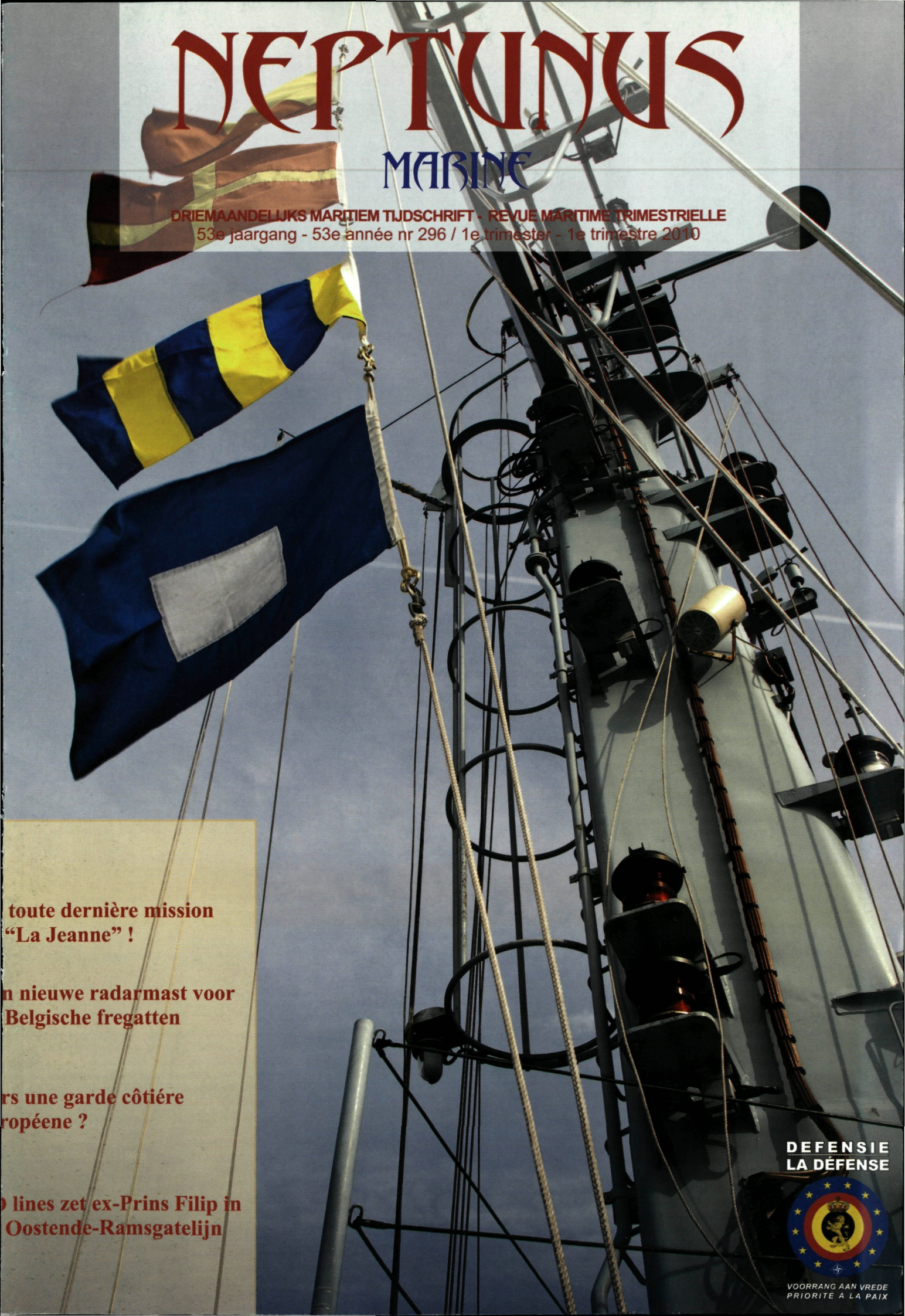


NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT - REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE
53e jaargang - 53e année nr 296 / 1e trimester - 1e trimestre 2010

toute dernière mission
"La Jeanne" !

n nieuwe radarmast voor
Belgische fregatten

rs une garde côtiére
ropéene ?

lines zet ex-Prins Filip in
Oostende-Ramsgatelijn

DEFENSIE
LA DÉFENSE

VOORRANG AAN VREDE
PRIORITÉ À LA PAIX

"NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift
van de Vereniging voor Hulpbetoon
in de Marine

Revue maritime trimestrielle de
l'Association d'Entraide de la Marine

53e jaargang - 53e année
nr. 296 - 2010/1

Verkoop & Abonnementen
Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

Jaarabonnement (4 nummers)
Abonnement annuel (4 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 17,00

Beschermend lid / Membre protecteur
€ 19,50

Weldoend lid / Membre bienfaiteur
€ 24,50

Erelid / Membre d'honneur
€ 37,00

Abonnement buitenland
Abonnement étranger
€ 33,00

Te storten op rekening
A verser au compte
551-2731300-43
van / de Hulpbetoon / Neptunus

Uitgever - Editeur
Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine VZW
Association d'Entraide de la Marine ASBL

BP 44, 8380 Zeebrugge
Tel. : 050/37.77.07 - Fax: 050/55.09.15
E-mail: vzw.neptunus@scarlet.be

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue
M. Hellemans

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
J. Leye

Fotobewerking - Traitement des photos
A. Coupé

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité
J.-C. Vanbostal

Redactieraad - Comité de rédaction:

Voorzitter - Président: J-C Liénart

L. Delprat, J-P. Hosdain, A. Jacobs, J. Leye, L. Naessens, F. Philips, H. Rogie, J.- C. Vanbostal, M. Van Bussel, E. Van Haverbeke, H. Drago, J.-Y. Patris.

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 - Camiel Van Den Busschestraat, 89
8310 Assebroek

Cover-foto / photo couverture : Jorn Urbain

INHOUD SOMMAIRE

nr 1 maart mars 2010

La toute dernière mission de 'La Jeanne' !
Deux officiers belges embarqués et une escale à Zeebruges
par G. Motmans et X. Laboulle 02

Een nieuwe radarmast voor de Belgische fregatten
door C. Delgoffe 04
Oostende nieuwe havengeul gebruiksklaar
door H Rogie 05

Vers une garde côtière européenne?
par S. Ots 06

Welke teloorgang van de Reserve?
door G. Heeren 08

Composante Marine Belge
Upgrade Chasseur de Mines Tripartites
par E. Bauthier 09

Nos marins lors de la débacle de 1940 (II)
par G.Billet 12

Stützpunktgruppe Ostende en de 18e Vorpostenbootflottille in de Operatie Cerberus (deel 2)
door R. Weise 17

Mémoire de guerre atlantique!
par Saint Bernard du Spuikom 22

Sands of Glory
De Panne in het brandpunt van 'Operatie Dynamo'
door H. Rogie 23

Info Marine 26

Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (IV) - L'évolution du port d'Ostende à travers les âges
par A. Delporte 31

Les scouts marins - Cent ans déjà!
par J.C. Liénart 36

LD lines zet ex-Prins Filip in op Oostende-Ramsgatelijn
door H. Rogie 38

Cap sur de jeunes peintres talentueux
par Saint Bernard du Spuikom 39

Boekbespreking - A lire 41

14 février 1945 : le port d'Ostende s'embrase
par J.-P. Hosdain 42

Military and Naval Quotations 43

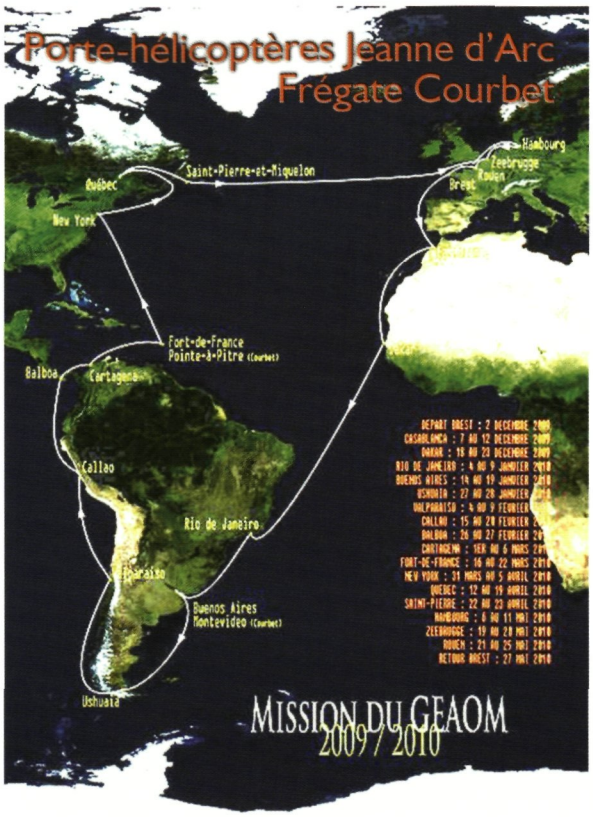
Einde in zicht voor de M651 Verseau (ex-M920 Iris)
La fin du M651 Verseau (ex M920 Iris)
door/par C. Delgoffe 44

Boetiek/Boutique Marine - Vlootbezoeken 46

Lijst gepensioneerden/Liste des pensionnés 47
Overlijdens - Décès 47
Leden Weldoeners / Membres bienfaiteurs 48

La toute dernière mission de 'La Jeanne' !

Deux officiers belges embarqués et une escale à Zeebruges



Pour sa dernière campagne, le porte-hélicoptères de la Marine française, la Jeanne d'Arc, fera escale à Zeebruges les 19 et 20 mai 2010. Le navire a quitté Brest le 2 décembre dernier pour prendre part à sa 45ième et dernière mission. 'La Jeanne', accompagnée de la frégate Courbet , constitue le Groupe École d'application des officiers de marine (GEAOM) chargé d'assurer la formation à la mer des élèves-officiers de la promotion 2006 de l'École Navale de la Marine nationale française. Cette mission de six mois, qui emmènera les élèves-officiers de Casablanca au Québec, en passant par Valparaíso, leur donnera l'occasion d'être formés en équipage et dans un contexte opérationnel. Ils rallieront ensuite directement leur unité d'affectation. Le retour du porte-hélicoptères à Brest est prévu le 27 mai 2010. Deux de nos officiers ont embarqué à Brest début décembre 2009 et débarqueront à la fin de la mission de la Jeanne.

Le Groupe Ecole d'Application des Officiers de Marine (GEAOM) a pour vocation de parfaire et mettre en pratique la formation des élèves-officiers de la Marine nationale française avant qu'ils soient envoyés dans les unités de la force. Cette année le groupe est composé pour la dernière fois du PH **Jeanne d'Arc** et de la frégate FLF **Courbet**. Nous sommes 103 élèves, dont 12 élèves étrangers, à participer à l'entièreté de cette dernière campagne. Nous serons rejoints pendant des périodes plus ou moins longues par d'autres élèves des pays dans lesquels nous faisons escale et également par des élèves d'autres départements, comme les Affaires maritimes. La prochaine campagne du GEAOM aura lieu à bord du BPC Tonnerre et son concept sera légèrement modifié. La **Jeanne d'Arc** a en effet, après 45 ans de bons services, atteint l'âge de la mise en retrait du service.

La mission du GEAOM

La **Jeanne d'Arc** n'est pas uniquement un porte-hélicoptère. Elle a repris son nom et sa mission du croiseur **Jeanne d'Arc** lors du retrait du service de celui-ci. La mission principale de la **Jeanne d'Arc** est la formation au commandement, tant pour l'aspect navigation que pour l'aspect combat. Une formation sur les machines est également dispensée à bord pour les spécialités techniques ; pour les spécialités opérationnelles telles que celles que nous avons choisies, il ne s'agit que d'une initiation afin de comprendre les contraintes et le fonctionnement des machines pour mener à bien la navigation. La formation est complète et se subdivise en périodes de cours et de mise en pratique lors d'exercices synthétiques ou non ; elle devra cependant être approfondie plus tard dans la carrière de l'officier. Elle comprend également des concepts récents comme la lutte asymétrique ou les techniques de lutte contre le narcotrafic. De même, lors des escales, la formation continue par des conférences en présence du monde diplomatique français ou international. En effet, chaque pays où nous faisons escale est analysé sur sa géopolitique mais également sur son économie ou encore sur les personnes historiques ou contemporaines qui les ont marqués. Les conférences sont habituellement suivies d'une réception dans le but de créer des liens avec la population locale mais aussi avec les expatriés. Dans la mesure du possible, un représentant du monde diplomatique du pays des élèves étrangers embarqués y assiste. Ainsi nous avons, par exemple, eu l'occasion de nous entretenir

avec notre attaché de Défense à Buenos Aires, qui en plus de ses informations précieuses sur le pays, nous a guidé dans nos visites. Nous avons également discuté avec du personnel de nos ambassades à Casablanca et à Rio de Janeiro, au sujet des échanges économiques et culturelles avec la Belgique. Nous n'avons pas à rougir de notre pays ; il est unanimement apprécié par le monde diplomatique international qui dans sa majorité y a séjourné plusieurs années. Dans tous les ports que nous visitons, des traces de notre pays sont bien présentes: statues, noms de rue, restaurants et bien d'autres encore.

Notre expérience en tant qu'élèves belges embarqués

Notre formation au sein de l'ERM ou de l'ESNA et de l'ENS, nous a fourni de bonnes bases pour commencer cette campagne. Nos principaux atouts sont la bonne connaissance nautique, l'expérience de la vie en équipage et du commandement d'une équipe de la passerelle, et enfin la connaissance du milieu OTAN (en dehors des cours enseignés, nous avons tous deux participé pendant un mois à un STANAV à bord de chasseurs de mines belges). En effet, contrairement à nos collègues français, nous avons passé nos campagnes en équipage à bord de différents navires de la flotte belge avec des équipages expérimentés. La principale difficulté rencontrée est la quantité impressionnante de procédures et d'abréviations utilisées. Mais il s'agit d'une expérience unique pour naviguer avec des marins de toutes nationalités, de découvrir des pays et paysages magnifiques, de comparer des procédures, de créer des liens d'amitié à travers le monde et de naviguer sur un navire porteur d'autant d'histoire. Il s'agit également de notre première mission longue durée, une première épreuve pour les familles restées au pays. Le plaisir sera donc très grand, à la fin des six mois de mission, de retrouver nos familles et notre Marine.

EDV G. Motmans et EDV X. Laboulle

La carrière de la **Jeanne d'Arc**, *navire mythique de la marine française, en chiffres* : 1.760.000 nautiques parcourus – 6.400 officiers formés - 74 officiers belges embarqués - 784 escales dans 84 pays – 15.000 membres d'équipages successifs - 2 machines à vapeur de 40.000 chevaux – 85.000 appontages - 45 missions.

