevissen behoren, worden dan op het achterdek gesorteerd en nadien ontleed door onze bioloog: hun geslacht wordt bepaald en ze worden gemeten en gewogen. Hun lengte schommelt tussen de 20 cm en één meter en ze wegen 100 gr tot 5 à 6 kilo; iedere soort heeft haar eigen kleur: rood, zilver of blauw. Dan worden de in aanmerking komende vissen onder toezicht van de heer Lefevere door de kok opengesneden en gereinigd. Vervolgens worden ze door mij en enkele collega's met een spuit die dik genoeg is voor een olifant volgespoten met formol; eerst een prik in de kop, dan in het lijf en nog een in de staart en klaar is kees. Na deze behandeling worden de vissen voorzichtig in een neteldoek gewikkeld om dan ondergedompeld te worden in een met formol gevuld vat dat luchtdicht afgesloten wordt; die formol beneemt ons werkelijk de adem en we zijn verplicht mekaar regelmatig af te lossen. De niet weerhouden vissen worden na keuring door de kok en de bioloog vrijgegeven voor consumptie.

Gelet op de goede vangst beslist het Comdo verder te gaan met het aanwenden van dieptebommen. Het is een goede oefening voor de bemanning en anderzijds bereikt ze het beoogde doel nl. vis vangen. In de namiddag wordt dan ook een tweede dieptebom gelanceerd met het gekende resultaat voor gevolg. Doordat de visresten overboord worden geworpen is er voorzichtigheid geboden voor de manschappen in de sloep; de haaien hebben echt honger en ze laten zich allesbehalve smeken om deel te nemen aan het festijn. Er wordt weer een hondertal vissen aan boord gebracht; van verscheidene is een helft in de maag van een haai verdwenen.

Eens de rust in het water teruggekeerd zetten wij koers naar minder diep water waar het sleepnet over boord wordt gezet. De vangst is pover: in het net zitten alleen wat schelpdieren. De avond valt en we gaan voor anker.

Rustperiode en bezoek uit België

Zaterdag 27 augustus

In de vroege morgen verlaten we de viszone en zetten koers naar Ango-Ango. Het bunkeren duurt de ganse morgen en het is al laat in de namiddag als wij afmeren in Boma voor proviandering. Daarna varen wij de Congostroom af naar onze basis Banana.

Zondag 28 augustus

Zoals gebruikelijk bij de Zeemacht krijgen we Divisie van de commandant op onze eerste rustdag. Ze verloopt zonder problemen. De ganse bemanning is uitgedost in het wit nr 1 uniform en er wordt gebruik van gemaakt om een groepsfoto te maken van de bijna voltallige bemanning (cfr. foto in deel I); alleen de wachtlopers ontbreken.

De geruchten doen de ronde dat wij inspectie zullen krijgen van overheidswege.

Het belangrijkste nieuws van de dag is de aankomst van de TNA Kamina in Banana.

We krijgen nu een rustperiode van 14 dagen. Die periodes zijn voor ons lange dagen. We leven met z'n allen op een drijvend stuk staal van 76 meter en soms ontstaan er wrijvingen en problemen in onze gemeenschap. Ontspanning is niet voorzien. Gelukkig wordt die spanning wat weggenomen door een uitstap aan wal. 's Avonds wordt er een film gedraaid in de Club –'Gasparone', een operettefilm– maar wat een saaie bedoening!! Wij zijn gewoon in slaap gevallen tijdens de voorstelling. Misschien hebben wij morgen meer geluk met de film die wordt vertoond bij de Force Publique.

Dinsdag 30 augustus

Het wordt vandaag een zeer drukke dag. Om 11.30 komen de vicegouverneur van Beneden-Congo, de gouverneur van Leopoldville en Cometro op officiëel bezoek en inspectie. Samen met hun gevolg doorlopen zij gans het schip; op het einde van de inspectie drukken zij hun tevredenheid uit bij de commandant. Als beloning mag een deel van de bemanning een trip maken per vliegtuig naar Leopoldville en er enkele dagen verblijven.

Woensdag 31 augustus

Ik ben deze morgen de wal opgegaan naar de Sectie Personeel van de basis. Daar ontvang ik van het hoofd van die sectie, ADJ Debaere, de nodige fondsen voor het uitbetalen van de soldij en de vergoedingen aan de bemanning.

In de namiddag breng ik een bezoek aan de Kamina. Het doet goed eens nieuwe gezichten te zien en enkele vrienden te ontmoeten. Wij vertellen mekaar in geuren en kleuren onze lotgevallen van de voorbije vier maanden. De tijd vliegt voorbij; ik gebruik het avondmaal aan boord van de Kamina en het is al laat als ik terugkeer naar mijn schip.

De volgende dagen gaan zó voorbij en zijn van weinig betekenis. Het zijn lange dagen met weinig activiteiten.

Vrijdag 2 september

Ik heb belangrijk nieuws ontvangen! De officiële nota die de terugreis naar België omschrijft is aangekomen; die terugreis is als volgt gepland: 'Wij vertrekken uit Banana op 5 oktober met bestemming Freetown. De aankomst aldaar is voorzien op 13 oktober; 's anderendaags, na het bunkeren, vertrek voor een officieel bezoek van drie dagen aan Las Palmas. Op 22 oktober gaat de reis verder naar Lissabon alwaar we vijf dagen zullen blijven liggen. Vertrek uit Lissabon op 29 oktober en aankomst te Oostende op woensdag 2 november, een officiële feestdag.' Wij hebben dus nog 62 dagen voor de boeg, het aftellen kan beginnen.

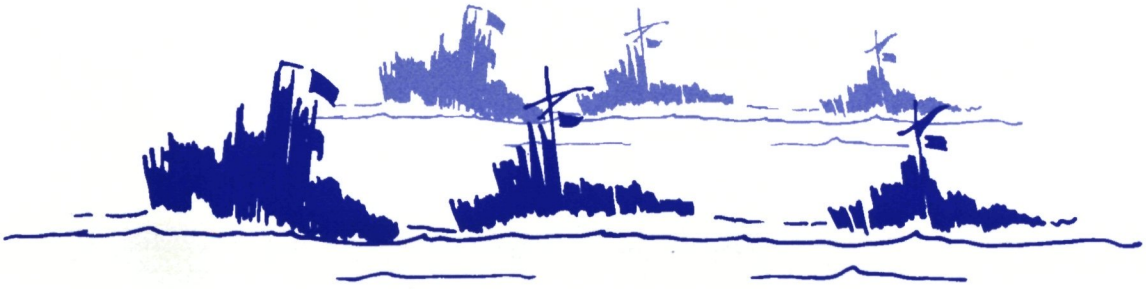
Rond 15.00 schepen de Belgische paracommando's in aan boord van de Kamina; een uurtje later vertrekt hij met bestemming Lobito.

Dinsdag 6 september

Een groep onderofficieren en matrozen vliegt met een Dakota van de Luchtmacht naar Leopoldville, het huidige Kinshasa, voor een verblijf van enkele dagen. Zodra ze terug zijn kunnen wij beginnen aan het laatste gedeelte van onze opdracht.

Wordt vervolgd

Tekst en foto's:
1OM (b.d.) H. De Scheemaeker



L'axe cassé (II)

Une des aventures de l'Eupen, du 25 août au 4 octobre 1962

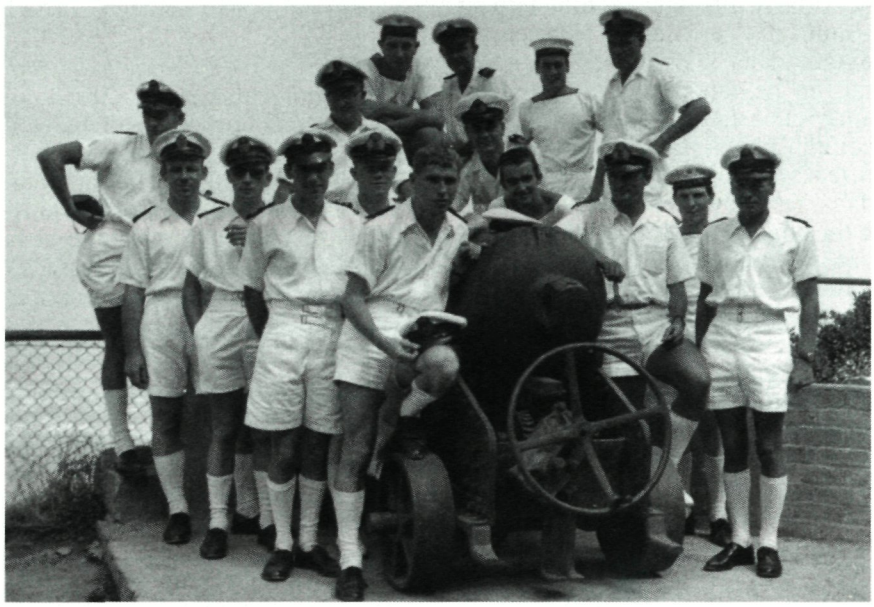
Gibraltar, le 3 septembre 1962

Comme Roger est revenu, je lui ai rendu son stylo.

Il y a à la machine une génératrice qui était légèrement rouillée. J'ai passé une partie de la matinée à la repeindre. Vers dix heures, les Anglais sont venus à bord avec un outil que nous n'avions pas et ils ont su enlever le reste de l'embrayage. Comme nous sommes pressés, nous avons aidé à démonter complètement l'embrayage. Quand je dis complètement, j'exagère un peu car il n'y a que la moitié du travail qui est fait. Je ne voudrais pas nous vanter, mais il est quand même temps que nous surveillions le travail car les Anglais s'en fichent carrément.

On voit que l'on approche du six, car il n'y a plus d'argent à bord pour payer la nourriture. Aujourd'hui, nous avons mangé des conserves à midi. La seule chose qu'il y ait encore en quantité suffisante est les pommes de terre. Heureusement, elles sont encore belles.

Tu vois ce qui arrive quand il y a beaucoup à raconter, on oublie la moitié. J'allais te passer un moment assez mouvementé que nous avons vécu ce matin. Nous étions littéralement ensevelis par les cancrelats, alors on a décidé de les exterminer. Dans notre cabine, nous avons ouvert les armoires et les tiroirs. Nous avons fermé le hublot. Avec une bombe insecticide nous avons tout rempli de gaz et ensuite on est sorti en fermant la porte. Ce gaz asphyxiant est resté toute la matinée. Quand on a ouvert la porte, tu aurais dû voir l'hécatombe. Il y avait des centaines de cancrelats les pattes en l'air. Malgré ça, il a fallu faire vite pour les évacuer car ils étaient seulement dans les «pommes» et l'air pur qui entrait dans la cabine les ranimait. On a profité de cette occasion pour faire un grand nettoyage de la cabine. Elle en avait bien besoin. Moi, j'ai mis de l'ordre dans mon tiroir et j'ai un peu arrangé mon lit. Comme après j'étais fatigué, je me suis couché dessus.



L'Equipage à Gibraltar (septembre 1962).

Gibraltar, le 4 septembre 1962

Je dois t'annoncer que l'embrayage est complètement démonté. Les Anglais sont capables de refaire un nouvel axe, mais il nous faut l'autorisation des autorités belges.

Dans dix minutes on va souper, il faut que je quitte la table.

Je reprends maintenant ma correspondance que j'avais quittée tout à l'heure. Tu t'étonnes peut-être du changement de couleur du papier sur lequel je t'écris. C'est tout simplement que j'ai changé de magasin pour me le procurer. A la place de le demander au télégraphiste, je l'ai demandé au «Catcheur» (l'adjudant). Je suis pour le moment on ne peut plus tranquille, tous les types qui ne sont pas de quart sont sortis. Moi, je remplace Roger. A la radio j'écoute «Pêle-mêle», une émission de disques demandés à radio Tanger. On entend presque toujours comme noms que des Ahmed et des Moustapha. Que veux-tu, ce n'est pas le Maroc pour rien.

Gibraltar, le 5 septembre 1962

Nous n'avons toujours aucune nouvelle de Bruxelles. C'est à croire qu'ils sont tous morts là-bas! Avoue qu'ils se moquent vraiment de nous et de nos femmes qui elles aussi attendent notre retour. Sitôt que je saurai quelque chose d'intéressant, je te l'écrirai directement.

Je vais encore t'envoyer quelques photos, comme ça ma valise sera moins lourde quand je rentrerai.

Il y a en ce moment J. Hallyday qui chante «Retiens la nuit» et je pense que je ferais bien de te dire la même

chose, seulement moi je ne sais pas pour quand il faut la retenir et c'est ça qui est terrible. Nous sommes ici à attendre bêtement de savoir ce qu'il faut faire. Si nous savions faire avancer le travail, il est certain que le temps nous paraîtrait moins dur de rester ici.

Aujourd'hui nous avons réparé le moteur de «l'Ar Pen», le canot pneumatique. Il y avait le joint de culasse qui était complètement abîmé et l'eau de refroidissement entrait dans le moteur. En général, on ne sait pas faire des joints ainsi et il faut les acheter. Mais comme nous n'en avons pas en réserve et qu'on n'en a pas trouvé dans les magasins spécialisés, on a dû faire notre possible. Ce n'est pas un travail aussi solide qu'il faudrait, mais nous n'avons que les moyens du bord pour travailler. Quand le moteur a été remonté, on s'est empressé de l'essayer. Il va très bien, même à pleine vitesse. Seulement il faudra quand même le manier avec respect pour que le joint ne se casse pas une deuxième fois. Après les essais, le chef machine a été dire au commandant que c'était réparé et que le moteur tournait bien. Le commandant a alors répondu: «Ne l'usez pas trop parce que nous pourrions en avoir besoin dans le Golfe». Le Vieux est de jour en jour plus optimiste.

Le Premier Lieutenant m'a dit que je devais me dépêcher d'aller chez le coiffeur. C'est formidable, mes cheveux sont à peine longs. J'irai quand même demain après-midi puisque je serai quart libre.

Gibraltar, le 7 septembre 1962

Aujourd'hui nous avons enfin des nouvelles de notre chère patrie. Ce ne sont même pas de bonnes nouvelles, le message disait seulement: «Réparez!». Vos amis et supérieurs d'Ostende et de Bruxelles!

Je ne peux pas t'affirmer que ce sont les termes exacts du message, mais ça veut dire la même chose. Puisqu'il faut bien exécuter les ordres, nous avons porté l'axe ce matin à l'atelier. Les Anglais, toujours très aimables, nous ont affirmé qu'il leur faudrait environ huit jours pour refaire une nouvelle pièce. Evidemment, quand on les a vu travailler, on peut se demander

Malaga 1962.

s'ils seront capables d'aller aussi vite. Quand la pièce sera faite, il faudra encore tout remonter et peut-être faire des essais. Je ne sais si on voudra nous laisser remonter nous-mêmes, mais pour la rapidité et la qualité du travail il vaudrait mieux que ce soit nous qui le fassions.

La seule chose que je sais de précis, c'est que quand tout sera prêt il nous faudra cinq jours pour rentrer.

Tu te rappelles que hier je t'avais dit que j'allais sortir cet après-midi pour aller chez le coiffeur. J'ai maintenant les cheveux bien coupés, mais je ne suis sorti. Ça t'étonne certainement, aussi je vais t'expliquer comment ça se fait. Je dois te dire que cette sortie ne me plaisait guère. J'ai alors demandé à Riton s'il voulait bien me couper ces maudits cheveux. Riton, vois-tu, a pris beaucoup d'importance à bord, il est même devenu le coiffeur du commandant. Ce soir l'opération délicate a eu lieu. Il y avait deux spectateurs et je n'étais pas tout à fait à l'aise. Je voyais mes pauvres cheveux tomber tout autour de moi. Le bruit des ciseaux devenait de plus en plus insupportable. Je me cramponnais à la chaise pour ne pas sauter en l'air. Pris soudain d'un terrible pressentiment, je passai soudain ma main dans mes cheveux. Un quart d'heure après, je revenais à moi grâce à trois types qui se relayaient pour me faire la respiration artificielle et aussi grâce à de l'ammoniaque. Les cheveux étaient tellement courts que je m'étais évanoui. Peu après Riton terminait son œuvre. Quand je me suis regardé dans une glace, j'ai ri de mes frayeurs passées. Si mes cheveux étaient courts, ils étaient très bien coupés. Il y a quand même une chose que j'ai décidé, c'est de ne plus passer chez le coiffeur avant de rentrer.

Gibraltar, le 9 septembre 1962

Je vais maintenant te raconter une petite histoire pour que tu comprennes la suite et pour cela, je suis obligé de revenir trois jours en arrière. Nous nous en doutions, mais maintenant c'est certain, le commandant va muter. Nous avons alors décidé de lui offrir un cadeau. Il y a eu une petite réunion pour discuter de la question. On s'est mis d'accord pour acheter un poste de radio transistor. Le bénéfice des officiers et des civils donne trois livres (sterling) et le bénéfice de la cantine s/off et mat donne neuf livres. Je crois qu'on a encore abusé de nous, mais tant pis. Le soir même de la réunion, le Premier lieutenant a été acheter le poste et sans prévenir personne, il a donné le cadeau au commandant. Je crois que ça nous a vexés car Roger a été dire au commandant que nous n'étions pas d'accord et que la manière d'agir du Premier n'était pas correcte. Le Vieux a été d'accord et il a décidé qu'on lui remettrait officiellement le cadeau samedi devant tout l'équipage. Ceci dit, je continue la journée d'hier.

Aux environs de onze heures, on s'est lavé et on s'est mis en tenue à peu près propre et on s'est réuni sur la plage arrière. J'ai l'impression que le Premier a compris car il paraissait gêné et fâché. Le Vieux s'est amené et on lui a remis le poste. Il a déballé le paquet et a très bien joué l'émerveillement... On a bu deux verres de Martini, mangé quelques noisettes grillées et salées. On a discuté puis il était temps d'aller dîner.

Gibraltar, le 11 septembre 1962

L'indicatif de radio Gibraltar est une marche bien connue et je me demande comment elle est arrivée ici. Il s'agit du «Régiment de Sambre-et-Meuse». Si tu ne la connais pas, fais-le moi savoir, je t'écrirai la musique. Il ne faut pas te sentir obligée de m'écrire que tu ne la connais pas si tu la connais, uniquement dans le but de me donner du travail supplémentaire. Je suis déjà assez fatigué comme ça.

Gibraltar, le 12 septembre 1962

Il y a des jours où je me sens vraiment gentil ainsi ce soir je suis rempli de bonté.

Aujourd'hui, j'ai une grande histoire à te raconter. C'est l'histoire d'un petit voyage que nous avons effectué sur et dans le rocher et ça, sur le compte de Messieurs les Anglais. Ils nous devaient bien ça! Hier, j'ai oublié de te le dire, on nous avait prévenu qu'il y avait une excursion OBLIGATOIRE et que ça se passerait dans la matinée de neuf heures et demi à midi. Il fallait être en short blanc et ça ne me plaisait guère. J'ai fait tout ce qui était possible pour ne pas y aller, mais il n'y a pas eu moyen.

Ce matin j'étais le seul qui n'avait pas son équipement en ordre. J'ai dû un peu travailler pour être en ordre et malgré le peu de temps consacré à mon équipement, je n'étais pas plus sale que les autres. Roger m'avait prêté une chemise et la coiffe de mon képi était encore mouillée.

A neuf heures trente juste, nous avons embarqué dans le carrosse mis à notre disposition par les «English». Ce n'était qu'un vulgaire camion avec deux grands bancs à l'intérieur. Le peu d'intelligence que je possède m'a servi car je suis monté le dernier et à cause de ça j'ai eu la chance d'être juste à l'arrière ce qui me permettait de voir un peu du paysage. Je dois te dire que je partais sans grand espoir de m'amuser.