Les officiers belges qui ont embarqué à bord de la Jeanne d'Arc :

1964-1965	Bodet	Van Helst	Wouters	
1966-1967	Boden			
1968-1969	Verhulst	Vandenberghe		
1988-1989	Iserentant			
1989-1990	Abeloss	Gekiere	Dory	Luypaert
	Boddin	Brach	Warnauts	Muylaert
1990-1991	Botman	Rosoux	Vanthieghem	Scheirlinckx
	Burggraeve			
1991-1992	Hesbois	Terrasson	De Baets	
1992-1993	Bouters	Damman	Laenen	De Maesschalck
	Hoornaert	Van De Kerckove		
1993-1994	Schotte	Cottyn	Van Tricht	
1994-1995	Dubois	Degraer	Thibaut	
1995-1996	Verhaege	Coppieters De Gibson		Van Leeuwen
1996-1997	De Mey	De Paepe	Trullemans	Van Belleghem
	Van De Gucht			
1997-1998	De Brauwer	Colonval	Maes	
1998-1999	Dujeux	Pierlot	Vandermissen	Seys
2000-2001	Anthone	Cockx	Clauwaert	De Winter
	Camut			
2001-2002	Van Bree	Geerinck		
2002-2003	De Vleeschauwer	Henry	Decoster	
2003-2004	Vande Gaer	Beyls		
2004-2005	Michel	Sampermans		
2005-2006	Vermeylen	Biermans		
2006-2007	Machiels	Moors		
2007-2008	Claeys	Lambrecht		
2009-2010	Motmans	Laboulle		

Een nieuwe radarmast voor de Belgische fregatten

huidige mast van F930 Leopold I

De firma Thales Nederland heeft een belangrijk order verworven voor het moderniseren van de Belgische fregatten F930 **Leopold I** en F931 **Louise-Marie**. Beide schepen zullen uitgerust worden met een nieuwe mast waarin de Seastar en de Gatekeeper worden ingebouwd. Beide systemen zullen de waarschuwingsradar Smart-S en de vuurleidingradar Stir vervolledigen, waardoor de waarneming van de kleine oppervlaktecontacten vergemakkelijkt wordt. De Seastar, die eveneens gecommercialiseerd wordt onder de noemer Sea Watcher 100, werd ontworpen om asymmetrische dreigingen te behandelen; hij kan, naast het begeleiden van de helikopters, zeer kleine doelen zoals periscopen en gevechtszwemmers detecteren en volgen. De Gatekeeper van zijn kant is een 360° elektro-optisch bewakingssysteem dat gebruik maakt van infrarode en televisie (IR/TV) beelden om een panoramisch zicht rond het schip te verschaffen zodat kleine, mobiele platformen kunnen gedetecteerd worden, dit vooral in de kustwateren. De mast werd reeds door de Nederlandse Marine (KNM) aanvaard voor haar zusterschepen, de fregatten F828 **Van Speijk** en F831 **Van Amstel**.

Deze modernisatie zal in 2011 en 2013 worden uitgevoerd aan boord van de Belgische schepen. In dienst genomen respectievelijk in 1991 en 1993 bij de KNM werden de F827 **Karel Doorman** en de F829 **Willem Van Der Zaan** in 2005 door de Belgische Marinecomponent aangekocht ter vervanging van haar drie overblijvende E-71 Wielingen klasse fregatten (die op hun beurt werden verkocht aan Bulgarije). De F827 **Karel Doorman** werd in 2007 te Den Helder (NL) overgedragen als de **F930 Leopold I** en de F829 **Willem Van Der Zaan** in 2008 te Antwerpen als de F931 **Louise-Marie**. Beide namen werden in 2005, ter gelegenheid van de 175ste verjaardag van België, gegeven als eerbetoon aan het eerste Belgische vorstenpaar.

Computerzicht van de BNS Leopold I met de nieuwe mast (bron: Thales Nederland).

De schepen zijn 125.2 meter lang en hebben een maximale waterverplaatsing van 3320 tonnes (full load). Ze hebben een ingescheepte Alouette III helikopter die in een nabije toekomst wordt vervangen door een NH-90 en een bemanning van 155 manschappen (+ helikoptercrew). Hun bewapening omvat 8 Harpoon anti-shipping missiles (SSM), 16 vertical launch Sea Sparrow raketten tegen vliegende doelen (ASM), een Oto-Melara 76 mm kanon, een Goalkeeper snelvuurkanon, twee 12,7 mm Browning machinegeweren en vier 324mm torpedobuizen.

Christian Delgoffe

Bronvermelding: Mer et Marine 17 februari 2010 - Documentatie: 1MP Delgoffe - Combat Fleets of the World 2005.

© NVVS (Februari 2010)

Oostende: nieuwe havengeul gebruiksklaar

Sinds eind februari is de nieuwe aanlooproute van de Oostendse haven gebruiksklaar. Een bredere en diepere vaargeul kan voortaan veilig bevaren worden door schepen tot 200 m lengte, met een draagvermogen van circa 10.000 dwt. Deze realisatie opent nieuwe perspectieven voor de havenactiviteiten van Oostende.

De haven van Oostende moet twee nieuwe strekdammen krijgen opdat grotere schepen gemakkelijker en veiliger de haven zouden kunnen aanlopen. Twee jaar geleden werd dan ook gestart met de afbraak van het betonnen oosterstaketsel en het uitbaggeren van de nieuwe havengeul. Begin vorig jaar waren de afbraakwerken voltooid en kon men de bouw van de nieuwe oostelijke strekdam opstarten. Ook werd intussen intensief gewerkt aan het uitbaggeren van de verbrede vaargeul en een nieuwe, meer noordelijk gelegen aanlooproute.

Deze grootscheepse baggerwerken zijn zopas voltooid en de nieuwe haven- en aanloopgeul loopt nu vanaf de draaicirkel vóór het Montgomerydok tot zo'n 5 km in zee. Op een lange, rechte koers van 143° kunnen de ferries van Transeuropa Ferries en die van de LD Lines gemakkelijker en veiliger de haven binnenlopen. Om dit te verwezenlijken werd niet minder dan 2 miljoen kubieke meter specie uitgebaggerd tot – 8,5 meter onder GLLWS. Kostprijs van dit alles: 7,7 miljoen €.

Wat de bouw van de oostelijke strekdam betreft, deze wordt nu verder opgehoogd tot 6 meter. Na de zomer krijgt hij zijn definitieve hoogte van 7 meter. De nieuwe strekdam zal in totaal 600 meter in zee steken en bovenop komt er een brede wandelweg. Ook moet een nieuwe westelijke dam gebouwd worden en daarmee wordt eerstdaags gestart. De voet van dit nieuwe havenhoofd begint ter hoogte van de eerste golfbreker ten westen van het Kleine Strand. Van medio april tot november dit jaar zullen circa 60.000 vierkante meter stenen onder de waterlijn gestort worden. De oude havengeul wordt intussen met grind gedempt door het stortschip Atlantis. Men hoopt tegen 2012 al deze werken te kunnen afronden, zodat roro-vrachtschepen en cruiseschepen tot 200 meter lengte en een draagvermogen van 10.000 dwt zullen kunnen aanlopen. Voor Oostende opent deze realisatie beslist nieuwe perspectieven op maritiem vlak.

Henri Rogie

"Aan_zee"_by_hugo_@_picasaweb_google_com

Vers une garde côtière européenne ?

Et si demain ? ...

La Manche, un remorqueur fait route vers Zeebruges à une vitesse de dix nœuds. Le navire, construit en 1972 et aujourd'hui immatriculé à Dakla, Ouest-Sahara, a été revendu et rebaptisé à plusieurs reprises avant d'être acheté par le propriétaire actuel. Ce dernier l'a enregistré comme navire de plaisance : avec ses 43 mètres bien que mesurant 495 GRT, le navire est parfait pour la mission. Dans un petit chantier d'Afrique, le nouveau propriétaire du bâtiment a fait procéder aux aménagements rendus nécessaires pour sa nouvelle carrière. Le patron du chantier a bien suspecté de la contrebande de stupéfiants, mais puisqu'il a été payé rubis sur l'ongle, il s'est bien gardé de s'en ouvrir.

À la nuit tombante, alors que le remorqueur se trouve au nord du Havre, le capitaine réduit la vitesse, attend d'être dépassé par un supertanker puis donne l'ordre de commencer le mouillage des mines à orin artisanales jusqu'alors camouflées sous une bâche. Elles sont fabriquées avec des fûts de 200 litres remplis de semtex[1] chinois et dotées d'un simple système de mise à feu par contact. Les charges sont attachées avec un câble en acier à une ancre consistant d'un fût coupé rempli de béton. Les terroristes se sont inspirés des mines de la première guerre mondiale pour fabriquer un retard d'armement avec pastille de sel sans lequel une explosion ne se ferait pas attendre longtemps. A l'aide de son radar, le capitaine manœuvre afin d'avoir le plus d'écart possible a l'arrière. Le mouillage se poursuit toute la nuit, mais la densité du trafic ne permet à l'équipe de ne mouiller que huit des dix mines qui se trouvent sur le pont.

À l'aube, le remorqueur atteint le Pas de Calais, l'endroit le plus étroit de la Manche, et poursuit sa route vers Zeebruges. Vers 17 heures, le capitaine demande permission d'entrer dans le port de Zeebruges ; arrivé à hauteur du terminal GNL, il vire brutalement à bâbord et fonce dans la direction du méthanier qui y est amarré. Ignorant les appels de 'Zeebrugge Port Control', le capitaine éperonne le gazier transportant 210.000 m3 de gaz liquéfié, et initie la charge d'ANFO[2] contenue dans la soute du navire. Une énorme flamme de chalumeau éclaire le ciel, l'incendie qui en suit détruit une grande partie de l'installation de déchargement. Heureusement, les déflagrations n'endommagent pas les citernes de stockage, construites selon des normes très strictes.

À peine une heure après, à 100 nautiques de là, un porte-conteneurs est touché par l'explosion d'une des mines et, quand un peu plus tard, un second navire est endommagé par une explosion sous-marine, le trafic dans la Manche s'arrête. Les armateurs ordonnent à leurs capitaines de se mettre à l'ancre là où ils se trouvent. Le trafic vers Rotterdam, Hambourg et Anvers, les trois principaux ports conteneurs d'Europe[3] s'arrête Les conséquences se font immédiatement sentir, la vie économique européenne s'arrête sur le coup, les gens se mettent à accaparer massivement.

En Europe, dont le commerce extérieur dépend à plus de 90% des voies maritimes, avec plus de 3,7 milliards de tonnes chargées et déchargées par an[4], ce scenario serait catastrophique. Est-il cependant réaliste ? Quelles sont les mesures mises en œuvre pour éviter un tel attentat ? Quels organismes européens contribuent à la sûreté maritime[5] ?

La sécurité maritime aujourd'hui : un rapide état des lieux

Il faut d'abord noter que les pays membres de l'Union européenne n'ont pas attendu les directives communautaires pour agir en ce domaine, même si les premières mesures prises visaient surtout à assurer la sécurité de la navigation et à prévenir les effets dévastateurs de la pollution suite aux déversements accidentels ou délibérés d'hydrocarbures. Un navire naviguant dans un détroit comme la Manche ou approchant d'un port, a obligation de s'identifier auprès des sémaphores. Les informations requises sont, entre autres, le nom, l'État du pavillon, le port d'attache, le nombre de membres d'équipage, le chargement, le tirant d'eau, les ports de départ et de destination. Depuis 2003, le système d'identification automatique (AIS[6]) permet la transmission automatique d'une partie de ces données. Les autorités demeurent

Annotations :

1. Explosif.

2. Ammonium Nitrate/Fuel Oil : explosif artisanal.

3. Chiffres 2008 - source International Association of Ports & Harbors.

4. Source AESM - chiffres de 2008.

5. Dans le contexte de l'article sécurité est le dispositif mis en œuvre pour empêcher un accident tandis que sûreté est défini comme ce qui touche à la défense de l'intégrité du territoire ou de l'État.

6. Système d'Identification Automatique imposé pour les navires de jauge brute supérieure à 300 depuis 2007 ; il permet l'échange automatisé de données entre les navires et les centres de surveillance de trafic.

cependant confrontées au problème du contrôle de ces renseignements, qu'ils soient donnés par le capitaine du navire ou par le SIA. Ceci suppose qu'un instrument permette de comparer les éléments fournis avec ceux stockés dans une base de données pour, par exemple, dresser l'historique d'un navire. Certaines de ces informations proviennent de sociétés commerciales comme Lloyd's MIU, d'autres de diverses autorités maritimes. À l'évidence, le trafic maritime répond dans la majorité des cas aux prescriptions réglementaires, armateurs et affréteurs ayant tout intérêt à transmettre des données correctes et facilement contrôlables.

Mais le problème n'est pas là, comme le démontre l'exemple ci-dessus ; des terroristes n'ont en effet qu'à s'emparer d'un seul navire pour menacer la sûreté d'un pays. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, le monde a pris conscience des défaillances de la sûreté des transports. Le modus operandi et l'échelle des attentats ont brutalement démontré que la sûreté nationale n'était plus garantie. Le vecteur utilisé a fait comprendre que le temps où la voiture piégée constituait la menace terroriste majeure était définitivement révolu. Forts de ce constat, les États-Unis ont plaidé l'instauration d'un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) auprès de l'IMO[7]. Selon le code ISPS, en application depuis 2004, les ports et navires sont répartis en trois catégories reflétant leur degré d'adaptation aux mesures de sûreté. Un navire en visite dans une infrastructure portuaire doit appliquer au minimum le niveau de sûreté de cette dernière. Il n'y a pas de pénalité en cas de non respect du code, ce sont les forces économiques et commerciales qui contraignent à s'y conformer.

Et dans un avenir proche ?

La sûreté maritime n'est cependant pas qu'un problème portuaire, d'autant plus que certaines infrastructures n'ont pas de référence ISPS, ou alors minimale. Il est donc important de pouvoir 'tracer' les navires marchands en route. Au vu de l'étendue des océans, ceci n'est pour l'instant pas possible mais le système d'identification à longue distance et de suivi LRIT[8] doit y remédier en permettant de suivre des navires au-delà de la portée des réseaux AIS côtiers. Pour les pays européens c'est l'EMSA[9] qui gère le centre de données, l'EU LRIT Data Centre. Opérationnel depuis juin 2009, il permet aux états-membres d'accéder aux données des navires faisant escale dans leurs ports. Une autre initiative dans ce domaine est le GMES[10], programme d'observation terrestre par satellites participant autant à la protection de l'environnement qu'à la sûreté des peuples européens. Établi en coopération avec l'ESA[11], le GMES est aujourd'hui en phase pré-opérationnelle et doit entrer en service en 2011. Une autre plateforme d'échange d'information soutenue par l'EMSA est le Safeseanet ; ce système permet l'échange de données entre des bases locales selon des formats uniformément définis. Auparavant, les informations comme l'historique des incidents d'un navire était connues de l'État du pavillon mais souvent inaccessibles à d'autres parties. Safeseanet a été instauré après le naufrage du tanker Erika et vise d'abord la sécurité et non la sûreté de la navigation, même si les données enregistrées servent aussi aux organismes de sûreté.