La première chose que nous avons faite, est contourner la ville en «Full speed». Il n'y avait rien d'intéressant à voir. La route longeait des groupements de maisons préfabriquées, destinées à loger les familles des marins qui se trouvent stationnés ici. Ce n'est pas vilain, mais ce n'est pas un endroit que je voudrais habiter. Ça me fait un peu penser au quartier près de la maternité à Ostende. On manque totalement d'intimité, surtout ici parce que ce sont de petits buildings. Une fois la ville contournée, nous nous sommes dirigés vers la plage. Au lieu de nous y rendre, à un certain moment nous avons changé de direction et nous avons emprunté une petite route de montagne. La route n'a pas duré longtemps car nous sommes entrés dans un tunnel. Ce tunnel traverse le rocher sur presque toute sa largeur. Le sol n'était pas très carrossable, il n'était pas très bien éclairé et surtout, il sentait mauvais. C'était une odeur de gaz d'échappement. Quand nous avons eu quitté ce sinistre endroit, nous étions juste en face de la mer sur une petite route de corniche qui longeait le rocher. Ma position à l'arrière me permit de voir qu'il y avait une quantité de petites plages entourées de rochers. Nous avons ainsi roulé un certain temps puis on s'est arrêté pour admirer leur réservoir d'eau douce. On n'a vu que le mur et je ne saurais te dire s'il y avait de l'eau dedans. Près de ce réservoir il y a un tunnel qui traverse le rocher sur toute sa largeur et il arrive en plein dans la base à une centaine de mètres de «l'Eupen». Il est réservé aux gens de la base et je crois que dimanche je l'emploierai car il y a à sa sortie une très jolie petite plage. Le seul ennui c'est que l'après-midi il n'y a jamais de soleil. Seulement, que ne ferait-on pas pour être tranquille?

Quand nous eûmes bien vu la plage, le réservoir d'eau et l'entrée du tunnel, nous avons fait demi-tour car la route ne va pas plus loin. Nous avons fait le même chemin ou plutôt à peu près le même, car nous avons traversé un autre tunnel qui était un peu mieux éclairé. Nous croyions que c'était déjà fini car on était revenu à l'entrée de la base. Mais ça ne faisait que commencer.

Nous avons pris une autre direction et directement on s'est mis à grimper. Placé comme je l'étais j'ai eu la chance d'admirer le paysage. Je commençais déjà à moins regretter ce petit voyage. Je n'avais jamais été de ce côté et il faut bien l'avouer, c'est plus joli que la ville. Ce n'est pas encore la campagne mais il y a beaucoup de verdure. Les maisons sont aussi très jolies parce que de toutes couleurs et de style légèrement espagnol. Ce côté du rocher est arrangé avec un très bon goût. Il faut dire aussi que ce n'est pas du tout un quartier pauvre. Il y a quelques parcs publics et de très charmantes propriétés privées. J'en ai vu plusieurs avec piscines ultra modernes telles qu'on les voit dans les films sur la Floride. Il y en a d'autres avec des golfs miniature. Le côté bizarre de Gibraltar est que l'on ne sait jamais où commence le militaire et où finit le civil. Entre deux quartiers on voit régulièrement un poste de contrôle et quelques bureaux ou alors une petite caserne. Septante-cinq pour cent des routes sont interdites parce qu'elles se trouvent sur des domaines militaires.

Après avoir roulé un certain temps nous sommes entrés dans une base où se trouvent les ateliers de réparation et de construction. Ces ateliers sont entièrement construits dans le rocher. Il faut reconnaître que pour creuser tout ça, il a fallu un sacré courage. Nous avons visité une partie des ateliers et ça ne m'a guère intéressé. Les machines qui s'y trouvaient ainsi que les travaux exécutés ne m'étaient pas inconnus et c'est pour ça que je me serais volontiers passé de cette visite. Nous avons vu un grand

L'Eupen à Toulon (1962).

garage, un atelier d'ajustage et un atelier d'électricité. Les machines n'étaient pas modernes du tout. Il est vrai aussi que comme dans toutes les armées, on ne montre que ce qui est permis et s'il y a des choses intéressantes à voir, on ne les montre pas. Après cette visite éclair nous sommes remontés dans le camion.

Comme il n'y a qu'une seule route pour arriver à ces ateliers, nous avons fait le chemin en sens inverse. C'était un peu mieux parce que, je ne l'avais pas remarqué à la montée, on longeait la mer sur une certaine distance.

Nous avions un matelot anglais qui nous servait de guide et le conducteur était un Espagnol civil. Dans les côtes il conduisait très bien. Je te raconterai tout à l'heure quelques-uns de ses exploits. Au milieu du chemin du retour, nous avons changé de direction et la route a recommencé à monter. Ce n'était plus comme avant une belle route asphaltée, mais une sale petite route de montagne très étroite et avec beaucoup de tournants en épingle à cheveux. C'est ici qu'on s'est aperçu que le chauffeur était un as. Tu me diras que c'est son métier, c'est juste, mais je l'ai admiré quand même. Il ne savait pas prendre les tournants en une fois et il devait faire des manœuvres. J'étais très mal placé car je voyais où on pouvait tomber s'il ratait son coup. Je t'ai dit que c'était un bon chauffeur donc il ne faut pas avoir peur, ce n'est pas un fantôme qui t'écrit mais ton mari en chair et en os car il n'y a pas eu d'accidents. Il s'en est fallu de peu d'ailleurs car plus d'une fois les roues arrière se trouvaient à une trentaine de centimètres du vide. Le seul ennui est que si le camion était tombé, nous n'aurions pas su continuer l'excursion car on se serait retrouvé directement à bord. On voyait le petit «Eupen» dans le fond et il était encore plus petit.

Cette petite excursion devait nous conduire à la «Cave St Michel». C'est une très grande grotte naturelle. Elle nous a offert le spectacle assez décevant d'une petite organisation lucrative. Quand elle fut découverte, elle dut être très belle, mais maintenant avec

Le pavillon d'Eupen.

l'éclairage électrique de couleurs différentes l'effet est très joli mais ça ne ressemble pas à une beauté naturelle. Il y a aussi de très jolis escaliers en ciment et des ponts, le tout assez choquant car ça ne devrait pas exister dans une grotte. Le plus triste est encore toutes les inscriptions et graffitis que l'on retrouve partout sur les parois, les stalactites et les stalagmites. On y retrouve des serments d'amour et des dates. Ce n'est quand même pas l'endroit pour inscrire ça. Mais que veux-tu faire, l'homme civilisé est vandale et est incapable de respecter les belles choses. On retrouve aussi par terre une quantité impressionnante de vieux papiers et de boites de conserve. Il est possible que si j'avais visitée cette grotte tout seul et avec une lampe de poche elle m'aurait tout de suite paru plus jolie. Normalement une visite de grotte, même toute petite, ne devrait jamais se faire en groupe car il faut un certain recueillement pour apprécier la majesté de ces monuments naturels.

Quand la grotte nous eut livré tous ses secrets, nous avons repris possession de notre véhicule et la promenade continua. Le chauffeur a renouvelé ses prouesses car nous empruntions toujours les chemins de la montagne.

Il y a des singes à Gibraltar et, tu le sais peut-être, une légende dit que les Anglais ne seront jamais chassés de Gibraltar tant qu'il y aura des singes.

Ils sont amusants et ils vivent en liberté. Je crois seulement que malgré leur liberté ils sont apprivoisés car ils restent toujours au même endroit. Ils passent leur temps à voler le sac des dames et les appareils photographiques et aussi à entrer dans les voitures. Pendant que nous étions là, ils ont fait quelques grimaces, sont montés sur le camion et le reste du temps ils ont mangé des pommes de terre crues. Ils enlevaient l'épluchure et mangeaient le reste. Ces petites bêtes ne sont pas très nombreuses et si je tire des conclusions, je crois que les Anglais ne resteront plus très longtemps ici. Si plus haut j'ai dit «Ces petites bêtes», c'est parce qu'en effet ils ne sont pas très grands. Ils ont à peu près la taille d'un chien ordinaire. Ils sont entre le jaune et le gris et ils n'ont pas de queue. Quand on est remonté dans le camion, ils se sont sauvés et ont été se réfugier dans les arbres.

Notre excursion n'était pas encore finie car on a roulé encore un certain temps sur les sales routes. Notre escale suivante se fit au beau milieu d'un tournant. Le camion ne savait plus aller plus loin. Une promenade en montant, un kilomètre à pied, nous conduisit à la «Upper Gallery». C'est un terrible souterrain dont l'entrée est gardée par un gros canon de 1874. Ce tunnel creusé à la main fait en partie le tour du rocher et tous les dix mètres il y a un trou qui donne vers l'extérieur. Ces trous servent de meurtrières et il y a un canon en face de chacun. Ces trous sont dirigés soit vers l'Espagne soit vers la mer.