Puisque les ports sont autant de points d'entrée dans l'Union Européenne, l'agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières (FRONTEX) y est aussi active. Créée en 2004, elle est chargée de la coordination et de la coopération opérationnelle entre les états membres en matière de gestion des frontières extérieures. Dans ce cadre, leurs forces mènent des opérations conjointes de surveillance et de contrôle des flux maritimes qui visent autant à sauver des vies en mer qu'à réduire l'immigration clandestine et à combattre le trafic des êtres humains par des réseaux mafieux internationaux. La Commission Européenne a aussi initié un système européen de surveillance des frontières. Baptisé EUROSUR, sa finalité est d'empêcher les franchissements non autorisés des frontières, contribuant ainsi à la prévention de la criminalité transfrontalière. Enfin, lors de la cinquième conférence annuelle en février dernier, l'Agence de Défense Européenne, a insisté sur la nécessité de synergies dans le développement de capacités civile et militaire, notamment dans le domaine de la surveillance maritime. L'EDA prend ainsi les devants dans l'approche globale de la surveillance maritime préconisée par l'Union Européenne depuis 2007 et confirmée par les actes finaux du Conseil de l'Union Européenne du 17 novembre 2009. L'objectif est de dresser une feuille de route vers un système commun d'échange d'information pour la fin 2010.

Vers une politique maritime intégrée européenne ?

Les initiatives européennes ne manquent donc pas, mais est-ce suffisant pour parler d'une garde côtière ? Non, parce qu'outre les systèmes de surveillance, une vraie garde côtière doit disposer de moyens d'intervention. Il suffit de comparer avec l'US Coast Guard pour comprendre que l'Europe en est encore loin. Dans la plupart des états-membres, les compétences dans le domaine maritime dépendent de plusieurs organes gouvernementaux et les moyens d'intervention sont souvent un amalgame de moyens relevant de diverses compétences. Souvent, la marine joue un rôle important dans ce domaine mais, dans beaucoup de pays, la gendarmerie, la police ou encore les douanes sont des partenaires habituels importants. Faute de volonté politique globale, la création d'une garde côtière européenne ne semble donc pas à l'ordre du jour ; les nombreuses initiatives européennes renforcent néanmoins le maillage des centres nationaux et contribuent ainsi à une sûreté maritime renforcée. Dans un premier temps, l'Union européenne doit consentir un effort pour parvenir à une approche globale et désigner une agence maîtresse dans le domaine de la sûreté maritime (lead agency). Ce guidage supranational doit renforcer la volonté politique des états-membres. Le succès des opérations anti-piraterie ATALANTA d'EU NAVFOR pourrait ici servir non seulement d'exemple, mais aussi de catalyseur.

CPC Serge Ots

Stagiaire Collège interarmées de défense

Le CPC Ots est officier plongeur-démineur, spécialiste en lutte anti-mine ; il fut Commander SNMCMG1 en 2007

Annotations :

7. International Maritime Organisation - 164 états membres.

8. Long Range Identification and Tracking.

9. European Maritime Security Agency.

10. Global Monitoring for Environment and Security.

11. European Space Agency.

Welke teloorgang van de Reserve?

Vanuit de Marinecomponent hebben we met veel aandacht het artikel 'De teloorgang de Reserve' van de hand van Henri Rogie in nr 295 van Neptunus gelezen. We prijzen ons gelukkig dat hij, hoewel hij al vele jaren niet meer tot de gemeenschap van de actieve Reserve behoort, zich nog altijd heel betrokken voelt bij de Marine en zich het lot van de Marinecomponent en specifiek haar Reserve aantrekt. We kunnen ons echter niet van de indruk ontdoen dat hij zich laat leiden door een zekere nostalgie en dat hij, als buitenstaander, niet over alle elementen beschikt om een correct beeld te schetsen. Hierdoor is zijn analyse niet volledig en zijn de besluiten op zijn minst kwetsend voor hen die zich vandaag de dag in de Reserve engageren; en nu zijn dat dus alle Reservisten. Het is waar dat de huidige Reserve enorm gereduceerd is in aantallen en, in regel, beperkt wordt in inzet door de 5/7 dagen regel, maar hun bijdrage aan Defensie en de Marinecomponent is onmisbaar waardoor hun engagement ook meer authentiek is en enorm gewaardeerd wordt.

De heer Rogie komt uit een Reserve die naar de letterlijke betekenis van het woord een reserve was voor de actieve strijdkrachten in tijden van oorlog. Men had dan inderdaad reservebataljons, een reserve-squad en een reserve divisie Marinefuseliers nodig, bedoeld om op het strijdtoneel de actieve eenheden te versterken of te vervangen. Daarnaast bezetten sommige reservisten functies van hun actieve collega's zodat deze gevechtsfuncties konden opnemen of kwamen ze staven versterken. In deze Reserve had men 2 soorten reservisten: de slapende 'want ik moet na mijn dienstplicht' en de zeer actieve, waarvan menigeen de reserve beschouwden als een tijd waarbij zeker het aangename aan het nuttige gekoppeld werd (gaan varen –het reserve-squad–, op kamp gaan –Divmarres–). Na de Koude Oorlog, met het verdwijnen van de grootschalige militaire dreiging, hebben we duidelijk een dergelijke Reserve niet meer nodig.

De auteur spreekt zichzelf tegen als hij stelt dat destijds de reserve-eenheden geïntegreerd werden in de actieve eenheden van de Krijgsmacht en dan, verder in de tekst, de grotendeels uit reservepersoneel bestaande bemanningen van het reserve-squad roemt. Vroeger vormde namelijk het reserve-squad een aparte entiteit, waarbij op vrijdagavond de vaste bemanning –op enkele sleutelfuncties na– haar schip verliet en voor het weekend afgelost werd door reservisten. Ook Divmarres had een volledig onafhankelijke structuur met meerdere compagnies fuseliers en een volledig eigen commando. Alle Reservisten zaten in één Korps, NAVCENPERS, onder bevel van ZSRes, en werden van daaruit naar een opdracht gestuurd. Enkel zij die de staven of eenheden versterkten, werden voor de duur van een oefening of voor een andere activiteit geïntegreerd.

De huidige Reserve is, weliswaar in fasen met (een voorlopig?) einde in 2010, geëvolueerd van een ***vervangend/versterkend*** element naar een grotendeels ***complementair*** element waarbij de reservisten ingezet wordt voor functies die exclusief aan hen voorbehouden zijn. Daartoe is voor het eerst begin 2006 de nieuwe OT's Reserve in voege gekomen (en niet in 2008, zoals de auteur schrijft in verband met Divmarres) en werden de functies voor het laatst in 2009 getoetst op het structureel karakter van behoefte van de eenheid. Het is overduidelijk dat de huidige Reserve niet alleen meer, maar zelfs volledig geïntegreerd is in de structuren van de actieve eenheden. M.a.w. bijna iedere Korpscommandant aan wal heeft reservisten in zijn organisatie zitten en draagt zelf de volledige verantwoordelijkheid over die personen, net zoals het het geval is met zijn actief personeel: een perfecte integratie in het actief kader dus met een volwaardige eigen functie. Zo werden de Marinefuseliers volledig opgenomen bij de dienst Bewaking Kwartier bij DIRNAVSUPPORT.

We doen het nu inderdaad met veel minder, ongeveer een 150 man binnen de Marinecomponent, maar al deze mensen engageren zich om jaarlijks hun wederoproepingen te doen. In bepaalde organisaties, zoals NCAGS (het vroegere NCSO) en IPR, gaat dit soms over 50 tot 100 dagen op jaarbasis, dagen waarvoor de reservist zich vrij maakt na afspraken met zijn werkgever. Daarbij wordt deze reservist daadwerkelijk ingeschakeld in operaties naast zijn actieve collega's. Zo vormt onze Reserve een permanente Belgische bijdrage aan de operatie ATALANTA, door het leveren van stafpersoneel aan het Operationeel Hoofdkwartier (OHQ) in Northwood (UK), of vullen zij voor diezelfde operatie specialistische functies aan boord in zoals juridische raadgever (LEGAD).

De heer Rogie stelt terecht dat, met het verdwijnen van de 'oude' Reserve, de Marinecomponent beslist heeft om de vaste plaatsen aan boord te schrappen. Een juiste beslissing want er zijn nu eenmaal geen reserveschepen meer die moeten bemand worden. Bovendien is de huidige regelgeving en normstelling om buitengaats te gaan zo geëvolueerd (IMO Standards of Training, Certification and Watchkeeping), dat het qua opleiding en benodigde training niet meer haalbaar is om dergelijke verantwoordelijkheden aan mensen te geven die maar een korte periode per jaar beschikbaar zijn. De auteur stelt het echter verkeerdelijk voor alsof Defensie de personen die 'het beste van zichzelf hebben gegeven om ons land gedurende vele jaren met hart en ziel te dienen', ondankbaar aan de deur gezet heeft. We hadden een honderdtal functies aan boord. Toen we betrokkenen eind 2005 meldden dat hun varende functie verleden tijd was en dat we met hen alternatieven binnen de Marinecomponent wilden bespreken, haakten velen af met als argument 'als ik niet kan varen, interesseert de Reserve me niet meer'. Zij die ons land echt willen dienen, zijn gebleven en blijven zich met hart en ziel inzetten in vaak andere, voor de Marinecomponent minstens even nuttige, functies.

Het is volledig correct dat de rekrutering van de nieuwe reserve niet goed loopt. De Directie Nationale Reserve zoekt, met vallen en opstaan, naar de goede manier. Deze is, met de meest recente wetswijziging, aangepast en het lijkt ons realistisch dat we binnenkort we met een goede, gerichte –en vooral nuttige– rekrutering kunnen starten. De tijd van de grote aantallen verplichte reservisten en weekendmilitairen, die zich klaar hielden voor de 'grote dag', behoort voorgoed tot het verleden. Wat nu overblijft, is een beperkte groep gespecialiseerde, goed getrainde, maar vooral bijzonder geëngageerde reservisten, die Defensie en de Marine in haar huidige operaties en activiteiten ondersteunen. En wie er ondertussen, rechtstreeks uit de burgerij, is bijgekomen, heeft al blijk gegeven van een uitermate grote wil om een volwaardig lid te worden van de Marinecomponent en deze vernieuwde Marinereserve. We hebben nu een andere, maar minstens evenwaardige Reserve!

KTZ Georges Heeren

Directeur Bestuursondersteuning Marinecomponent

Composante Marine Belge
Upgrade Chasseur De Mines Tripartite

En février 1974, la Belgique, la France et les Pays-Bas mettent sur pied un programme de recherches approfondies, destiné à la mise en chantier d'un nouveau chasseur de mines doté d'une coque en polyester. L'année suivante, ces trois pays européens signent un accord de coopération et, finalement, trente-cinq Chasseurs de Mines Tripartites (CMT) sont mis sur cale. La Belgique en reçoit dix. Chacun d'entre eux porte un nom de fleur si bien que la classe se dénomme 'Flower class'. En 2005, un programme de modernisation est lancé au profit des CMT belges et néerlandais. L'opération s'intitule BENECUP (Belgian Netherlands Capability Upgrade Project). On parle dès lors de CMT CUP. La visite d'aujourd'hui a lieu à bord d'une de ces unités, le M917 **Crocus**.

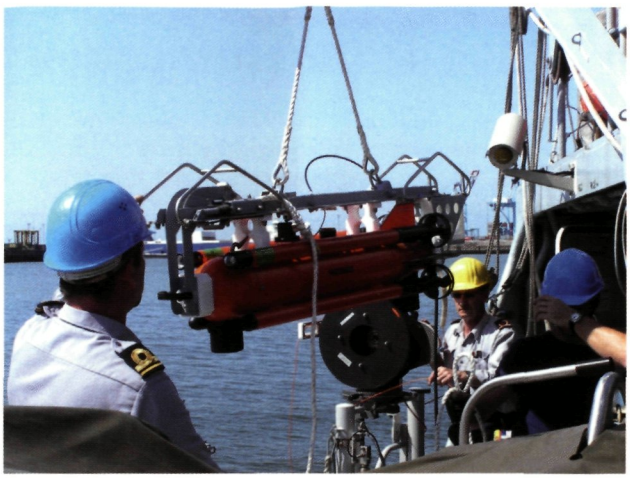
La modernisation d'un CMT CUP dure environ six mois. Cette opération se compose de l'installation d'un nouveau sonar rétractable dans la coque. Celui-ci est doublé d'une version mobile, un Eagle MK III SPVDS (Self-Propelled Variable Depth Sonar), c'est-à-dire un sonar autopropulsé qui navigue, par filoguidage, à des profondeurs variables. Ce complément au sonar de coque permet la détection et la classification des mines à une certaine profondeur et à une certaine distance du navire. Les problèmes de la propagation du bruit dans l'eau sont influencés par les conditions d'environnement comme les couches de surface ou les thermoclines. Ces problèmes peuvent être minimisés grâce à la mobilité du SPVDS. À cette modernisation s'ajoute l'utilisation de véhicules sous-marins Seafox pour l'identification et la destruction des mines. Afin de recevoir ces engins, la plage arrière du navire est pourvue d'un aménagement spécifique. Des mesures relatives à l'environnement et à l'hygiène sont également prises à bord : l'installation d'un générateur d'eau potable Osmose, l'adaptation de la cuisine, l'amélioration du système de production d'électricité, la rénovation de l'appareillage de communications internes et externes et le remplacement des divers senseurs de navigation.

Self-Propelled Variable Depth Sonar

Check-up complet du Seafox India

Notons que, depuis 2006, il est interdit de fumer à l'intérieur du CMT CUP. Sur le plan des communications militaires, les récepteurs HF, MF, UHF, VHF, IFF et SATCOM (Furuno Fleet 77) sont mis à niveau et ils sont compatibles avec les normes de l'OTAN. Le CMT CUP est également doté d'un GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), c'est-à-dire un système mondial de détresse et de sécurité en mer. Il s'agit d'un dispositif international qui utilise les toutes dernières technologies de communication par voies terrestres et par satellites ainsi que les systèmes de radiocommunication des navires. Grâce à lui, dès qu'une situation d'urgence se présente, les responsables des communications à terre, de même que les navires des environs immédiats sont alertés

rapidement. Ainsi, ce système améliore grandement les chances de localiser les rescapés.



Transbordement Seafox India

Les missions

Bien que le CMT CUP soit un bâtiment militaire, il n'est pas conçu pour l'attaque. Ses tâches essentielles sont :

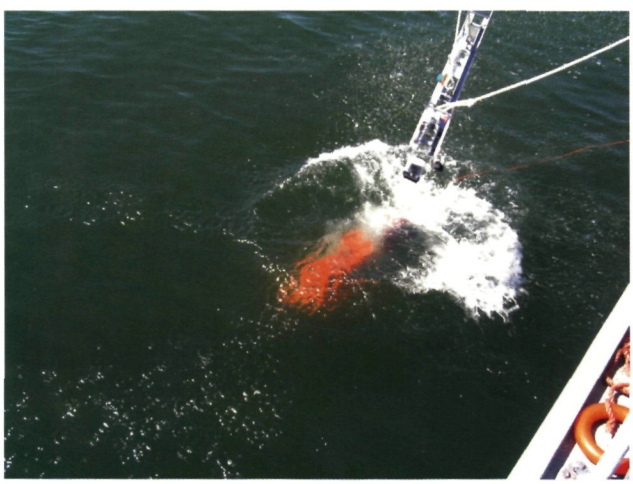
- la détection, la classification, la localisation, l'identification et la destruction des mines de fond, ancrées ou dérivantes, en vue de rendre les routes maritimes d'approche des côtes sécurisées pour les autres navires, tant militaires que civils ;

- la surveillance des fonds marins sur les routes de transit ;

- l'établissement de routes secondaires dans le cas de la localisation de zones dangereuses.

La chasse aux mines

Les plages de travail de la chasse aux mines se situent à des profondeurs de dix à soixante mètres. Les détections sont effectuées par le sonar de coque ou par le SPVDS qui, lui, peut descendre jusqu'à 120 mètres. Ce dernier est mis à l'eau par la grue articulée hydroélectrique installée sur la plage arrière, alors que le CHS (Cable Handling System), un bras articulé, le maintient à l'arrière du navire, loin des remous des hélices, tout en lui présentant le câble optique dont il a besoin pour être commandé et pour transmettre ses informations. Dès qu'une mine est repérée par le sonar ou par le SPVDS, le Seafox India (Identification) est mis à l'eau afin de procéder, par le biais d'une caméra et d'un éclairage halogène, à l'identification de l'engin, ce qui permet ensuite sa classification. Ensuite, un plongeur-démineur détermine avec précision l'emplacement du détonateur. S'ensuit l'intervention du Seafox Charly (Combat) qui se positionne, avec ses deux kilos d'explosif, contre ce même détonateur. L'explosion du Charly entraîne le déclenchement du détonateur et, par conséquent, la destruction de la mine. Les explosions ont lieu par sympathie, c'est-à-dire que l'une provoque l'autre. Les diverses commandes s'effectuent à partir du Centre Opérationnel. Celui-ci permet de collecter et de traiter les informations provenant des capteurs (sonars, radars, compas, Seafox, SPVDS, etc.), de commander le SPVDS et les Seafox, de visualiser l'état de la zone chassée, d'enregistrer des images, de transmettre les coordonnées d'un point, etc.



Lancement Seafox India

Détail CMT CUP

Bien que le Seafox Charly soit détruit lors de l'explosion de la mine, un calcul du coût global d'une telle intervention démontre que c'est finalement la solution la moins onéreuse. Pour effectuer ce type de mission, le CMT CUP se positionne de manière fixe et stable. Cela est rendu possible par le biais des coordonnées de son GPS travaillant de concert, via son pilote automatique, avec les deux propulseurs d'étraves et les deux gouvernails actifs. Ces derniers peuvent agir sur un arc de 140 degrés. Cette combinaison permet de maintenir le navire à distance d'un point fixe déterminé au préalable, celui d'une mine par exemple, mais aussi, si cela est nécessaire, de le faire progresser selon une trajectoire programmée.

Les Seafox et le SPVDS sont dotés d'un APS (Acoustic Positioning System). L'émetteur de cet appareil est employé dans le processus de positionnement acoustique de ces petits sous-marins, en collaboration avec l'APS du navire, dont le récepteur se situe en-dessous du sonar de coque. En fait, c'est un système de positionnement acoustique qui donne la position relative des Seafox et du SPVDS par rapport au navire.

Détail CMT CUP

Les signatures

Pendant les opérations de chasse, le CMT CUP assure son autoprotection contre les mines par l'émission de faibles signatures. Sa signature acoustique est fortement diminuée en raison de l'emploi de machines silencieuses, en utilisant les gouvernails actifs, dotés d'un moteur électrique, alimentés par des alternateurs turbo-gaz et en disposant toutes les machines tournantes sur des amortisseurs de vibrations. Le CMT CUP obtient une signature dépressionnaire réduite par son faible déplacement conjugué à une vitesse lente. La signature magnétique, quant à elle, est fortement atténuée grâce à la coque en polyester du navire, par l'utilisation de métaux amagnétiques (bronze, alliages légers, etc.). Toutefois, même si elle est moindre qu'un bâtiment conventionnel, le magnétisme de ces chasseurs de mines existe. Celui-ci est mesuré et un dispositif Degaussing permet de l'annuler. De par ces faibles signatures, il est possible au CMT CUP d'effectuer la chasse aux mines sans risque de déclencher leur mise à feu.

La protection NBCR

Le CMT CUP est conçu pour faire face aux risques NBCR (Nucléaires, Bactériologiques, Chimiques et Radiologiques). Les plus grandes menaces de ce genre, auxquelles il pourrait être exposé, sont les attaques bactériologiques et chimiques, essentiellement lorsque qu'il est à quai, en cas d'agression terroriste par exemple. Le navire est alors fermé hermétiquement, il est mis en surpression et un nuage d'eau est diffusé en permanence sur toute sa périphérie. L'air ambiant, quant à lui, est filtré et reconditionné. Ainsi, il est coupé du monde extérieur, du moins physiquement. Une arme NBC est une arme nucléaire, biologique ou chimique. Avec la montée du terrorisme dans le monde, le terme 'radiologique' est aujourd'hui ajouté pour désigner l'utilisation de produits radioactifs contaminants, par exemple, en raison de l'explosion d'une bombe radiologique, qui est différente d'une explosion nucléaire. On parle donc désormais de NBCR, en français, ou de CBRN, en anglais, ce dernier étant le terme officiel de l'OTAN.

Caractéristiques
Général Déplacement : 560 T Longueur : 51,50 m Largeur : 8,96 m Tirant d'eau : 3,60 m Hauteur au-dessus de la ligne de flottaison : 18,50 m Vitesse maximale : 15 nœuds Rayon d'action : 3.000 miles nautiques à 12 nœuds Combustible : 63 m3 Eau potable : 27 m3 Frigo : 9 m3 Équipage : 4 officiers, 15 sous-officiers, 17 matelots
Senseurs a) Détection en surface : Radar Consilium Selesmar Type T-250/10CM003. b) Détection sous-marine : Sonar de coque HMS (Hull Mounted Sonar) Thales Underwater Systems (TUS) type TSM 2022 Mk III et Sonar Autopropulsé de profondeur variable (SPVDS) SAAB Bofors Double Eagle Mk III équipé du même type de sonar. c) Système tactique de lutte contre les mines : Atlas Elektronik IMCMS (Integrated Mine Counter Measures System). d) Système de navigation par radio (primaire) : Trimble Navtrack XL DGPS-GPS récepteur. e) Système de navigation (secondaire) : IXSEA (PHINS : Photonetics Inertial Nav System / système de navigation inertiel). f) Log de Navigation : Atlas Elektronik Doppler Log couplé au pilote automatique. g) Mesures de profondeur : NUBS-8A échosondeur et célérimètre (Sound Velocity Profiler). h) Équipement d'identification et de neutralisation de mines de fond, ancrées et dérivantes : quatre plongeurs-démineurs avec leurs appareils de mélange VIPER et des mini sous-marins Seafox Atlas Elektronik d'Identification (version India) et de Combat (version Charly).
Divers Un GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System/système mondial de détresse et de sécurité en mer : SMDSM).
Équipements auxiliaires a) Un cabestan électrique d'ancrage. b) Un cabestan électrique de déhalage. c) Une grue articulée hydro-électrique. d) Deux Zodiac dinghies avec moteurs Yamaha de 40 CH.
Alimentations électriques a) Un alternateur diesel DAF 180 kW pour la croisière. b) Trois Turbines à gaz Astazou avec alternateurs de 250 kW pour les opérations de chasse. c) Une série de batteries de 24V en cas de panne de puissance.
Propulsions a) Un moteur principal Diesel de 1.370 kW surchargé 'Werkspoor ARUB 215' V12 entraînant une hélice à cinq pales orientables et réversibles. b) Deux gouvernails actifs ACEC à hélices fixes, chacun propulsé par un moteur électrique immergé de 180 kW. c) Un système de propulsion d'étrave 'HOLEC'.
Armement Trois mitrailleuses FN, calibre 50, pour l'autoprotection.

En conclusion

Comme nous l'avons vu, grâce au projet BENECUP, les CMT CUP, belges et néerlandais, sont désormais équipés, entre autres, de systèmes de contre-mesures anti-mines de pointe. En raison de la modernisation importante, le personnel navigant a suivi des cours d'adaptation à toutes les nouvelles techniques employées à bord. Les essais en mer effectués par la Composante Marine, ont été couronnés d'un franc succès et les bâtiments sont, dès lors, prêts à remplir parfaitement leurs missions dans le contexte mondial actuel. Soulignons que certains CMT français ont subi une modernisation similaire.

Pour info

La Défense, l'Armée belge, c'est également un site internet :

http://www.mil.be/. Pour visiter la page de la Composante Marine, c'est-à-dire la marine militaire belge : http://www.mil.be/navycomp/. Si vous désirez visualiser quelques séquences vidéo concernant les CMT, il suffit de vous connecter sur le site de You Tube (http://fr.youtube.com/) et d'inscrire idéalement dans la fenêtre 'rechercher' le mot-clé : 'chasseur de mines tripartite'.

Remerciements

L'auteur remercie vivement le Service des Relations Publiques de la Composante Marine en les personnes de François Winkelmans (Chef de service), Jorn Urbain (Relations publiques), Philip Loose (Relations publiques) et Claude Boussy (personnel navigant sur CMT) pour l'accueil cordial qu'ils lui ont réservé, attitude qui souligne une nouvelle fois la bienveillance et la disponibilité des marins militaires belges.

Eric Bauthier

Nos marins lors de la débâcle de 1940 (II)

PARTIE III

Opération 'Dynamo'

26 mai – 4 juin 1940

Dunkerque et plages de La Panne et Malo-les-Bains

Une minorité de nos pêcheurs ont spontanément offert leurs services, tandis que la majorité de leurs bateaux a été réquisitionnée. Il faut également remarquer qu'en France l'engagement de nos pêcheurs est plus fort qu'en Angleterre. Ceci dit, du fait qu'aucune autorité ne les ait contraints on doit les considérer tous comme des volontaires et de grand patriotes. Voici l'identité de nos marins à bord de leur bateau, que je range numériquement d'après leur port d'attache.

A. Bateaux non réquisitionnés

H.56 Zeemeermin : Patron André Vandierendonck, matelots Louis et John De Groote et Richard Davelooze. Date (?). Evacue une bonne dizaine de militaires.

H.64 Gerard-Léon : Patron Jules Dewilde, matelots (?). 31 mai avec des vivres. Embarque une trentaine de militaires.

N.53 André-Lucienne : Patron Lucien Decreton et matelots Raymond Decreton et August Calcoen. 2 & 3 juin avec des vivres et carburant. Débarque dans les 500 militaires à Douvres.

N.58 Abel-Dewulf : Patron Hippoliet Beyen, mécanicien Gilbert Decoster et le matelot Maurice Vanden Abeele. 30 mai : fourni des vivres. Embarque une quinzaine de militaires.

O.200 Jonge-Jan : Patron Marcel Nys, mécanicien Engel Demeester et le matelot Lieven Bogaert. Le 3 juin avec des vivres et carburant. Evacue dans les 270 militaires.

O.225 Guido-Gezelle : Patron René Lusyne et le matelot Hector Annys. 31 mai et 3 juin évacue 403 militaires et sauve l'équipage du O.274 coulé le 3 juin.

O.227 Cor-Jésu : Patron Joseph Delbol, mécanicien Albert Rooman et matelots Albert Major et Arthur Leenaerts. Le 3 juin prend à bord 274 militaires.

O.274 Maréchal Foch : Patron Pierre Lusyne, mécanicien Ferdinand Decoster. Le 3 juin, abordé par le dragueur de mines HMS Leda, le chalutier coule. Les 300 militaires et l'équipage sont sauvés par l'O.225.

Les/s Julia offre ses services. Le caboteur n'étant pas dégaussé, l'Amirauté propose au capitaine Maurice Coppin de choisir un des chalutiers réquisitionnés. Le 31 mai, le capitaine prend le commandement du O.86 **Georges-Edouard** avec une partie de son équipage: son second Georges Nilson, le 1er machiniste Louis Vanael, le 2nd machiniste Jozef Vandendriessche, le machiniste Victor Goes et les matelots Pieter Antonis et Busto Fernando José ; en plus le mécanicien Maurice Marese de l'O.86 et les matelots Georges Deswaef de l'O.88 **John** et Prosper Luca et Georges Vincke de l'O.87 **Gaby**. Le 1er et 3 juin, 1.007 militaires évacués. Le 4 juin, à Douvres, 21 marins des 4 remorqueurs anversois **Elbe, Max, Thames** et **Vulcain** coulés à Dunkerque, montent à bord afin d'être ramenés à Dartmouth.

B. Réquisitionnés par les Britanniques ou les Français

DG.772 Sainte-Julienne : Patron belge Engel Verleene et 2 marins français (bateau de pêche de Gravelines). Le 2 juin à bord des vivres et munitions. Sauve les naufragés du N.59 et évacue des militaires et 5 réfugiés hollandais.

H.5 Sunny-Isle : Patron Frans Vlietynck, mécanicien Louis Vlietynck, les matelots Jacobus Vlietynck et Léopold Savels et le mousse Marcel Vlietynck. Le 2 juin chargé de munitions est abordé par le dragueur de mines HMS Niger; coule dans le port. Equipage indemne.

H.13 Frieda : Patron Léon Verpoorter, mécanicien Albert Bulcke et 6 marins français. 1er juin débarque des vivres et des médicaments. Suite à une avarie subie dans le port, ne sera de retour que le 6 à Douvres avec des militaires.

H.16 Emma-Léon : Patron Jozef Vlietynck, matelots Eugène Vlietynck et Alexander Neyts, plus 2 marins français. Le 31 mai, avec des vivres et munitions, prend à bord une centaine de soldats français.

H.23 Alex-Rachel : Patron Albert Ackx, mécanicien F. Lowyck et les matelots Gerard et Albert Gheselle. Le 28 mai, 2 et 3 juin débarque des vivres et munitions. Le 2 juin sauve de la noyade l'équipage et des militaires d'un destroyer RN coulé. En tout évacue plus de 300 militaires.

H.40 Bertha-Léon : Patron Léon Demunter, mécanicien Louis Demunter et le matelot M. Cockuyt. Arrive le 1er juin avec des vivres et prend à bord 13 soldats français.

H.41 Jacomina : Patron Frans Ackx et les matelots Albert Creyf, Joseph Rotsaert et Julien Devynck. Le 31 débarque des vivres et ramène 75 militaires, et sauve 50 soldats d'un bateau anglais coulé par la Luftwaffe. Le 3 juin embarque encore 75 militaires.