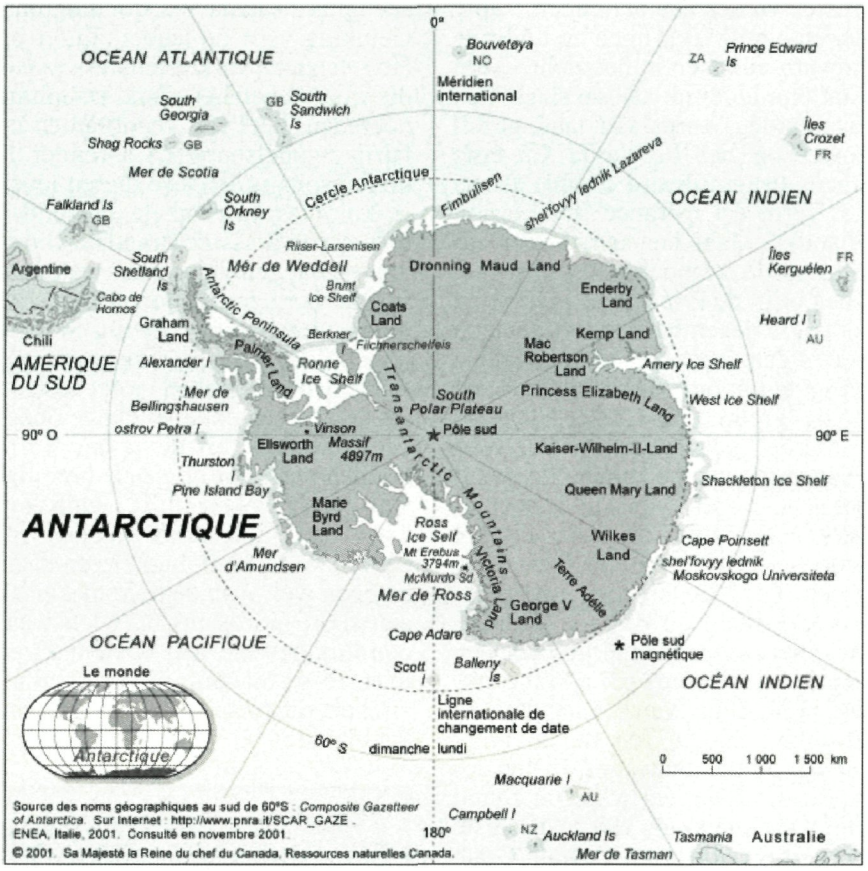
Au milieu du souterrain il y a une énorme salle toujours creusée dans le rocher. Tout autour de la salle il y a aussi des meurtrières et devant chacune un canon. On se rend compte ainsi que Gibraltar a toujours été bien défendu. Les canons sont évidemment un peu rouillés mais ils sont encore impressionnants. Quand on eut tout vu on a fait le chemin en sens inverse et on est remonté dans le camion. C'était la dernière visite et le retour s'effectua à une allure vertigineuse. Nous sommes arrivés à bord à midi dix juste et comme nous avions faim, le dîner n'était pas fait. Il a fallu attendre une heure avant de pouvoir manger.

G. Linet

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

Op robbenjacht met de Princess of Wales

In Paignton, een vissersdorpje op de kust van het Zuid-Engelse Devonshire, wordt op 22 mei 1796 Charles Medyett Goodridge geboren. Zijn ouders zijn niet bemiddeld maar ze zorgen wel ervoor dat hij enig onderwijs kan volgen op de dorpsschool. Hij moet evenwel al vrij vlug aan de slag om het gezinsbudget te helpen aanvullen. Charles knapt werkjes op voor de smid of vaart mee uit met de visserssloepen. Zo krijgt de zee hem in de ban. Zijn vader verzet zich niet tegen zijn verlangen om als scheepsjongen aan te monsteren op zeeschepen. Op zijn 13de zit hij al in het want van de schoeners, brikken en kotters, die handelswaar aan– en afvoeren uit de belangrijkste continentale havens. Goodridge komt zelfs in Roscoff en Morlaix terecht, waar op datzelfde moment een iets jongere Fransman dezelfde droom koestert om de wijde zee te kiezen. Die jongeman heet Guillaume Lesquin. Ze zien mekaar niet en zullen elkaar ook nooit kennen. Maar het lot heeft toch iets gemeenschappelijks voor hen weggelegd: een schipbreuk op hetzelfde verlaten eiland, aan het andere uiteinde van de aardbol. Maar op het ogenblik dat Lesquin voor het eerst voet zet op het dek van een zeeschip, is Goodridge al ruim 11 jaar volwaardig matroos en heeft hij deze 1 mei 1820 net een stap verder gezet. In de thuishaven Torbay, vlakbij Paignton, ligt een kleine kotter van nauwelijks 75 ton met een kapitein die grootse plannen koestert. Kapitein Veale, afkomstig uit Dartmouth, wil een jachtcampagne naar de zuidelijke oceaan leiden. Met een bemanning van slechts 15 mannen zullen de door Marion en Kerguelen in 1772 ontdekte eilanden opgezocht worden om de pelsen van de aldaar levende



zeemonsters, zoals zeeleeuwen en zeeolifanten, af te stropen en als handelswaar terug te brengen. Het is een verre en langdurige reis die zeer avontuurlijk belooft te worden. Het trekt de jonge Goodridge aan en hij meldt zich als matroos. Een maand later, op 31 mei 1820, licht de Princess of Wales het anker. Op de kolonie St. Helena wordt halt gehouden; in Jamestown kunnen de manschappen verpozen en vernemen ze ook de laatste nieuwtjes over hun vroegere tegenstander Napoleon Bonaparte die amper enige kilometers verderop, in Longwood, gevangen zit. De voormalige Franse keizer stelt het na een verblijf van welhaast vijf jaar op dit eiland met zijn tropisch klimaat niet al te best. Slechts luttele maanden later, op 5 mei 1821, zal hij al niet meer tot de levenden behoren. Het is midden augustus als de kotter weer op weg is naar het zuiden. Ook in Kaapstad wordt aangelegd. In deze kersverse –sinds de Vrede van Parijs in 1814– Britse kolonie, onder gouverneur Lord Somerset, verblijven ze ruim een maand. De voorraden worden aangevuld en jachtmateriaal wordt aangekocht. Kapitein Veale gaat ook te rade bij andere robbenjagers en weet alzo de eilanden beter te situeren en naar (handels)waarde te schatten. Want uiteindelijk is de expeditie geen verkenningsopdracht maar een heuse handelsmissie.

Voor Kapitein Veale en zijn belangrijkste vennoot, zijn broer Jarvis, is de onderneming een dubbeltje op zijn kant. Hij heeft zich voor de tocht in de schulden gestoken en

goederen in pand gegeven. Hoe meer robben gedood worden en huiden verzameld, hoe groter zijn winst zal zijn. Maar als er wat misloopt is hij zo goed als geruïneerd. Het blijft echter het riskeren waard. Rond midden oktober verlaat de kotter de Tafelbaai en vaart eerst zuidelijk om dan de aangewezen oostzuidoost-koers met gunstige westenwinden aan te houden. Op 1 november 1820 krijgen ze de Prins Edward eilanden in het zicht. Men gaat onmiddellijk aan de slag. Een jagersploeg wordt aan land gezet, zowel op het Ile de la Caverne (thans Prins Edward eiland) als op het Terre d'Espérance (nu Marion eiland). Maar het aantal zeeleeuwen op de stranden valt erg tegen. Toch blijft de Princess of Wales nog tot begin december rondzwalpen en neemt dan de jagers met hun vangst terug aan boord. Het volgend doel is de groep der Crozet-eilanden, verderop naar het oosten, een eilandengroep die minder frequent bezocht wordt door de robbenjagers. Het is 24 december als het grootste eiland van de westelijke groep, het Ile Dauphine (thans Ile aux Cochons) uit de mist opduikt. Naar het zuiden toe merkt Veale een veel kleiner eiland op, Ile Française, en noordelijk van Française en Dauphine liggen een tiental grote rotsen, de Iles Sauvages of Iles des Apôtres, omdat ze twaalf in aantal zijn. De ontdekking van deze laatste is een revelatie want Captain Cook had in 1776 de Crozetgroep eigenlijk gemist en daarom maar de hem door Marion gesignaleerde aanwezigheid bevestigd. En deze had in 1772 alleen maar de twee zuidelijke eilanden waargenomen. De kotter komt langszij de oostkust van Dauphine. Van op enige afstand zien ze talrijke dieren, blijkbaar zeeleeuwen, op de stranden en hellingen. Maar groot is hun ontgoocheling wanneer de kapitein in zijn verrekijker de omtrekken van ...varkens in zijn vizier krijgt! Varkens hier? Op dit punt van de aardbol? Op een godvergeten eiland? Iemand vóór hen moet die geïntroduceerd hebben. Inderdaad, nauwelijks enkele jaren voordien hebben Amerikaanse robben– en walvisjagers hier varkens en konijnen binnengebracht met de bedoeling op een welbepaalde plaats in deze oceaan steeds vers vlees voorhanden te hebben. De jagersploeg die aan land gaat vindt deze dieren bijzonder talrijk, dik en enorm groot; zelfs uiterst gevaarlijk om ze met de blote hand te lijf te gaan. Maar ze doden een groot dier en enkele kleintjes. Het vlees is evenwel oneetbaar. De voedering van de varkens is daarvan de oorzaak; ze verorberen zowel het alomtegenwoordige en hoge tussockgras als kadavers van pinguïns. Gelukkig voor de jagers zijn er op Hog Island (Varkenseiland), zoals de Amerikanen het eiland Dauphine noemden, heel wat zeeolifanten en talrijke vogelsoorten, waaronder de koningspinguïn. Deze dieren leven in kolonies van enkele duizenden op hoge en drassige stranden, voortdurend nat gehouden door water dat van de bergen afstroomt. Het zijn mooie dieren met grijze rug en witte buik en een hals die uit een mengeling van rood, geel en violet bestaat. Ze leggen één enkel ei dat ze onder een huidplooi op de poten warm houden waar het de ganse broeitijd van zeven weken blijft. Ook hun vlees lusten de mannen van de Princess of Wales niet; hun eieren daarentegen wel. Van de huid maken ze een soort mocassins die weliswaar comfortabel om de voeten zitten maar reeds na korte tijd stukgetrapt zijn op de rotsachtige bodem van het eiland.

Captain James Cook (1728 - 1779).