H.42 Pharaïlde : Sous le commandement d'un quartier-maître français, le patron-propriétaire Théophile De Groote, le mécanicien Albert Opdebeke et les matelots Pieter De Groote et Gustaaf Vantorre, débarquent des vivres et des munitions. Le 1er juin à son bord une quarantaine de soldats français et à son retour sauve encore 83 militaires et 3 matelots de deux bateaux anglais coulés par la Luftwaffe.

H.61 Belgica : Patron Léon De Paepe, matelots Gerard De Potter et André Poelvoorde. Le 3 juin arrive avec des vivres et amène 118 soldats français à Douvres.

H.63 Victor-Erna : Patron Léon Ackx et les matelots Constant et Théodore Neyts. Le 28 mai avec des vivres et embarque 66 militaires britanniques et français.

H.76 Léopold-Anna : Sous le commandement de maître Terrier, équipage français et belge inconnu. 1er , 2 et 3 juin sauve en tout 270 militaires.

H.77 Gilda : Patron Andries Gheselle et le matelot Charles Verbeke, plus des matelots français. Entre le 29 et 30 mai évacue plus d'une centaine de militaires français et britanniques.

H.80 Louis-Irène : Sous le commandement d'un officier de la Marine Nationale, 7 fusiliers-marins et un membre de l'équipage le mécanicien Gerard Derudder. Débarque

des munitions et évacue 150 militaires le 30 mai et 120 militaires et des civils le 3 juin.

H.81 Madeleine-Camiel : Patron Raphaël Beyen et les matelots Désiré Geselle, Camiel Beernaert et Louis Thiel, plus 5 fusiliers-marins français. Le 3 juin embarque 200 militaires.

N.49 Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen : Patron Charles Russens, mécanicien Albert Declerq et les matelots Richard Vanden Abeele et Charles Delanghe, plus des fusiliers-marins. Le 1er juin débarque des munitions et, lors d'un bombardement aérien, coule dans le port ; tout le monde trouve refuge sur l'estacade et est ramené à Douvres le 4 juin par le Z.2 Anna-Marguerite.

N.59 Getuigt voor Christus : Equipage August Decrop, Léopold Legein et Camiel Vermote. Le 2 juin, abordé par un destroyer RN, coule dans l'avant-port ; l'équipage est sauvé par le DG772.

O.153 Prins Boudewijn : Patron Jérôme Viaene, mécanicien Edouard Devriendt, les matelots J. Zonnekeyn et Louis Brysse et le mousse Maurice Brysse. Le 3 juin embarque 180 soldats français.

O.210 John : Patron Gust Godderis et deux fusiliers-marins. A bord des vivres et des munitions. Le 31 mai entre deux bombardements se débarrasse de sa cargaison. Endommagé par l'explosion d'une bombe proche du bateau, réussit au retour à sauver 28 naufragés et prend en remorque un navire de la marine marchande.

O.323 Rockall : Patron R. Calcoen, 1er matelot Oscar Gezelle, mécanicien Maurice Brack, les matelots Henri Luca et Maurice Verlee et le mousse Marcel Zwertvaegher. Le 4 juin dans l'impossibilité de décharger les munitions, évacue un grand nombre de militaires.

Z.2 Anna-Marguerite : Patron Théophile Vandenberghe, matelots Arthur Couwijzer, Simon Liseure et René Blommaert. Le 1er et le 4 juin évacue dans les 150 militaires et embarque l'équipage du N.49 coulé dans le port.

Z.3 Irma-Germaine : Patron Petrus Vandierendonck, mécanicien Gustaaf Vandierendonck et le matelot Julien Plog. Le 2 et le 4 juin embarque plus de 100 militaires et sauve en pleine mer un naufragé britannique.

Z.4 Buffalo Bill : Patron Kamiel Verpoorter. Equipage (?) Le 2 juin débarque des munitions et prend à bord des militaires. Au retour sauve des naufragés de deux navires RN coulés par la Luftwaffe.

Z.6 Elona-Constance : Patron Pieter Rammelo et le mécanicien Frans Rammelo. Le 30 mai embarque 73 soldats français.

Z.11 Zwaluw : Patron Julien Serie, mécanicien Camiel Serie et le matelot Pieter Van Wynsberghe. Le 31 mai et le 1er juin, évacue dans les 80 militaires et prend en remorque un ponton ayant à bord 7 marins de la RN.

Z.31 Gustaaf : Patron Gustaaf Serie, matelot Léopold Vandierendonck et le mousse Louis Adams. Le 1er et le 3 juin évacue 130 militaires.

Z.50 Lydie-Suzanne : Patron François Ragaert et le matelot Théophiel Everaert. Les 29, 30 mai et les 2 et 3 juin évacue plus de 310 militaires.

Z.53 Anne-Marie-Thérèse : Patron propriétaire Jozef Savels et les matelots Albert et Léon Savels. Le 31 mai le débarquement des munitions occasionne une avarie au chalutier qui retourne à Margate, probablement avec des militaires.

Z.71 Irma : Patron René Claeys, mécanicien Henri Dezutter et le matelot Nicolaas Begyn. Le 31 mai évacue 103 militaires.

Z.72 Angèle-Lisette : Patron Théophile Van Wynsberghe et les matelots Jozef Welvaert et Georges Willaert, plus des marins français. Le 2 juin arrive avec des vivres et embarque des militaires.

Le Corps de Marine évacue le 2 juin 564 militaires : l'**A5**: Cdt Lt. Auguste D'Hauwer: 234 militaires – le **Z.25 De Ruyter**: Cdt 2nd Maître Hermie: 90 militaires – le **H.75 Gods Genade**: Cdt 2nd Maître Ernest Rascar: 240 militaires. Rôles d'équipage introuvables.

Union de Remorquage et de Sauvetage

A partir du 26 mai des marins de cet armement ont participé à l'évacuation des militaires et assuré le libre passage du port.

Elbe (1904, 150 t, 525 CV) : Capitaine Lusyne. Equipage ? Coulé par la Luftwaffe, date ?

Max (1911, 177 t, 750 CV) : Capitaine A.J.S. Loukes et son second (stuurman) L. Pluim, 1er machiniste (motorist) L. De Smet, chauffeur (stoker) J. Weeda, matelots U. Ammin et A. Guiljan (J. De Wilde et F. Goossens à bord ?). Le 29 mai, gravement endommagé par des bombes incendiaires, est sabordé afin de ne pas obstruer

REMORQUEUR GOLIATH

l'entrée du port.

Thames (1904, 200 t, 525 CV) : Capitaine L. Schuddings. Equipage ? Coulé le 29 mai par la Luftwaffe.

Vulcain (1903, 200 t, 850 CV) : Capitaine E. De Pauw, machiniste J. Allaert, chauffeur J. Vandenbossche. Le 29 mai subit le même sort que le Max. A l'hôpital de Dunkerque le capitaine décide de ne pas quitter Vandebossche, gravement blessé.

Goliath (1921, 354 t, 1200 CV) : Le 30 mai le capitaine A.J.S. Joukes prend le commandement, second (stuurman) Y. Stuilaert, 1er machiniste (1ste motorist) P. De Vleeschauwer, 2nd machiniste (2de motorist) E. Van De Hende, matelots E. Foubert, F. Goossens et A. De Haan, pompiers-chauffeurs (firemen stokers) F. Van De Plas, A. De Wilde et A. Bellens, pompier E. D'Hondt. Le 3 juin à 22 h. quitte le port et arrive le lendemain à Douvres ; le 5 juin se rend à Dartmouth, son port d'atttache.

C. Renseignements complémentaires

1. Bateaux et navires belges également présents

** Réquisitionnés ou saisis par la Royal Navy*

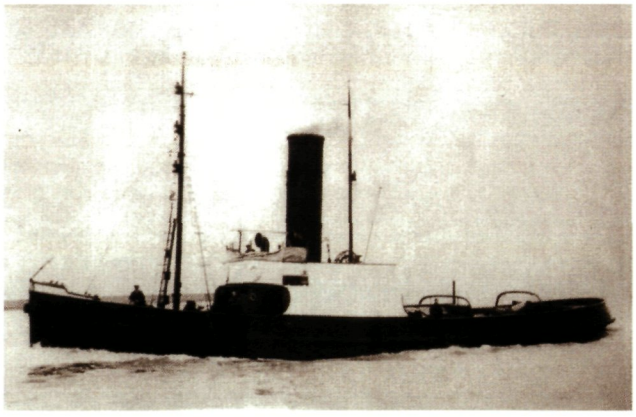
Belgian Drifter 145, s/s Amblève, m/v Escaut, s/s Meuse, s/s Sambre, s/s Semois, s/s Yser, N.53 Barge Onder Ons, O.87 Gaby, O.318 ...? Topaze.

** Selon les témoignages des patrons A. Demunter, G. Schoolaert, K. Desmedt, J. Viaene et le mécanicien G. Derudder*

H.24 Voor Vrouw en Kinderen, H.29 Léopold-Raymonde, H.37 Louise-Francine, H.51 Navis-Maria, H.55 Henri-Yvonne, H.76 Leopold-Anna, N.16 Antonius van Padua, N.35 Angèle-Aline, N.64 Strijd voor Christus, O.168 Joseph-Marcel, O.322 Blauwvoet, Z.1 Marie-Rita, Z.5 Yvonne, Z.15 Blanche-Marguerite, Z.21 Debra-Huyseune, Z.48 Mariette-Berthe.

2. Nos pertes, 11 bateaux

H.5 Sunny Isle, N.49 O.L.V. van Vlaanderen, N.59 Getuigt voor Christus, O.274 Maréchal Foch, s/s Amblève, s/s Semois et s/s Yser. Remorqueurs Elbe,



Max, Thames et Vulcain.

3. Volontaires dans l'impossibilité de joindre Dunkerque

– Le 2 juin à Douvres le Corps de Marine reçoit l'ordre de retourner à Dartmouth. A4: Lt. Van Vaerenberg ; O.92 Graaf van Vlaanderen: Cdt (?) ; O.317 Maurice-Roger: Lt. Jadot ; Z.8 Théo-Nathalie: Lt. Graré.

– La malchance : H.12 Ons Gedacht : Patron Charles Aerts et le N.45 Hernieuwen in Christus : Patron Raphaël Vercourter, retardés par le brouillard ; N.25 Sainte-Eugénie considérée trop petite! ; N.62 Hoop op de Toekomst: Jean-Henri et Nestor Desaever, panne de moteur.

– Trop tard à Douvres les 2 et 3 juin : H.19 Henri-Maria: Patron César Vantorre ; les MLB 13 et 15, respectivement commandés par Arthur Aspeslagh et Léopold Maes du Pilotage.

4. Nombre de navires de guerre des Alliés, assurant la protection des convois

1 navire de la Marine Polonaise ; 23 navires de la Marine Nationale Française ; 1 vedette rapide de la Marine Royale Hollandaise ; 175 navires de la Royal Navy ; 216 navires réquisitionnés et armés par la Royal Navy.

A noter: Les A5, Z.25 et H.75 du Corps de Marine tombent sous les 'Foreign Ships, other than warships'. Pour l'Amirauté anglaise 'Belgium had no navy before the war'!

Les pertes:

La Marine Française: 3 navires ; la Royal Navy: 6 destroyers, 12 dragueurs de mines, 5 anti-sous-marins, 1 canonnière. Des 216 navires réquisitionnés, 23 coulés.

5. Feu le Lt. Colonel Hre Paul Eygenraam a estimé que les Belges ont évacué plus de

10.000 militaires.

6. Autre estimation de ma part. J'évalue la présence belge à minimum 200 pêcheurs à bord de 60 à 70 bateaux de pêche et une centaine de marins à bord d'autres bateaux, dont les trois du Corps de Marine.

PARTIE IV

LES OPÉRATIONS 'CYCLE' ET 'AERIAL'

'Cycle' 9 juin au 13 juin

'Aerial' 15 juin au 25 juin

Evacuation des ports à partir du Havre à St-Jean-de-Luz et des Iles Anglo-Normandes

Nos pêcheurs

H.41 Jacomina : Patron Frans Ackx, matelots Albert Creyf, Joseph Trotsaert et Julien Devynck. 15 juin, évacue des militaires de St.-Vaast-la-Hogue.

H.61 Belgica : Commandé par des marins français, les matelots Gerard Depotter et André Poelvoorde. Au Havre prend part à l'évacuation.

H.73 André-Robert-Denise : Patron Alidoor Cogghe, le matelot Henri Cogghe et des marins français. Le 11 juin évacue des militaires à St.-Valery et en pleine mer sauve des militaires et l'équipage d'un chalutier français coulé. Le 15 embarque des militaires des forts de Cherbourg.

H.80 Louis-Irène : Commandé par des Français. A bord 7 fusiliers-marins, le matelot Louis Devoogt et le mécanicien Gerard Derudder. Le 13 quitte Le Havre et débarque 150 militaires à Ouistreham.

N.38 Anna : Patron-armateur Marcel De Potter, équipage (?). Le 10 juin réquisitionné comme ravitailleur et transporte également des troupes. A partir du 15 juin coopère à l'évacuation de Cherbourg.

N.42 Adrienne-Louis : Patron Maurice Cloet et des matelots français. Embarque des militaires à Brest.

N.45 Hernieuwen in Christus : Patron Raphael Vercouter et le mousse Michel Vercouter ; à bord des matelots français. Participe aux évacuations de Cherbourg et de Brest.

N.53 André-Lucienne : Patron Lucie, Decreton, matelots Raymond Decreton et August Calcoen. Le 19 juin, embarque des militaires des forts de St.-Vaast-la-Hogue.

N.58 Abel-Dewulf : Patron Hippoliet Beyen, mécanicien Gilbert Decoster et le matelot Maurice Vanden Abeele. Le 18 juin est présent à l'évacuation de St.-Vaast-la-Hogue.

O.153 Prins Boudewijn : Patron Jérôme Viaene, mécanicien Edouard Devriendt, les matelots J. Zonnekeyn, Louis Brysse et le mousse Maurice Brysse. Le 20 juin évacue 65 soldats français de Cherbourg.

O.323 Rockall : 1er matelot Oscar Gezelle, mécanicien Maurice Brack, les matelots Henri Luca, Maurice Verlee et le mousse Marcel Zwertvaegher. Les 16-19 juin (?) évacue des marins et soldats de Cherbourg vers Plymouth.

Z.3 Irma-Germain : Patron Petrus Vandierendonck, mécanicien Gustaaf Vandierendonck et le matelot Julien Plog. Participe aux opérations Cycle et Aerial. Présent au Havre, à Trouville et à Cherbourg. Sauve 880 réfugiés et un grand nombre de militaires.

Z.4 Buffalo Bill : Patron Kamiel Verpoorter, equipage (?). Le 11 et le 15 juin prend part aux évacuations de St.-Valery et Trouville.

Z.31 Gustaaf : Patron Gustaaf Serie, le matelot Léopold Vandierendonck et le mousse Louis Adams. Le 10 juin quitte Le Havre et débarque des militaires à Trouville.

Z.32 Louis-Gerard : Patron Eugène Verpoorter, équipage (?). 10 juin (?) embarque des militaires au Havre. Présent à l'évacuation de Cherbourg et sauve en pleine mer 5 soldats français à bord d'une barque.

Z.49 Albatros: Sous le commandement d'un lieutenant français, 6 matelots français et le mécanicien Polydore Paeye. Le 9 juin présent à St.-Valery-en-Caux et le 15 évacue 90 soldats français à Ouistreham.

Z.71 Irma: Patron René Claeys, mécanicien Henri Dezutter et le matelot Nicolaas Begyn. Au Havre embarque des militaires et 123 réfugiés.

Z.72 Angèle-Lisette: Patron Théophiel Van Wyndberghe, les matelots Jozef et Georges Willaert. Prend part aux évacuations des forts de Cherbourg.

La Marine Marchande

Le **s/s Fréderic**: Capitaine Popieul, équipage (?). Le 9 juin quitte Le Havre, via escale à Cherbourg; débarque 500 militaires et 800 réfugiés à Brest.

La Marine de L'Etat, les malles

Princesse Marie-José: Cdt. 1er Lt. Petitjean. Prend part à l'opération Aerial, dont l'évacuation des Iles Anglo-Normandes.

Prince Baudouin: Cdt F. Minne. Embarque des militaires le 12 juin à St.-Malo.

Prince Charles: Cdt F. Gool. Evacue les 15 et 16 juin des militaires et des civils à Cherbourg et à St.-Malo.

Prinses Astrid: Cdt Georges Timmermans. Les 15 et 16 présent à Cherbourg et à St.-Malo. Le 22 juin contribue à l'évacuation de 22.656 militaires des Iles Anglo-Normandes Jersey et Guernesey.

Prince Léopold : Cdt. C. Roets. A navigué comme transport de troupes et est présent à l'opération Aerial, dates inconnues.

Impossible de prendre les rôles d'équipage de 1939 en considération, car à partir du 29 mai la plupart des commandants, officiers et matelots refusent de naviguer pour les Anglais.

Le Pilotage et le Corps de Marine

Le 18 juin à Cherbourg, sous le commandement de pilotes, des équipages du Corps participent à l'évacuation de réfugiés, de membres du personnel de la Régie et de militaires. Ils débarquent tous à Plymouth. **MLB 14**, pilote-adjoint (hulploods) E. Herreman ; **MLB 15**, pilote (schipper) E.L. Maes ; **MLB 18**, chef-pilote (chefloods)

REMORQUEUR MAX

M. Gonsales ; **Tender 2**, pilote Pison ; O.92 **Graaf van Vlaanderen**, pilote Charles Vermeersch. Egalement présents : les bateaux de sauvetage **Ministre Lippens** et **Edouard Anseele**. Rôles d'équipage introuvables.

PARTIE V

HONNEUR ET GLOIRE

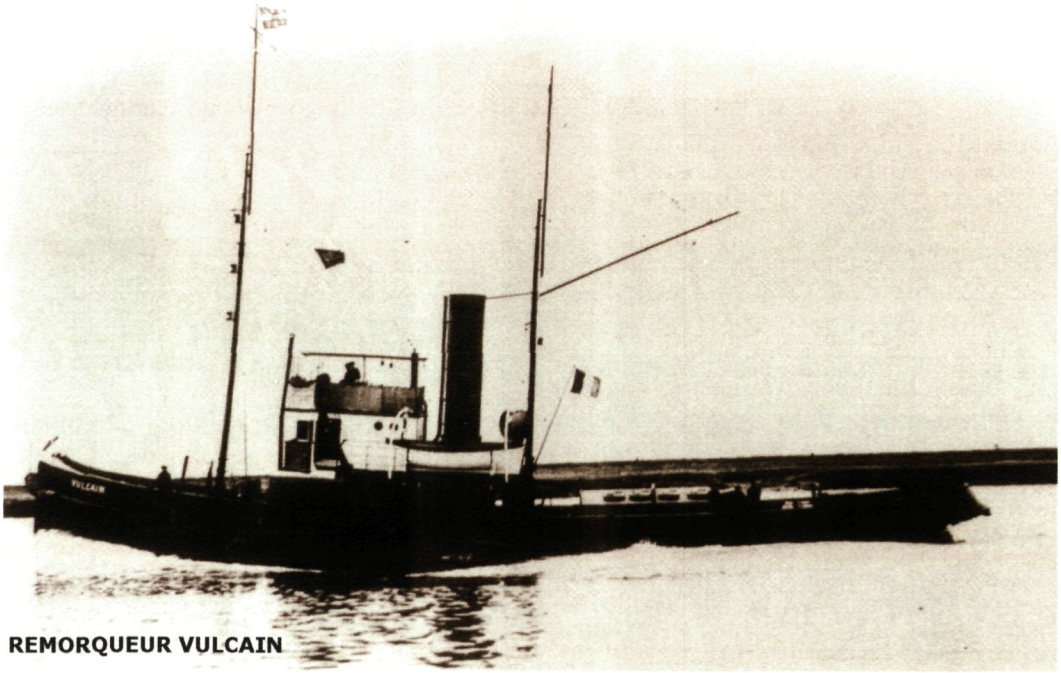
Le 21 juillet 1941: 110 marins de 34 bateaux cités au Livre d'Or de la Régie de la Marine. Citation: "Hebben in gevaarlijke omstandigheden werkelijk medegewerkt aan de ontruiming van Duinkerke en door hun besloten daad talrijke geallieerde soldaten gered." Concerne les équipages des H.5, 13, 40, 41, 42, 56, 61, 63, 73, 77, 81 – N.38, 49, 53, 58, 59 – O.86, 153, 200, 225, 227, 274, 323 et Z.2, 3, 6, 11, 31, 32, 49, 50, 53, 71, 72.

A l'ambassade de Belgique à Londres, en présence du ministre Gutt et du diplomate britannique Aveling, la Croix de Guerre 40 et le 'Order of the British Empire' sont décernés à 7 de nos marins : Lusyne René, patron du O.225 **Guido Gezelle** ; Lusyne Pierre, patron del'O.274 **Maréchal Foch** ; Rooman Albert, mécanicien del'O.227 **Cor Jesu** et quatre membres de l'équipage de l'O.86 **Georges-Edouard**, à savoir Coppin Maurice, capitaine, Goes Victor, machiniste et Luca Prosper et Annys Hector, matelots. Citations: 'The bravery, seamanship, high enthusiasm and pertinacity of the volunteer rescuers affected the saving of some 1.800 men of the Allied Forces, and are worthy of the highest traditions of the sea.' – 'Rooman Albert, Luca Prosper, Goes Victor en Annys Hector zijn uit eigen beweging scheep gegaan om deel te nemen aan de evacuatie van Duinkerke en hebben met een grenzenloze zelfopoffering, in buitengewoon gevaarlijke omstandigheden, meegewerkt aan de redding van ongeveer 1.800 militairen. Hun moed en hun heldhaftigheid zijn een bewonderenswaardig voorbeeld voor allen.'

Le 30 juillet: Croix de Guerre 1940 décernée au Capitaine Coppin Maurice . Citation : 'Capitaine au long cours, a pris volontairement, en juin 1940, le commandement d'un chalutier avec lequel, aidé par un équipage de 10 hommes, il a réussi en deux voyages à sauver de Dunkerque en Angleterre, sous un bombardement incessant 1.007 soldats alliés. Il fait preuve au cours de ces traversées d'un courage et d'une habilité remarquables.'

Constatations:

La bravoure de 50% de nos pêcheurs à Dunkerque n'est pas prise en considération, ni celle de nos marins du Corps de Marine. Et enfin, un oubli complet pour nos



REMORQUEUR VULCAIN

marins lors des opérations 'Cycle' et 'Aerial' – et pourtant ils sont tous dignes de notre nation maritime. Ce n'est que le 27 janvier 1947, que le Corps de Marine est cité à l'Ordre du Jour de l'Armée Belge: 'Bataille de Belgique 1940 : pour le courage et l'endurance montrés du 10 mai au 2 juin 1940 lorsqu'il accomplit avec succès de nombreuses missions d'évacuation de Belgique et de France en Grande-Bretagne et pour sa coopération active aux opérations de la Marine Française du 28 mai au 25 juin 1940.'

Georges Billet

Mes Sources:

- Kustvolk in the Vuurlijn, Deel II & III, JM Pylyser – Trends.

- Onze Loodsboten van 1830 tot heden, Deel III & IV, R.F. Coulier - Revue Neptunus.

- Belgium, the Official Account of what happened in 1939-40 - Publisher Evans Brothers Ltd London.

- La Marine Marchande Belge durant la seconde guerre mondiale, R. Machielsen.

- Meidagen van '40, Publication West-Vlaamse Gidsenkring.

- Illustré Belge mensuel 'Marine', Administration et rédaction, 37 Eaton Place, London.

- Le Corps de Marine – Het Marinekorps, CPV Hre J.C. Liénart, Editions La Flamme-De Wimpel.

- Mémorial 40-45 de l'Armement Deppe, Editions J.E. Buschman.

- Mémorial 40-45 de la Compagnie Maritime Belge S.A. (Lloyd Royal) Editions ?

- Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog, Prof. K.W.L. Bezemer, uitgeverij Agon.

- Le Combat du Lieutenant Victor Billet, G. Billet, JM Pylyser - Trends.

- National Archives – Kew : ADM 1/10481-11144 & 18274, ADM 179/158,

ADM 199/779, CAB 106/258.

- Archives du Royaume, dossiers consultés : 8770, 8799 & 9976, 364-373 & 419, 420-445.

Un grand merci pour leur collaboration bienveillante à Mr. Michel Oosterbosch, Chef de section, Rijksarchief, Anvers ; Capitaine Pierre Busschaert, Maritiem Huis, Anvers ; Mr Léopold Wijnen, un passionné des remorqueurs belges ; sans oublier ma fille Nicole pour ses recherches à Kew.

Annexe :

Le Corps de Marine le 14 mai 1940

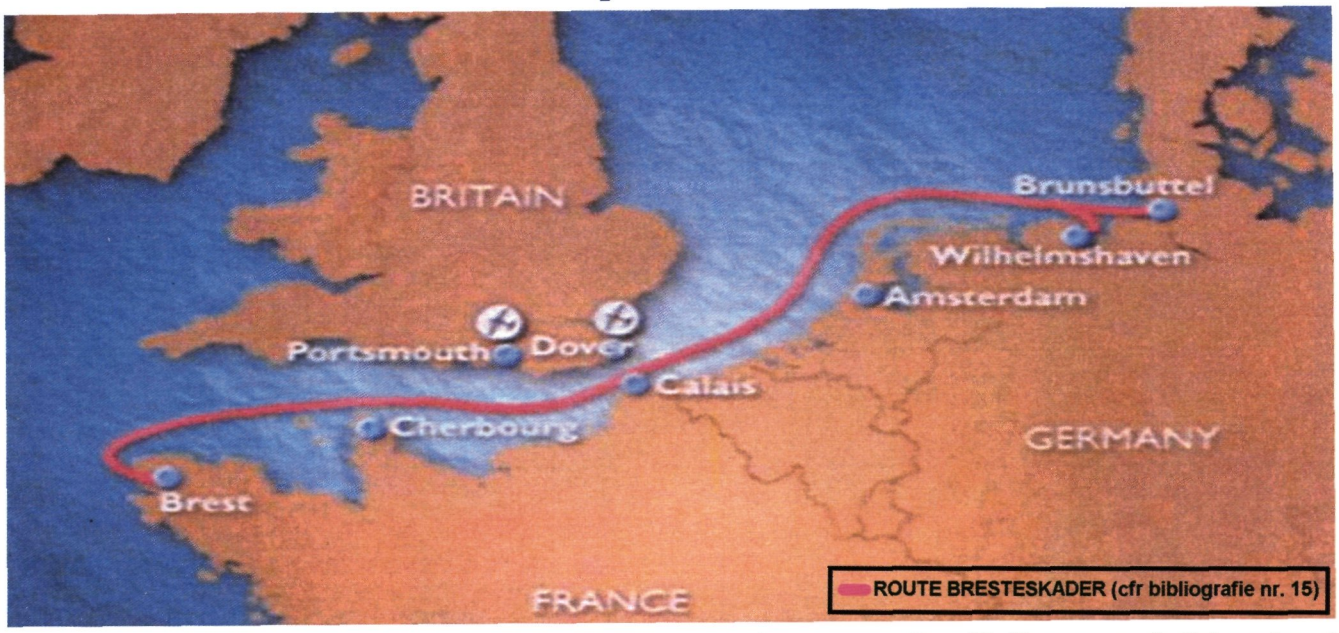
Commandant du Corps, le Major Henri Decarpentrie.

1ère escadrille Ostende : Capt.-Cdt. Vanstrydonck
A4 : S/Lt François Van Vaerenberg
A5 : Lt. Auguste D'Hauwer
A6 : Lt. Albert Massart
O.140 **Jeannine-Georgette** : ?
O.317 **Maurice-Roger** : Lt. René Jadot
O.348 **Van Maerlant** : ?
Vedette **C4** : ?
Yachts à moteur **Aloha** : capt. André Prion – **Prince Charles** (?)
Zinnia : Cdt. A. Bly.

2ème escadrille Zeebruges : Lt. Raoul Duchêne
H.75 **Gods Genade** : 2me Maître Rascar
Z.8 **Théo-Nathalie** : Lt. Victor Graré
Z.25 **De Ruyter** : Maître Verbrugge
Remorqueurs **Baron de Maere** : Lt. Jean Séron – et **Graaf Visart** (?).

3ème escadrille Anvers : Capt.- Cdt. Jacques Delstanche
Les vedettes **Brabo I** (?), **Brabo II** (?), **Brabo III** (?) et **Tolwacht** (?)
Yacht à moteur **Restless** (?)
Les cargos **Svava** (Java ?) (?) et **Gorm** (?)