Maar ook op Dauphine is de huidenoogst niet bijster groot zodat ze de jacht na januari 1821 niet verlengen. De ongeveer 400 zeeolifantenvellen worden aan boord gebracht, waarna het anker gelicht wordt. Op de overige westelijke eilanden moeten ze niet proberen enige vangst van betekenis te halen, want die zijn praktisch ontoegankelijk zodat alleen op het Grande Ile van de Iles Sauvages even aan land kan gegaan worden. En enkele zeeleeuwen worden geveld. Het is 5 februari 1821 als de Princess of Wales traag voorbij de noordelijke kust van het Ile-du-Roi-Charles zeilt (het huidige Ile de la Prise de Possession). Een indrukwekkend zicht van hoge rotsmuren, uitstekende rotspunten, zacht hellende valleien. Veel pinguïns maar weinig robben. De kotter vaart verder naar het oostelijke Chabrol-eiland, 16 km verderop. Het is hoger en bergachtiger dan de naaste buur, maar ook heel wat kaler en vooral mistroostig. De eerste baai die ze passeren laat een smalle, niet al te diepe, vallei zien waar dichte troepen pinguïns nestelen. Maar weinig of geen robben. De kotter vervolgt zijn weg en passeert de noordkaap. Een ruime baai opent zich, de Baie de l'Aventure, met een weids strand en zeer diepe vallei. Hier wemelt het van zeeolifanten. Een jagersploeg van acht man onder leiding van bootsman John Soper gaat aan land; de ploeg bestaat verder uit twee Italianen, Mazora en Spesinick, de Londenaars John Norman, Piller en Walkers en tenslotte Millechant en Petherbridge, zoals Soper afkomstig uit Dartmouth. Ze installeren zich voorlopig in een grot, vlak onder Les Santons, een heuvelrug aan de westzijde van de Vallée du Naufrage.

Schipbreuk in de Baie Américaine

De kotter licht dan het anker, met aan boord de kapitein, zijn broer Jarvis Veale, de provoost, de matrozen Henry Parnell, William Hooper, Benjamin Baker en Charles Goodridge en tenslotte is er nog John Newbee uit Hannover. De zeven mannen hebben nu de blik gericht op het eiland Roi-Charles, waar ze in de Baie Américaine voor anker gaan. Elke week keert het schip terug naar Chabrol om de jagers te voorzien van levensmiddelen en om de verzamelde huiden op te halen. Op Roi-Charles worden deze huiden dan verwerkt en gezouten. Maar in tegenstelling met hun kameraden te land, blijft hun schip de vaste verblijfplaats.

Op 13 maart zeilt de Princess of Wales een laatste maal naar de Baie de l'Aventure. Kort na hun terugkeer voor de kust van Roi-Charles, wordt het weer plots bar slecht.

Wind steekt op vanuit het zuidoosten. De windvlagen gaan vergezeld van een zeer sterke deining en er staat een hoge zee. Kapitein Veale oordeelt dat de kotter onder zeil dient gebracht. Maar nauwelijks is het schip op enige afstand van de kust of een windstilte valt in. De zeilen hangen met een klap zonder enige beweging aan de masten. Maar de deining is daarentegen even sterk gebleven en dreigt het nu onbestuurbaar geworden schip tegen de rotsen te pletter te doen slaan. De sloep strijken is van op een dergelijk stampend schip volkomen onuitvoerbaar. Bovendien is de branding op de kust veel te sterk om enige kans te maken aan land te kunnen gaan. De kapitein tracht de situatie te redden door het anker te werpen. Maar een loodpeiling geeft geen bodem. Urenlang houdt deze geweldige zee aan. Uren van een ondraaglijke spanning bij de bemanning. Elk ogenblik immers kan de kotter te pletter slaan. En sedert de nacht is ingetreden zien ze niet eens de kustlijn meer. Een onzichtbare macht lijkt hen te manipuleren in een sfeer van tergende golfslagen op de rotsen, die ze niet zien, maar die in de verte als de slagen van de doodsklok klinken. En dan, om middernacht gebeurt het onvermijdelijke. De kotter raakt een rots. Een gat wordt in de romp geslagen. Het schip deinst terug. Er is nu geen moment te verliezen. De sloep wordt in een mum van tijd te water gelaten. Elkeen loopt vlug nog enige voorwerpen halen die te land onontbeerlijk zijn: een ketel, een frituurketel, messen en geweren; een vuurzak. Dan verwijdert de sloep zich. Het is hoog tijd. De kotter stampt, met de boegspriet onder water, en zal het niet lang meer uithouden. De dichtstbijzijnde oever kunnen ze niet bereiken. Geen strand, wel een enorme rotsmuur. De mannen trekken hard aan de riemen, maar zowel de stroming als de alomtegenwoordige algen vertragen in erge mate elke vooruitgang. Bovendien duikt plots een walvis boven de zee uit en bedreigt een kort ogenblik het frêle vaartuigje. Na ruim vier uren ingespannen roeien bereiken ze uiteindelijk een kleine kreek. Allen zijn ze opgelucht over de goede afloop, ook al zijn ze druipnat, uitgehongerd en rillen ze van de kou. Als enige bescherming tegen de pletsende regen draaien ze de sloep op haar kant en stutten ze ze met de riemen. Dan kruipen ze rillend dicht bij mekaar onder de boot. Zo wachten ze het ochtendkrieken af.

Crozet eiland.

Nauwelijks is de dag in de lucht of ze gaan op zoek naar de eerste levensbehoeften: voedsel. Ook al is het niet meer de aangewezen tijd voor zeeolifanten, toch vinden ze er één en doden hem. Er wordt snel vuur gemaakt met de vuurdoos die nog bijtijds van het schip kon meegenomen worden. Het vet dient als brandstof. Hart, tong en andere delen van het dier gaan in de ketel. Een afzonderlijk vuur wordt aangestoken om hun kleren te drogen. Als iedereen goed en wel op adem gekomen is van de jongste belevenissen, duidt de kapitein een verkenningsploeg aan, die, over de heuvels heen, poolshoogte moet gaan nemen omtrent de toestand van hun schip. Ze beklimmen enkele heuvelruggen en merken ter hoogte van Cap Chivaud het wrak van de kotter op. Het is aan Pointe Lieutard tegen de rotsen geslagen en ligt op zijn zij met een groot gat onder aan de romp. Maar het is duidelijk dat het wrak niet lang meer de sterke golfslagen zal kunnen weerstaan. Er is onbetwistbaar geen hoop het schip nog vlot te krijgen. Er kan alleen gepoogd worden zoveel mogelijk materiaal ervan te recupereren, zoals planken, houten stukken, nagels, vijzen enz. Maar er dient meteen uitgekeken naar een betere, vooral ruimere kampplaats, die zo mogelijk dichter bij het wrak is gesitueerd. De volgende morgen, 19 maart, laden ze al hun keukengerief terug in de boot en steken ermee van wal. Met de sloep zijn ze redelijk vlug bij het wrak. Niet ver daarvandaan merken ze in de Baie Américaine een diepe kreek op met een groot en breed strand. Kapitein Veale besluit in deze baai de definitieve basis in te richten. Hierna keren ze naar de zinkende kotter weer en beginnen zoveel mogelijk zaken op te vissen, waaronder de koffer van de kapitein en die van zijn broer. Dan keren ze naar de kreek terug om er de nacht door te brengen. 's Anderendaags gaan ze terug naar het wrak en weten behalve de zeilen en enkele tonnen beschuit ook een exemplaar van de bijbel uit het water te redden. Aan land wordt het bijbelboek gedroogd zodat het later nog veel goede diensten als strohalmlectuur zal bewijzen. Ook de beschuiten, die in niet-watervaste tonnen hebben gezeten, worden te drogen gelegd. De daaropvolgende dag is de mast van de Princess of Wales nog het enig zichtbaar deel van de kotter. In bar slecht weer, met sterke wind, redden ze ook nog dit indrukwekkende stuk hout. Te land hebben ze zich goedschiks onder de opnieuw gestutte sloep genesteld, vergroot en versterkt door de zeilen die eroverheen gespannen zijn. Zo zijn ze al heel wat beter tegen de neerpletsende regen beschut. De drie volgende weken hebben de mannen de handen vol met het zoeken naar voedsel. Het weer is hen deze ganse periode bepaald ongunstig gezind. Regenvlagen wisselen af met echt stormweer, tot tempeest toe.

De kampvallei

Het is geen pretje om onder die fragiele sloepstructuur het weer te moeten trotseren. Zodat, met het oog op de komende winter, de kapitein oordeelt dat een steviger woonst dient opgericht. Midden april is het weliswaar nog mistig –dat is het bijna elke dag– maar alleszins minder winderig en iets warmer, zodat al het verzamelde materiaal netjes kan gesorteerd worden en de voor de bouw van een woning noodzakelijke stukken kunnen geselecteerd worden. Het beschikbare hout moet uiterst profijtig aangewend worden, want er is op het ganse eiland boom noch struik te bespeuren. Hoofdbestanddeel van het huis zullen stenen zijn nl. rotsstukken die overal over het strand en in de vallei verspreid liggen. De constructie wordt aangevat tegen de zuidelijke wand van de vallei. Platte stenen worden uitgezocht en dienen als muren. Ook hout wordt in het bouwsel verwerkt. De zeilen komen als vloerbekleding in de hut, terwijl zeeolifantenvellen als dakbedekking dienen.