Stützpunktgruppe Ostende en de 18e Vorposten-bootflottille in de Operatie Cerberus (deel 2)



Operatie Cerberus

Op 11, 12 en 13 februari 1942 breken drie grote Duitse oorlogsschepen –de snelle slagschepen **Scharnhorst** en **Gneisenau** en de slagkruiser **Prinz Eugen**– uit Brest door het nauw van Calais en de straat van Dover uit naar de Duitse havens Brunsbüttel en Wilhelmshaven. Ze staan respectievelijk onder het bevel van de kapiteins-ter-zee Kurt Hoffmann, Otto Fein en Helmut Brinckman. Het geheel van het dit eskader staat onder het bevel van Viceadmiraal Otto Ciliax. De slagschepen worden geëscorteerd door de torpedojagers van de 5e flottielje: Z4 **Richard Beitzen**, Z5 **Paul Jacobi**, Z7 **Hermann Schoemann**, Z14 **Friedrich Ihn**, Z25 en Z29, onder bevel van Kapitein-ter-zee Erich Bey uit Brest, door de 2e, 3e en 5e torpedobootflottieljes met vijftien schepen, respectievelijk gestationeerd per groep van vijf in Le Havre, Duinkerke en Vlissingen, door de 2e, 4e en 6e snelbootflottieljes, door mijnenvegers en andere, minder belangrijke oorlogsschepen. Deze 'armada' krijgt dekking van 252 vliegtuigen van Luftflotte 3 van Feldmarschall Hugo Sperrle (1885-1953) en van Luftflotte Reich van Generaloberst (oppergeneraal) van de Luftwaffe Hubert Weise (Erfurt 22/12/1884–Bad Kohlgrub 14/02/1950), van jachtvliegtuigen van de Luftwaffe (hoofdzakelijk Jagdgeschwader 1, 2 en 26) onder de 'aas' General der Jagdflieger Adolf 'Dolfo' Galland (1912–1996), en van de Duitse kustbatterijen.

Tijdens deze zeer geheime operatie, die de naam **Cerberus** krijgt, lopen de **Scharnhorst** en de **Gneisenau** op zeemijnen. Toch bereiken zij veilig hun thuishaven. Voor de succesvolle uitvoering van dit huzarenstukje onder de neus van de Engelsen, ontvangt Viceadmiraal Otto Ciliax het Ritterkreuz. Van zijn kant krijgt Kapitein-ter-zee Kurt Hoffmann van de **Scharnhorst** een Ritterkreuz. Ook worden Eisernes Kreuzen kwistig onder de bemanningen uitgedeeld. Otto Fein, de commandant van de **Gneisenau**, krijgt echter niets. Dit verzuim is zo onbegrijpelijk als het schandelijk is.

Tijdens de doorbraak verliezen de Duitsers bij luchtgevechten 17 vliegtuigen en 11 piloten. Twee torpedoboten worden beschadigd: de **T.13** van de 3e torpedobootflottielje uit Duinkerke en de **Jaguar** van de 5e torpedobootflottielje uit Vlissingen worden allebei getroffen door bommen. Ook de Z29 van de 5e Brestflottielje torpedojagers wordt beschadigd. Vorpostenboot **V1302** van de 13e flottielje zinkt na een luchtaanval. Het eskader betreurt twee doden, één op de **Prinz Eugen** en één op de **Jaguar**, en twee gewonden door bomscherven of machinegeweervuur.

*****

Ter voorbereiding van de operatie Cerberus vaardigt het oppercommando van de Kriegsmarine Sicherung West, gestationeerd te Parijs, richtlijnen uit waarin bepaald wordt welke eenheden de operatie zullen steunen en welk hun opdracht en opstelling is. Eenheden van de 15e en 18e VP-flottielje krijgen een bebakeningopdracht en dienen zeven posities te bezetten vóór de Franse kust ter hoogte van en tussen Calais en Duinkerke. De boten V1807 onder Luitenant-ter-zee Determan en V1515 bezetten positie C; de boten V1507 en V1813 onder Luitenant-ter-zee Lobner bezetten positie E; de boten V1806 onder Luitenant-ter-zee Ronniger, V1808 onder Luitenant-ter-zee Porath en V1811 onder Stuurman Reinhard bezetten positie F; de boten V1803 onder Hoofdstuurman Liebman, V1501 en V1809 onder Luitenant-ter-zee

Olbertz bezetten positie G. Posities A, B en D worden bezet door de eenheden V714 en V1509 (A), V1506 en V1514 (B), V1512 en V1513 (D) van de 15e VP-flottielje. Eén van de boten fungeert als peilzender en gaat ten anker op de positie. De andere fungeert als Führerboot (commandopost). De boten liggen geschrankt. In de onmiddellijke nabijheid van de ankerplaats wordt een vissersboei uitgezet die dezelfde vlaggen en wimpels voert als de merkboten zelf. Deze vlaggen en wimpels dragen een kleur in functie van hun ligplaats. Is de merkboot niet op zijn positie verankerd tengevolge van een vijandelijke aanval of om redenen van navigatie, dan moet bij dag aan een ralijn het signaal NLY (heb post verlaten) gevoerd worden.

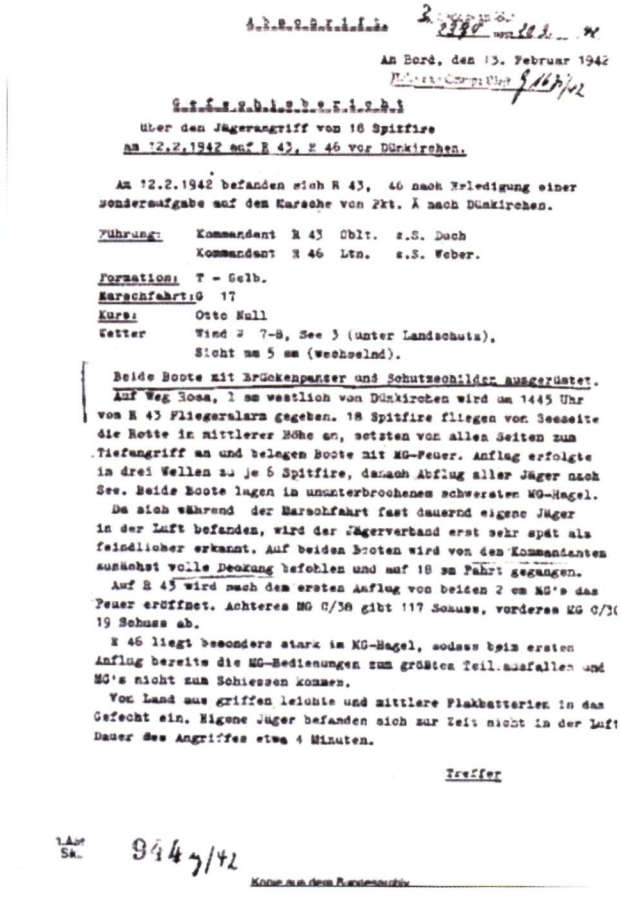
Een deel van het Bresteskader in het Kanaal. Vooraan rechts de torpedojager Z4 Richard Beitzen. Erachter de Scharnhorst, gevolgd door de Gneisenau en de Prinz Eugen. Z25 sluit de formatie. Twee torpedojagers aan elke zijde beschermen de flanken. *(Gneisenau photogallery blz. 2)*

Reeds enkele dagen voor de aanvang van operatie Cerberus zijn eenheden van de 18e Vorpostenboot- en Räumbootflottille (mijnenvegerflottielje) in de weer. Ze voeren verschillende opdrachten uit als voorbereiding op de Kanaaldoorbraak van het Bresteskader. Op 7 februari begeleiden de V1813 en de V1809 de boeienlegger **Wangeroo** die opdracht heeft lichtboeien op de Oostendebank, de Trapegeerbank en de Stroombank te activeren. Ze varen af uit Oostende om 18.00u. Wegens het slechte weer moeten ze echter hun opdracht onderbreken. Ze lopen om 18.40u Oostende weer binnen. V1809 heeft machineschade en wordt afgelost door de V1808. Op 8 februari om 20.15u varen de V1813, de V1808 en de R183 uit Oostende af voor het uitvoeren van een veiligheidsopdracht ter hoogte van Calais. Voor Duinkerke vervoegt de R31 het kleine konvooi. Op 9 februari om 1.20u brengt de R31 een mijn tot ontploffing. De boten worden afgelost door de V1506, de V1509, de V1514 en de V1515 komende van Boulogne. Diezelfde dag om 02.58u lopen de V1808 en V1813 binnen in Calais; de R183 loopt binnen in Boulogne. Deze opdracht geldt als een soort algemene repetitie. Op 10 februari nemen de V1813 en de V1808 een vissersboei met toebehoren aan boord. Op 11 februari liggen ze in Calais in staat van onmiddellijke paraatheid. Voor 's nachts worden volgende kentekens bevolen: groen licht in de naderingsrichting van het eskader = positie is bezet; een rode en groene lantaarn onder elkaar met 1,5m tussenruimte = positie is verlaten.

12 februari 1942 D-day! De Vorpostenboten V1813, V1811, V1809, V1808, V1807, V1806 en de boten van de 15e VP-flottielje verlaten resp. om 7.30u en 9.45u Calais en Boulogne om de hun toegewezen posities in te nemen. Tussen 12.19u en 12.36u vallen een paar salvo's van de vier 9.2inch kanonnen van de Engelse kustbatterij van South Foreland bij Dover nabij de verankerde V1806 en V1808. Het eerste salvo ligt 150m vóór en 50m over stuurboord van de V1808. Het tweede ligt 300m achter de V1808. De Engelsen lossen in totaal zes salvo's maar treffen geen doel. Duitse kustbatterijen beantwoorden het vuur. Twee salvo's van zes granaten elk vallen rond de Engelse batterij eveneens zonder schade aan te richten. Tussen 12.30u en 12.45u passeert de Brestarmada tegen hoge snelheid. Na haar passage lichten alle merkschepen het anker en vertrekken naar Duinkerke. Om 14.00u worden de V1809 en de V1811 vóór Cap Gris Nez aangevallen door drie wings van zes Spitfires en Hurricanes. Die bestoken hen in scheervlucht met hun 20mm kanonnen. Beide schepen openen onmiddellijk het vuur. Een stoompijpleiding van de V1811 wordt stukgeschoten waardoor het schip in een stoomwolk gehuld is. Aan stuurboord vallen drie bommen op 10m afstand in zee. Een vierde bom treft de V1811 aan bakboord, dringt door het stokerslogies, gaat er aan stuurboordzijde weer uit en ontploft buiten het schip. De stuurboordzijde in het voorschip wordt tot onder de waterlijn volledig vernield; de V1811 loopt tot aan het aanvaringsschot onder water. Door precies liggend afweervuur wordt een tweede aanval verijdeld. De jachtvliegtuigen draaien af naar het westen. Daar de boot manoeuvreerbaar blijft en het aanvaringsschot stand houdt wordt beslist Calais binnen te lopen. Er vallen enkele slachtoffers: door de bomexplosie worden de matroos kanonnier Paul Kruger, geboren op 20 november 1922, en korporaal kanonnier Ludwig Manhold, geboren op 12 februari 1922, op hun gevechtspost achter hun 7.5cm kanon gedood. Schrijnend detail, de ongelukkige Manhold sneuvelt op zijn 20e verjaardag. Bovendien lopen nog vijf bemanningsleden lichte tot zware verwondingen op. Gewonden en doden worden aan land gebracht en naar het lazaret van Hardinghen (Pas-de-Calais) overgebracht. De V1809 van zijn kant wordt frontaal aangevallen en zwaar gemitrailleerd met 20mm geschut. Onmiddellijk daarop vallen meerdere bommen waarvan er twee de boot treffen maar niet ontploffen. Het 7.5cm affuit wordt beschadigd. Een andere bom rukt de bovenste helft van de mast af, dringt binnen in de brug en vliegt er via het logies van de commandant langs stuurboordzijde weer uit en ontploft daar. De boot wordt heftig door elkaar geschud. Ook bij hen vallen er slachtoffers. Vaandrig-ter-zee Albert Schäfer, geboren op 5 september 1923, wordt door een kopschot gedood. De commandant, luitenant-ter-zee Olbertz, wordt eveneens zwaar gekwetst. De gewonden en doden worden na het binnenlopen in Calais eveneens overgebracht naar het lazaret van Hardinghen. Daar sterven op 15 februari de door een buikschot zwaargewonde matroos Paul Weinbrenner en de eveneens zwaargewonde Maat (onderofficiersrang) Werner Weise, geboren op 19 maart 1909.

Ondertussen worden de Räumboten R43 en R46, op weg naar Duinkerke, om14.45u één mijl westelijk

van Duinkerke aangevallen door wellicht dezelfde groep van achttien Spitfires en Hurricanes. Ze vliegen aan vanaf de zeezijde en mitrailleren in scheervlucht de twee boten met hun 20mm geschut. Beide boten openen het vuur en verhogen hun snelheid tot 18 zeemijl. De R46 wordt zo zwaar beschoten dat bij de eerste aanval zijn geschut grotendeels uitvalt en zijn 20mm kanonnen niet meer tot vuren komen. De R43 vuurt uit beide 20mm kanonnen. Vanaf de kust komen lichte en middelzware FLAK-batterijen tussen in het gevecht. Ze vuren eveneens op de aanvallende vijand. Het gevecht duurt slechts vier à vijf minuten. Treffers of een afschot op en van de vliegtuigen worden niet waargenomen. Door het afweervuur van de R43 wordt een direct aanvliegen van de jagers op de boot verijdeld. Op de R46 vallen twee doden, vijf zwaar– en zeven lichtgewonden. De naam van de gesneuvelden wordt niet vermeld in het Kriegstagebuch van het schip. Op de R43 vallen twee lichtgewonden. Het schip heeft weinig schade. Op de R46 worden romp en dekken beschadigd door granaatinslagen en valt de bakboordmachine uit. Een olietank brandt uit. De boten meren om 15.20 af in Duinkerke en de gewonden worden overgebracht naar het lazaret van St-Idesbald bij Koksijde-De Panne.



An Bord, den 13. Februar 1942

Über den Jägerangriff von 16 Spitfire
am 12.2.1942 auf R 43, R 46 vor Dünkirchen.

Am 12.2.1942 befanden sich R 43, 46 nach Erledigung einer Sonderaufgabe auf dem Marsche von Pkt. A nach Dünkirchen.

Führung: Kommandant R 43 Oblt. z.S. Duch
Kommandant R 46 Ltn. z.S. Weber.

Formation: T - Gelb.
Marschfahrt: 17
Kurs: Otto Null
Wetter Wind 7-8, See 3 (unter Landschutz), Sicht um 5 sm (wechselnd).

Beide Boote mit Brückenpanzer und Schutzschilden ausgerüstet.

Auf Weg Rosa, 1 sm westlich von Dünkirchen wird um 1445 Uhr von R 43 Fliegeralarm gegeben. 16 Spitfire fliegen von Seeseite die Rotte in mittlerer Höhe an, setzten von allen Seiten zum Tiefangriff an und belegen Boote mit MG-Feuer. Anflug erfolgte in drei Wellen zu je 6 Spitfire, danach Abflug aller Jäger nach See. Beide Boote lagen in ununterbrochenem schwerstem MG-Hagel.

Da sich während der Marschfahrt fast dauernd eigene Jäger in der Luft befanden, wird der Jägerverband erst sehr spät als feindlicher erkannt. Auf beiden Booten wird von den Kommandanten zunächst volle Deckung befohlen und auf 18 sm Fahrt gegangen.

Auf R 43 wird nach dem ersten Anflug von beiden 2 cm MG's das Feuer eröffnet. Achteres MG C/30 gibt 117 Schuss, vorderes MG C/30 19 Schuss ab.