Tijdens het verzamelen van bouwmaterialen, merken ze in de vallei sporen van vroegere menselijke aanwezigheid. Niet van oorspronkelijke bewoners maar van bezoekers. De grondvesten van een hut zijn nog ten dele zichtbaar, maar het overgrote deel is onder de wakke grond verdwenen. Maar de mannen van de Princess of Wales beschikken over geen enkel werktuig om de balken uit te graven. Tot een van de matrozen een houweel vindt ergens tussen de broedende koningspinguïns, zuidelijk van de Morne Rouge. In de naaste omgeving dus. Met dit werktuig kunnen ze aan de slag. Ze graven heel wat balken, ijzeren stukken en nagels op. Ook een groot ketelstuk met een inhoud van wel vier liter komt aan de oppervlakte. Het komt goed uit want hun eigen kleinere frituurketel is tot op de draad versleten. Ze graven verder en stoten ook nog op een bijl, een wetsteen, een stuk schop en een zwikboor. Allemaal uiterst belangrijke en nuttige voorwerpen. Al deze voorwerpen zijn, zoals later blijkt, afkomstig van de Amerikaanse kapitein Fanning, die hier in 1805 met zijn Catherine schipbreuk leed. Aan de woning wordt intussen verder gewerkt. Er komt een schouw tegen de zuidelijke muur en een deuropening die uitgeeft op het strand en afgesloten wordt met dierenvellen. Maar geen vensters noch verlichting. Bedden worden gemaakt met dierenhuiden en opgevuld met het lange tussockgras dat in overvloed aanwezig is. Zonder echt aangenaam te zijn is dit kamphuis toch heel wat comfortabeler dan de omgekeerde sloep. Ook al valt de behuizing wel tegen bij echte tempeesten, waarbij windsnelheden van 200 km/uur geen zeldzaamheid zijn. Dan trekt de schouw niet en blijft de rook van het vuur in het enige vertrek hangen. Na enkele dagen van zulk weer ziet iedereen er uit als een mijnwerker, gezicht en kledij helemaal onder het roet. Begin mei is het kamphuis helemaal af. De zeven mannen kunnen vanaf nu hun dagelijkse leven beginnen in te richten en het eiland Roi-Charles verkennen. Wat de voeding betreft zijn ze afhankelijk van de dierenwereld. En de aanwezigheid van deze laatste is dan weer sterk seizoengebonden. Daar zullen ze rekening mee moeten houden.

Het eiland is niet verheven, althans niet in vergelijking met het naburige Ile Chabrol, dat werkelijk imposant is. Maar het is wel zeer heuvelachtig, met veel meer inhammen en baaien dan Chabrol maar met omzeggens geen valleien van enige omvang. Met als grote uitzondering hun eigen vallei, de Vallée des Branloires, die uitgeeft in de Baie Américaine. Zij is werkelijk groots, bijna 1000 meter breed en vele kilometers diep, alvorens te stijgen tot ca. 200 meter. Zacht hellend dus. In de rug van hun kamphuis verrijst een omvangrijke berg, de Morne Rouge, met een top van 116 meter. Het is eigenlijk meer een alleenstaande rechtop stekende rotspunt. Aan de tegenoverliggende zijde van de baai stijgt een rotsmassief op over een lengte van vele honderden meters en met een hoogte van bijna 200 m. Aan de voet van hun huis stroomt een grote beek die afdaalt uit een vijftal beekjes, op hun beurt gevoed door evenveel bergbronnen aan het uiteinde van de vallei. Achter de Morne Rouge, aan het zuidelijke strand, iets meer dan 500 meter voorbij het kamphuis, is een indrukwekkende rookery of manchotière –plaats waar pinguïns of robben samenleven–, waar de mannen hun pinguïneieren gaan rapen in de broedperiode. Het zijn koningspinguïns en hun aantal varieert van drie- tot vierduizend. De zeeleeuwen die vooral de belangstelling van de gebroeders Veale gaande houden wegens hun uiterst waardevolle pels, zijn hier evenwel zeer zeldzaam en trouwens ook op alle andere eilanden die ze tot op heden bezochten. Zeeolifanten daarentegen zijn er overal in voldoende mate van augustus tot de jaarwisseling. Ze zijn over het algemeen een gemakkelijke prooi. Ze zijn niet al te schichtig en kunnen zich bovendien uiterst moeilijk over land bewegen. De dieren worden voor alles en nog wat aangewend. Voor de voeding in de allereerste plaats: hart, tong, hersenen en zelfs de tromp, maar niet het vlees dat afschuwelijk smaakt en veel te vet is. Het vet dient als brandstof en voor de verlichting, de huiden om schoeisel en kledij te maken. Van de zwempoten wordt een soort gelei gekookt die vermengd met enkele vogels en wat eieren als soep wordt opgediend...! Het bloed van de zeeolifanten blijkt bij nader toezien een sterk ontvettingsmiddel te zijn, zodat het gebruikt wordt als ...wasmiddel! Van de tanden maken de mannen heuse pijpen waarin, als steeltje, een hol vogelbeentje geschoven wordt. Bij gebrek aan tabak wordt gedroogd tussockgras als surrogaat gebruikt. Ook de grotere beenderen van het zeedier krijgen een bestemming: ze worden dwars over platte stenen gelegd, waarbinnen het vuur onderhouden wordt en dienen alzo als een soort rooster. Lepels, ja zelfs borden, maken ze uit een klein tonnetje dat nog van het wrak kon gered worden.

Eens geïnstalleerd in het kamphuis, organiseert de kapitein de tijdsverdeling en de werkzaamheden. Hij heeft zijn horloge kunnen redden en zodoende is het zelfs mogelijk de dag en werkindeling naar de klok te doen verlopen. Iedereen staat op om 8 uur en de kok van dienst brengt het ontbijt een uur later aan. Hierna vertrekken enkele mannen erop uit om voedsel te zoeken, terwijl de anderen in de hut blijven voor herstellingswerken of om de kok te helpen. Om 13 uur komt het middagmaal op tafel. Daarop ontbre-

ken wel groenten want hoewel ze in de vallei een soort kool, de kerguelenkool, hebben ontdekt smaakt deze zo bitter dat ze van verder verbruik ervan afzien. Rond 17 uur is er, Engelser en traditioneler zou haast niet gekund hebben, het theeuurtje. Ook hier een surrogaat; in de beginperiode van hun verplicht ballingschap is het gewoon gekookt water maar later voegen ze er geklopte eieren aan toe, drankje dat de naam 'mocoa' krijgt. Om 20 uur is er dan het avondmaal waarna iedereen rond 22 uur gaat slapen. Vanzelfsprekend verbruiken de mannen enorm veel vlees wegens het ontbreken van zowel groenten als aardappelen als deegwaren. Soep en vlees worden gezouten. Dat zout bekomen ze door zeewater in de ketel op een zacht vuurtje te laten verdampen. Maar het is een omslachtige en tijdrovende bezigheid zodat ze nooit over voldoende zout beschikken om ook nog vlees te pekelen. Veelal wordt de soep dan maar eenvoudig in zeewater gekookt. Hoewel het in de kampvallei best meevalt met de voedselvoorziening is ze, zoals gezegd, seizoengebonden. Zeeolifanten zijn niet het ganse jaar aanwezig en evenmin de eieren van de pinguïns en andere vogels. De albatrossen nestelen in de vallei in rookery's van 200 dieren. Het zijn vogels waarvan enkele exemplaren een vleugellengte van liefst 3,5 meter bereiken. De wijfjes leggen één enkel groot ei rond nieuwjaar. Na een broedperiode van 3 maanden komen de kuikentjes uit. Het is vanaf dat ogenblik dat ze aantrekkelijk zijn voor de tafel van het kamphuis. Maar de kampbewoners gaan de vogeltjes bij voorkeur in andere valleien van het Jeannelplateau opzoeken, teneinde het vogelbestand in de eigen vallei op peil te houden. Ook kleinere vogels worden niet veronachtzaamd. Stormvogels, zeezwaluwen, talingen, wilde eenden e.a. worden zowel aan de kust als in het binnenland, aan de kleine meertjes, gevangen. Tenslotte zijn er buiten de talrijke koningspinguïns ook nog kleine verzamelplaatsen van drie andere pinguïnsoorten, de macaroni-pinguïns of ook 'pingouins huppés' genoemd, de Rock Hoppers of springpinguïns, en de Johnny's of papous. Deze laatsten leggen het ganse jaar door eieren, zodat de kampbewoners steeds bij hen terechtkunnen.

Wordt vervolgd

R Thijs

De juiste koers naar een zekere toekomst !

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

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

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

www.hzs.be

HZS **HOGERE ZEEVAARTSCHOOL**

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

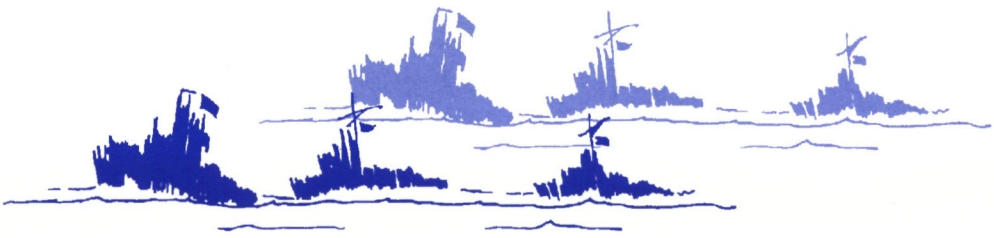
KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

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

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

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

ADF	J.	ROBYNS	22/12/2005	2MR	Y.	PINTENS	1/03/2006
KVK	M.	ARNALSTEEN	26/12/2005	2MR	T.	SEGERS	1/03/2006
KVK	R.	DE BODE	26/12/2005	2MR	P.	SNAUWAERT	1/03/2006
CPC	M.	DORY	26/12/2005	1QC	X.	CRACCO	26/12/2005
CPC	P.	HERMAN	26/12/2005	1KC	S.	DEMOL	26/12/2005
KVK	L.	LAMS	26/12/2005	1KC	I.	DEROO	26/12/2005
KVK	C.	MUYLAERT	26/12/2005	1KC	G.	DEVISCH	26/12/2005
KVK	P.	VELGHE	26/12/2005	1KC	G.	FEGERL	26/12/2005
1LZ	J.	BOSTEELS	27/12/2005	1KC	M.	HEBB	26/12/2005
1LZ	B.	VAN CAUWENBERGH	27/12/2005	1KC	T.	STEELANT	26/12/2005
LTZ	M.	CREPEELE	27/12/2005	QMT	H.	BARNABE	26/12/2005
2VZ	K.	CLEVERS	27/12/2005	KMT	S.	BECKERS	26/12/2005
2VZ	O.	DEVIS	27/12/2005	KMT	T.	BILLET	26/12/2005
2EV	D.	FLORINS	26/12/2005	KMT	M.	BLOES	26/12/2005
2VZ	B.	LECOCQ	27/12/2005	KMT	F.	BOUCHIKHI	26/12/2005
2EV	E.	MARIAGE	27/12/2005	KMT	D.	DEWULF	26/12/2005
2VZ	H.	NIES	1/03/2006	KMT	S.	FALLENTHEYN	26/12/2005
1MC	C.	BRUNEAU	26/12/2005	QMT	G.	GOETHALS	26/12/2005
1MC	J.	ELIGIUS	26/12/2005	KMT	D.	GRUNEWALD	26/12/2005
1MC	H.	NIES	1/01/2006	KMT	R.	HOUBRIGTS	26/12/2005
1MC	J.	RYCKEBOER	26/12/2005	KMT	P.	JANSSENS	26/12/2005
2MR	A.	AERBEYDT	1/03/2006	QMT	J.-Y.	LESUISSE	26/12/2005
2MR	T.	BAEYENS	1/03/2006	KMT	W.	MAECKELBERGHE	26/12/2005
2MR	T.	BOUCQUEAU	1/03/2006	QMT	V.	ODENT	26/12/2005
2MR	C.	CLOOSTERMANS	1/03/2006	QMT	V.	PAQUET	26/12/2005
2MR	O.	CRABECK	1/03/2006	KMT	I.	PIETERS	26/12/2005
2MR	J.	DE SECK	1/03/2006	QMT	B.	PODMANICZKI	26/12/2005
2MR	T.	EECLOO	1/03/2006	KMT	N.	POELMAN	26/12/2005
2MR	M.	GEROME	1/03/2006	KMT	D.	VANLEENHOVE	26/12/2005
2MR	D.	GHESQUIERE	1/03/2006	KMT	D.	VERCAUTERE	26/12/2005
2MR	G.	GRAINSON	1/03/2006	1MT	A.	BENAISSA	2/02/2006
2MR	C.	HARMEGNIES	1/03/2006	1MT	C.	DE BRAUWER	1/12/2005
2MR	R.	HOCK	1/03/2006	1MT	K.	DESMET	1/02/2006
2MR	K.	JOOSENS	1/03/2006	1MT	J.	OST	1/02/2006
2MR	F.	MERLIN	1/03/2006	1MT	C.	PIQUIN	1/12/2005



In memoriam

Erekapitein-ter-zee Arsène Robyns
Le Capitaine de vaisseau honoraire Arsène Robyns

Wij vernemen het overlijden op 6 maart jl. van Erekapitein-ter-zee Arsène Robyns, vader van Flottielje admiraal Jean-Paul Robyns.

Kapitein Robyns is geboren te Visé op 13 mei 1925. In 1943 schrijft hij zich in aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen; hij haalt er in 1944 het diploma van officier ter lange omvaart waarna hij enkele jaren bij de Belgische koopvaardij vaart. In 1949 vervoegt hij de Zeemacht die hem naar de Franse Marine zendt om er zijn opleiding te vervolmaken. Bij zijn terugkeer in België dient hij achtereenvolgens als dekofficier aan boord van verschillende mijnenvegers, het fregat Lieutenant de Vaisseau V. Billet en de Kamina. In 1951 volgt hij de specialiteit Transmissie bij de Koninklijke Nederlandse Marine waarna hij, in 1952, inscheept als transmissieofficier van de flottielje hoogzeemijnenvegers. In 1954 wordt hij coderings- en transmissieofficier bij de Staf in Oostende.

In 1956 neemt hij het bevel over van de 1ste flottielje ondiepwatermijnenvegers (MSI) waarna zijn aanstelling volgt als commandant van de hoogzeemijnenveger Bovesse en, in 1960, als tweede in bevel van de Kamina. Vanaf 1961 is hij achtereenvolgens officier-transmissieinstructeur en commandant van de School voor Dekspecialiteiten in het Centrum voor Maritieme Vorming te St-Kruis en vervolgens officier Operaties bij de Staf van de Operationele Groepering te Oostende.

In 1966 wordt hij commandant van de hoogzeemijnenveger Truffaut. Een jaar later krijgt hij het bevel over het escorteschip De Moor, waarmee een Belgisch wetenschappelijk team op ontdekkingstocht vertrekt naar de Australische Great Barrier, expeditie die 9 maanden zal duren.

Bij zijn terugkeer wordt hij aangesteld als Stafchef bij de Groepering voor Opleiding en Vorming van de Zeemacht te St-Kruis. Hij zal verder vele diverse functies uitoefenen, waaronder die van Korpschef Navcomost ((Cedra), alvorens met pensioen te gaan op 1 april 1980 als Kapitein-ter-Zee in de reserve.

Kapitein Robyns was gehuwd met Mevrouw Ginette Vanheer en vader van vijf kinderen.

Nous venons d'apprendre le décès, le 6 mars dernier, du Capitaine de vaisseau honoraire Arsène Robyns, père de l'Amiral de flottille Jean-Paul Robyns.

Le Capitaine Robyns est né à Visé le 13 mai 1925. En 1943, il entre à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers, où il acquiert en 1944 le brevet d'officier au long cours puis navigue à la marine marchande belge. En 1949 il rejoint la Force Navale qui l'envoie parfaire sa formation à la Marine Nationale française. A son retour en Belgique il sert successivement comme officier de pont à bord des dragueurs de mines et de la frégate Lieutenant de Vaisseau V. Billet, puis du Kamina. En 1951 il suit les cours de spécialisation Transmission à la Marine Royale des Pays-Bas. Il embarque en 1952 comme officier de transmission de la flottille des dragueurs océaniques. En 1954, il occupe les emplois d'officier du chiffre et d'officier des transmissions de l'Etat-major à Ostende.

Il devient commandant de la 1ère escadrille de dragueurs de mines en eau peu profonde (MSI) en 1956, puis commandant du dragueur océanique Bovesse et ensuite commandant en second du Kamina en 1960. En 1961 il occupe successivement les fonctions d'officier instructeur en transmission et de commandant de l'Ecole des Spécialités de Pont au Centre de Formation Navale à St Kruis et celles d'officier d'opérations à l'Etat-Major du Groupement Opérationnel d'Ostende.

En 1966 il prend le commandement du dragueur océanique Truffaut. En 1967 il est désigné comme commandant de l'escorteur De Moor, qui conduira l'expédition scientifique belge à la Grande Barrière australienne, expédition qui durera 9 mois. Au retour de cette expédition, il est mis en fonction au Groupement Instruction et Entraînement de la Force Navale à St-Kruis, dont il est devient le chef d'Etat-major. Il exercera de nombreuses autres fonctions dont celle de chef de Corps de Navcomost (Cedra), avant de prendre sa retraite le 1er juillet 1980 et devenir Capitaine de vaisseau dans le cadre de réserve.

Le Capitaine Robyns était marié à madame Ginette Vanheer et père de quatre enfants.

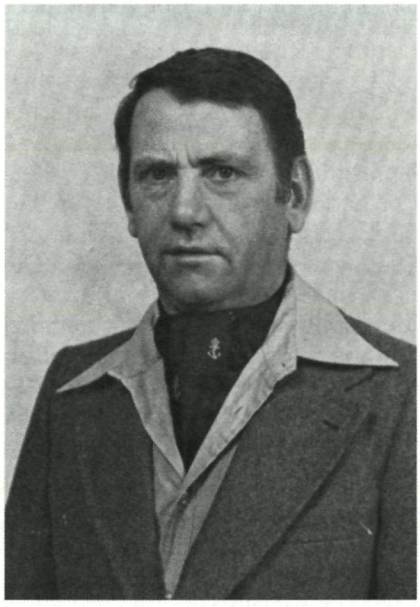
Een goed collega en vriend ging heen

René De Meersman (1932-2005)

Op 18 november jl. is, heel onverwachts, oud-marinefotograaf, Eerste Meester Chef b.d. René De Meersman overleden. Men zegt wel eens "dat de dood komt als een dief in de nacht" en zo gebeurde het ook bij René. Als men echter weet dat René geboren werd op 11 november 1932 en dus pas 73 werd, dan weet men dat hij véél te vroeg is heen gegaan, té vroeg voor zijn dochter Michèle en schoonzoon Mike, té vroeg voor zijn kleinkinderen Anthony en Mélanie, té vroeg voor zijn vriendin Ria, maar ook té vroeg voor zijn talrijke vrienden en oud-collega's van de Marine.

René De Meersman nam dienst als tijdelijk (3 jaar) vrijwilliger in de Landmacht op 1 december 1950. Eind 1951 verwierf hij in de school der pantserstrijdkrachten te Flawinne het brevet van specialist tankbestuurder. Op 1 december 1953, na het einde van zijn tijdelijk contract, verliet hij definitief de Landmacht en een jaar later engageerde hij zich op 1 december bij de toenmalige Zeemacht, vandaag Marine, als kandidaat beroepsonderofficier bij de sectie M.P.'s. Na een kort verblijf te Oostende in de toenmalige kazerne Generaal Mahieu, werd hij overgeplaatst naar de School der Militaire Politie in Tervuren. Op 1 maart 1955 werd hij voor korte tijd gedetacheerd bij de Rijnflottielje, een periode welke een diepe indruk bij René naliet en waar hij zo dikwijls over vertelde. Per 1 juni 1955 werd hij bevorderd tot Eerste Matroos, daarop volgden de noodzakelijke cursussen, onder meer te Arlon. In september 1956 werd hij aangesteld als Kwartiermeester en in 1959 mocht hij de eed afleggen als beroepsonderofficier.

Ondertussen had hij Daisy Gilon leren kennen en op 16 april 1960 trad hij met haar in het huwelijk.



1MC René Demeersman als model voor onze herenhalsdoek (Neptunus winkeltje 1980).

Foto: Archief Neptunus

René Demeersman tijdens een kleine plechtigheid ter gelegenheid van zijn op pensioenstelling (9 oktober 1984).

Foto: E. Van Haverbeke

Eind 1960 werd hij bevorderd tot Meester. Op 4 april 1963 werd uit hun huwelijk een dochter, Michèle, geboren. In september 1965 werd hij benoemd tot de graad van Eerste Meester en het jaar nadien verliet hij de Sectie M.P. en werd gedetacheerd bij de Afdeling Informatie en Public Relations van de Zeemacht. Het was ook in deze periode dat hij zich als fotograaf ging specialiseren in een cursus bij de Luchtmacht, waarvoor hij met succes slaagde. In 1973 werd hij tenslotte bevorderd tot Eerste Meester Chef.

Ondertussen was Michèle 12 jaar geworden en begon zij interesse te krijgen in de paardensport; zij werd daarin gestimuleerd door René die zelf een gedegen en bekwaam ruiter werd. Michèle was ondertussen opgegroeid tot een knappe jonge vrouw, en wat moest gebeuren gebeurde: zij leerde Mike De Coninck kennen, piloot bij de Luchtmacht, later F16 piloot, vandaag C130 piloot. Op 14 mei 1983 traden Michèle en Mike in het huwelijk.

Eind 1979 begin 1980, werd de werkdruk voor René steeds groter. Het was in die jaren dat de kleurenfotografie zeer veel van zijn tijd in beslag nam. Hij diende niet enkel talrijke reportages uit te voeren, maar bovendien kleurenfilms zelf te ontwikkelen en af te drukken. Zo was er in die tijd ook een efficiënte samenwerking tussen het Algemeen Rijksarchief te Brussel en de Zeemacht. René realiseerde heel wat foto-opdrachten voor prestigieuze tentoonstellingen zoals 'De Havens aan de Kust en aan het Zwin' en 'Heraldiek en Maritieme zegels'. Een heel stresserende tijd, maar waarvoor René zich met veel enthousiasme inzette. Het was ook in die periode dat de echtgenote van René de eerste ziekteverschijnselen vertoonde van een slepende ziekte. René besloot dan ook met pensioen te gaan, teneinde beter voor zijn vrouw te kunnen zorgen. Na 34 jaren dienst, waarvan 18 jaar bij de Dienst Informatie en Public Relations, nam hij tijdens een intieme plechtigheid op dinsdag 9 oktober 1984 afscheid van de Zeemacht. Wijlen Vice-admiraal André Schlim, toenmalig Stafchef van de Zeemacht, had erop gestaan het afscheid van René bij te wonen; ook Kapitein ter Zee o.r J.-Cl. Liénart, Directeur van de vzw Neptunus, Korvetkapitein Roger Van Ransbeek, Hoofd ZS1/IRP, en Commandant Urbain De Rycke, waren aanwezig en verder al zijn collega's en vrienden.

René met zijn hondjes «Troubles» en «Joyce».

Foto: M. De Coninck-Demeersman

René kon nog enkele maanden zijn lieve echtgenote intensief bijstaan, maar het mocht helaas niet baten; op 4 april 1985 moest Daisy de strijd opgeven.

Nu heeft ook hij ons verlaten, deze collega, deze vriend waarop men nooit tevergeefs beroep op deed, en dat deden we veel. Het deed goed op de uitvaartplechtigheid nog heel wat oud-collega's terug te zien. De 'oude getrouwen' van de M.P.'s waren daar, samen met Commandant Coppejans, maar ook Fregatkapitein Hosdain. Het tijdschrift en de vzw Neptunus waren vertegenwoordigd, met Eerste Meester Chef Jean-Claude Vanbostal, hoofdredacteur, 1KC Karien De Deyne, 1KC Nadine Vansteenkiste, secretaris, en ondergetekende.

Niet alleen een goed collega en vriend, maar ook een goed mens heeft ons veel te vroeg verlaten.

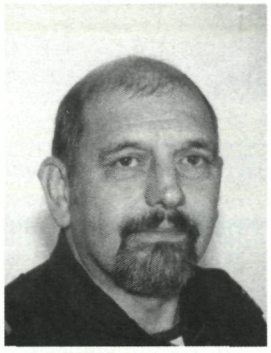
E. Van Haverbeke
Oud-hoofdredacteur Neptunus

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.

CPC J.-L. CUVELIER

1MC B. CLARENNE



1QC L. RIVA

Mise à la pension

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

1MC J. VAN SUNDERT

MTC E. KRAMERS

KTZ R. SEYMORTIER
1LZ E. DIERYCKXVISSCHERS
1LZ W. VAN DE VELDE
1MC G. DECLERQ
1MC D. DUCAT
SMU F. VANDENHEEDE
1QC J. HANTON
1QC R. LAMBREGHS

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

KTZ(B.D.) A. ROBYNS

1OM(B.D.) A. VAN RENTERGHEM

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

FKP(B.D.) P. DE MAESSCHALK
1MC(B.D.) F. FIERS
1AD(B.D.) G. VANDEVYVER
1QC V. DUBUISSON

LEDEN WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. 1OM - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - Sint-Stevens-Woluwe
BAERT H. - HASSELT
BAES M. Eerste Kwartiermeesterchef (b.d.) - OOSTENDE
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - HOUTAIN-LE-VAL
BECKERS L. - LEFFINGE
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BERGEZ J. Korvetkapitein - BRUGGE (Sint-Michiels)
BERO M. - OOSTENDE
BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - VLISSEGEM
BLAUWET R. - ASSEBROEK
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHS B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BROUCKE D. - ASSEBROEK
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
CAEYZEELE-BERTHELS F. - BOEZINGE
CAUWELS E. - DE PINTE
CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE LE CHATEAU
CLAREMBEAUX M CPF RHR - AYWAILLE

COGGHE C. Kwartiermeester - OOSTENDE
COLLETTE J.-M. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CORNEZ Ph. Capitaine de frégate - OOSTENDE
Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
DAMMAN-KONINGS - KOEKELBERG
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DEBBAUT A. - OOSTENDE
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. BRUXELLES
DECLERCK F. 1LZ(R) - LANGEMARK-POELKAPELLE
DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
DECROLY P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - RHODE ST. GENESE
de HEMPTINNE - Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - SERVILLE
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO
DENAUW J.-L. Eerste meester chef - JABBEKE(Snellegem)
DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
DEROO J. - DESTELBERGEN
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. Dhr. - MERKSEM
DE WACHTER W. - BORGERHOUT
DHONT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DREESEN-HERRLING R. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
DUBOIS M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - BELGRADE
DUHOUX J.M. - KNOKKE-HEIST
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. - GENT
DUMONT-MAROTTE C. Mme Vve Capitaine de vaisseau (e.r.) BRUXELLES
DUSAUCOIS J.CL. - LESSINES
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
ECTORS M. Flottielje admiraal - HOFSTADE
ESCH P. - BRUXELLES
FAICT M VTZ(R) - BRUGGE
FALASCA A. - CHIEVRES
FILIAERT N.V. - GENT
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
GHEYSENS G. - ITTERBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOETHALS W. Flottieljeadmiraal - VINKT
GROESEMAN M. CPT CRCM - IXELLES
GUILLAUME C.1QC - AUDERGHEM
HACHA Ch. - HERENT
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES
HELLEMANS C. Vaandrig-ter-zee - WILRIJK
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERMIS SODALES-ROYAL NAVY SECTION BELGE - OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
HEUSDENS R. - LA GLEIZE
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUZEAU DE LEHAIE Cl. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. MONS
HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LE HARDY DE BEAULIEU VCTE - GOSSELIES
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LEKEUX R. - OTTIGNIES
LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
LURQUIN-BODENGHIEN J. Mme. Vve. - BRUXELLES
MAES E. Erefregatkapitein - AALST
MAES F. - BRASSCHAAT
MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
MARLIER J.M. - SOIGNIES
MARSIA L. Capitaine de vaisseau - VIRGINAL-SAMME
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
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT KEMPEN - GEEL
NAVDETANT - ANTWERPEN
PANESI R. - OOSTENDE
PELS A Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN 6
PERMENTIER-SCHALTIN F.- AALST
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
PIRONGS P. - OEVEL (WESTERLO)
POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
QUAIRIAUX B. - BRAINE-LE-CHATEAU
RASQUIN R. - BRUXELLES
RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
ROSIERS J. Amiral de division - BRAINE L'ALLEUD
ROTEN L. - SCHERPENHEUVEL
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
RIJCKAERT C. Fregatkapitein - WILRIJK
SANDRAS Ph. - BREDENE
SAUWEN J. - BRUXELLES
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (R) - BREDENE
SEVERIN R. - BRUXELLES
SIMONS J.M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPELLEN
SOETENS Y. Capitaine de frégate(R) - OOSTENDE
STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
STIENNON D. MTC - HEIST-AAN-ZEE
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de division (R) BRAINE L'ALLEUD
THYS R. - EDEGEM
VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe Erefregatkapitein OOSTENDE
VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
VAN BUSSEL M. Fregatkapitein (R) - GENT
VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK
VAN DER BEKEN-SANDRAS - BOUSSU
VANDERPERREN F Korporaal Chef (b.d.) STERREBEEK ZAVENTEM
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VANDERWAL J. - OOSTENDE
VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - CONCARNEAU FINISTERE
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
VANTORRE A. - OOSTENDE
VERBOUW K. Korvetkapitein - RUDDERVOORDE
VERHEYDEN - BRUXELLES
VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUXELLES
VERRIEST H. - OOSTKAMP
VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee (R) - ANTWERPEN
VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT OOSTENDE

Afgesloten op datum van 14 maart 2006
Clôturé à la date du 14 mars 2006

EADS Defence Electronics.
The Innovative Power.

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

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

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

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

Defence Electronics, a Business Unit of the Defence & Security Systems Division.
www.eads.com de@eads.com

EADS
Defence Electronics
D-89070 Ulm
Phone: +49 (0) 731. 392-3900
Fax: +49 (0) 731. 392-203900

EADS Defence & Security Systems Belgium NV
Siemenslaan 16
B-8020 Oostkamp
Phone: +32 (0) 50.831-802
Fax: +32 (0) 50.831-803

fn.06.0026

EADS DEFENCE & SECURITY