R 46 liegt besonders stark im MG-Hagel, sodass beim ersten Anflug bereits die MG-Bedienungen zum größten Teil ausfallen und MG's nicht zum Schiessen kommen.

Von Land aus griffen leichte und mittlere Flakbatterien in das Gefecht ein. Eigene Jäger befanden sich zur Zeit nicht in der Luft Dauer des Angriffes etwa 4 Minuten.

Treffer

1.Abt. Sk. 944 7/42

Kopie aus dem Kriegsarchiv

Iste bladzijde van het Gefechtsbericht over de vliegtuigaanval op R43 en R46.
(zie bibliografie nr. 14)

Alle schepen vervoegen op 14 februari hun respectievelijke thuishavens. Ook de eenheden uit Oostende die er om 00.15u afmeren. Operatie Cerberus is voorbij.

Overwinnaars of overwonnenen?

Hoewel de Duitse zusterschepen **Scharnhorst** en **Gneisenau**, de **Prinz Eugen** en de Duitse marinestaf bij deze Kanaaldoorbraak een tactische overwinning behaalden, speelden deze, door de geallieerden gevreesde, snelle oorlogsschepen nadien in het verloop van de zeeoorlog geen enkele rol van betekenis meer. Zo lijden de Duitsers dan toch nog een strategische nederlaag. Al twee weken na operatie Cerberus neemt Bomber Command revanche door het uitschakelen van de **Gneisenau**. Beschadigd door een mijnontploffing ligt hij in Kiel in het droogdok en wordt er door de RAF, op 26 en 27 februari 1942, twee nachten lang gebombardeerd, waarbij zijn voorste munitieruim door een bominslag in brand vliegt en explodeert. Zijn boeg wordt volledig vernield wat meteen zijn einde betekent. Op 4 april 1942 wordt het schip naar Gotenhafen (Gdynia) in Polen gesleept, ontdaan van zijn artillerie, gevuld met beton en aan de haveningang gezonken. Zo eindigt het zijn bestaan roemloos als blokkadeschip. De **Gneisenau** wordt tussen 1947 en 1951 door een Poolse bergingsmaatschappij gelicht en tot schroot verwerkt.

In de ochtend van 23 februari 1942 nadert de **Prinz Eugen**, opererend in de Noorse wateren, Trondheim wanneer hij getroffen wordt door een torpedo van de Britse duikboot HMS **Trident**, onder bevel van Kapitein-luitenant-ter-zee G.M. Sladen. 14 meter van zijn achterspiegel worden afgerukt. Het schip keert na het plaatsen van een noodroer moeizaam terug naar Duitsland en wordt na herstelling ingezet bij de begeleiding en bescherming van schepen met vluchtelingen in de Oostzee. Nadien steunt het met zijn zware artillerie de door de Russen afgesneden Duitse legergroep Noord. Op 1 april 1945 ramt het in dichte mist in de Dantziger bocht de lichte kruiser **Emden**. Na de Duitse capitulatie op 8 mei 1945 wordt de **Prinz Eugen** als oorlogsbuit overgedragen aan de Amerikanen en met een gemengde Duits-Amerikaanse bemanning overgevaren naar Philadelphia en later naar de Marshalleilanden, waar hij bij de Bikiniatol op 1 en 24 juli 1946 blootgesteld wordt aan twee atoombomproeven. Naar Kwajalein gesleept sterft het schip daar op 22 december 1946 een roemloze dood wanneer het bij een derde Amerikaanse atoombomproef kapseist en zinkt.

De Scharnhorst in de zeeslag bij de Noordkaap

De Scharnhorst wordt hersteld en is na zes maanden opnieuw operationeel. Op tweede kerstdag 1943, toen hij nabij de Noordkaap, met vijf torpedojagers van de 4e flottielje, de Z29 (Zerstörer), Z30, Z33, Z34 en Z39 onder kapitein-ter-zee Johannesson, op jacht was naar

de Moermanskkonvooien JW55B en RA55A, wordt hij onderschept door twee eskaders, Force 1 en Force 2, van de Home Fleet onder bevel van Admiraal Sir Bruce Fraser. Hij wordt om 8.40u ontdekt door de kruisers HMS **Norfolk** en HMS **Belfast** die hem op hun radar volgen.

Eskadercommandant, Konteradmiral Erich Bey, –dezelfde officier die bij de operatie Kanaldurchbruch het bevel voerde over de torpedobootflottielje– gewaarschuwd via luchtverkenning dat nog meer Britse schepen op zee liggen, beslist de achtervolging van de konvooien op te geven. Hij beveelt zijn torpedojagers het contact te verbreken en terug te varen naar de Altafjord. Hij zet koers naar Noorwegen. De Britten snijden hem echter de weg af. Om 09.24u openen **Norfolk**, **Belfast** en **Sheffield** (Force 1) het vuur vanaf 12 km waarbij de **Scharnhorst** verschillende malen getroffen wordt. De treffers beschadigen zijn radar waardoor hij zijn geschut minder effectief kan inzetten. Hij beantwoordt het vuur, loopt zuidwaarts en verbreekt het contact bij een snelheid van 30 knopen. Om 12.24u volgt een tweede gevecht waarbij de **Norfolk** op zijn beurt drie treffers incasseert, zijn radar en achterste geschutstoren verliest en al zijn verbindingsmiddelen uitvallen. Ook de **Belfast** loopt lichte schade op. Om 16.47u beveelt admiraal Fraser de **Belfast** lichtgranaten af te vuren. Daarna vuurt hij van op een afstand van 11 km een eerste breedzijsalvo af met zijn tien 35.6cm. kanonnen en plaatst treffers. HMS **Jamaica** bindt eveneens de strijd aan. De **Scharnhorst** vervolgt echter zijn koers en vuurt regelmatig terug waarbij hij met zijn zwaarste 28cm. geschut, draagwijdte 40,930km, de mast van de het Britse vlaggenschip HMS **Duke of York** beschadigt. Hij zit echter klem tussen de twee eskaders van de Home Fleet.

***De Scharnhorst**.(zie bibliografie nr. 8)*

Een uur lang tracht hij met grote snelheid naar het zuidoosten te ontkomen en schijnt het alsof hij aan de overmacht zal ontsnappen. Gedurende de achtervolging slaagt de **Duke of York** er echter in nog eens drie treffers te plaatsen. 500 mijl benoorden de poolcirkel, in volle duisternis en bij harde wind, in sneeuwstormen en hoge zee, gaat deze titanenstrijd, waarbij de **Scharnhorst** regelmatig getroffen wordt, zo nog drie uur ononderbroken door. Om 16.15, genaderd tot op een afstand van 22 zeemijl, neemt de **Duke of York** de achtervolging over. Om 16.17u maakt hij radarcontact op 41.5 km. Getroffen aan bak– en stuurboordzijde door vijf torpedo's afgevuurd door de torpedojagers HMS **Savage**, HMS **Saumarez**, HMS **Scorpion** en KNM **Stord** (Force 2) verliest de **Scharnhorst** snelheid. De Duke of York en de Jamaica gaan over tot de aanval. De **Duke of York** bestookt de **Scharnhorst** met zijn 35.6cm batterijen en treft op het voordek geschutstoren A die definitief buiten gebruik is. **Scharnhorst** vuurt terug doch incasseert nog verschillende treffers. De kapitein van de **Sharnhorst** stuurt aan de admiraliteit het bericht: *'Wir kämpfen bis zum letzten Mann'*. Om 18.55u, is het de beurt aan de **Savage** en de **Saumarez**. Ze lanceren respectievelijk 8 en 4 torpedo's vanaf 3200m en 1600m terwijl de **Stord** en de **Scorpion** lichtpatronen afvuren. **Scharnhorst** beantwoordt de aanval met zijn 28cm geschut en plaatst een treffer op de **Saumarez** die elf bemanningsleden doodt en er nog elf andere verwondt. Om 19.12u zwijgt de hoofdbatterij van het ondertussen reeds zwaar beschadigde Duitse slagschip. Ook is al de helft van zijn bemanning gesneuveld of gewond maar hij vecht nog steeds dapper terug. Met zijn secondaire batterijen van 15cm en 10.5cm blijft hij voortdurend vuren en probeert hij te ontsnappen, maar de Britse schepen naderen om hem met torpedo's tot zinken te brengen. Eskadercommandant Konteradmiral Erich Bey, stuurt een laatste groet aan de Duitse admiraliteit: *'Es lebe Deutschland und der Führer'*. De **Scharnhorst** wordt afgemaakt. Om 19.28u staakt de **Duke of York** het vuur na zijn 80e salvo afgevuurd te hebben, waarbij hij in totaal 446 granaten verbruikt. Om 19.30u geeft kapitein Fritz Hintze de bemanning het bevel het schip te verlaten. Honderden bemanningsleden springen in het ijskoude water van de noordelijke IJszee. Er wordt gezegd dat kapitein Hintze en Konteradmiral Bey hun reddingsvest aan een paar cadetten gegeven hebben om zo die jongens een betere kans op overleven te geven. 19.33u: de **Scharnhorst** loopt maar drie knopen meer en het schip maakt reeds slagzij over stuurboord als het nog eens getroffen wordt door vijf torpedo's afgevuurd door HMS **Musketeer**, HMS **Virago** en HMS **Opportune**. Het schip brandt en is in een dikke rookwolk gehuld; er zijn overal ontploffingen. De **Scharnhorst** incasseerde in totaal 10 zware torpedo-inslagen. Er werden op het schip 2293 granaten van divers kaliber, gaande van 12 tot 35.6cm, afgevuurd waaronder veel treffers. Er zijn ook 52 torpedo's van 533mm gelanceerd, maar één treffer van de laatste drie door de kruiser **Jamaica** afgevuurd om 19.37u van op minder dan twee zeemijl, bezegelt uiteindelijk het dramatisch lot van de **Scharnhorst** en dat van zijn bemanning. 19.50u: een geweldige explosie veroorzaakt door het ontploffen van de voorste munitieopslagplaatsen, breekt de boeg van de **Scharnhorst** die onder water verdwijnt. Het slagschip kapseist vervolgens over stuurboord en zinkt dan snel in positie 72° 16 min noord-28° 41 min oost. Slechts 36 bemanningsleden, waaronder geen enkele officier, worden levend door de **Scorpion** (30) en de **Matchless** (6) uit het ijskoude water gered. De rest van de bemanning, 1932 man, waaronder kapitein Fritz Hintze en eskadercommandant Konteradmiral Erich Bey, gaan eervol met het schip, oorlogsvlag in

top, ten onder. Wegens een verondersteld risico van een mogelijke Duitse U-bootaanval worden honderden overlevenden hulpeloos en zonder mededogen door de Engelsen in een ijskoude zee achtergelaten waar ze een onmenselijke dood sterven. *Vae victis! Wee de overwonnenen!*

Kapitän-zur-See Fritz Hintze, kapitein van de Scharnhorst, en Konteradmiral Erich Bey, eskadercommandant. *(zie bibliografie nr. 12)*

De Scharnhorst zinkt

Het is niet de eerste keer dat de Engelsen vijandelijke bemanningen achterlaten in zee. Denken we maar aan de ca. 700 drenkelingen van de 2000 bemanningsleden van de **Bismarck**, waarvan er nauwelijks 110 gered werden; de overigen werd op 27 mei 1941, eveneens wegens een vermeend risico van een Duitse U-bootaanval, in de Atlantische oceaan aan hun lot overgelaten en stierven een gruwelijke dood. Namen de Engelsen aldus weerwraak voor het zinken van de **Hood**?

Opdat ze niet zouden weten waar ze ontscheept worden, worden de 36 overlevenden van de **Scharnhorst** in Engeland geblinddoekt voor ze aan wal gebracht worden. Ze moesten eens ideeën krijgen!

geblinddoekte bemanningsleden Scharnhorst *(zie bibliografie nr. 12)*

Na de zeeslag richt admiraal Sir Bruce Fraser zich in volgende bewoordingen tot zijn officieren: *"Gentlemen, het gevecht met de **Scharnhorst** eindigde met een overwinning voor ons. Ik hoop dat, indien er onder u ooit iemand geroepen wordt het bevel te voeren over een schip in een gevecht tegen een grote overmacht, hij dat op dezelfde dappere wijze zal doen als de **Scharnhorst** dat vandaag deed."*

Oppermeester (BD) Rudolf WEISE

Bibliografie

1. Eigen archief.

2. De historiek der bombardementen van Oostende 1940-1945.

3. Die Deutschen Schlachtschiffe Scharnhorst und Gneisenau - Mario Golse.

4. Die Schlachtschiffe der Scharnhorst-Klasse - Gerhard Koop & Klaus P. Smolke - Bernard & Graefe Verlag.

5. Diverse geheime oorlogsdocumenten uit het Militärarchiv Freiburg over de 18e VP. Bootflottille in Operatie Cerberus.

6. Door Duitse ogen - Luc Vanhaecke -Uitgeverij Vanhaecke - Brugge 1995.

7. German Navy - die Kriegsmarine-ships - Vorpostenboot.

8. Het einde van de Scharnhorst -Eyewitness of World War II – BBC - Deel 2.

9. Lexicon der Wehrmacht - Gliederungen: Sicherungsflott - Vorpostenflottillen.

10. Oostende onder de Nazi's - Deel 4 - André Asseloos.

11. Operatie doorbraak - John Deane Potter - Oorspronkelijke titel 'Fiasco' - Forumboekerij Den Haag.

12. Operation Ostfront -The battle of the North Cape - John Asmüssen.

13. Schlachtschiff Gneisenau - Wolfgang Köhler.

14. Seekrieg und Seemacht - Friedrich Lützow Konteradmiral -Verlag Die Wehrmacht-Berlin -Charlottenburg 2 - 1941.

15. The history of the Scharnhorst - John Asmüssen.

16. 18e Vorpostenbootflottille - Gareth Collins.

Mémoire de guerre atlantique!

Il y a peu, tout à l'élaboration de son arbre généalogique, une dame, la belle soixantaine, prit langue avec nous pour trouver trace d'un oncle qui fut jadis 'marin à la marchande'! Tous les membres de sa famille étant décédés, expliqua-t-elle, les seuls éléments dont elle disposait encore étaient que ce parent s'appelait *Joseph W...*; qu'il avait navigué sur le **Mercator** avant-guerre et qu'à cette époque il était domicilié chez ses parents à Tirlemont (Tienen). Et aussi, que selon la tradition orale familiale il serait mort en mer, son navire ayant coulé entre 1940 et 1945. Las, jusqu'à ce jour, sa quête de plus de huit ans s'était révélée vaine.

Aiguillonné par le désir d'aider et le souvenir de mémoire de ce marin, nous relevâmes le défi de compléter l'histoire de cette famille et de situer les circonstances dans lesquelles l'oncle Joseph sombra dans les brumes de la guerre...Celui-ci ayant navigué sur le navire-école, présupposé comme cadet, on pouvait supposer qu'il s'était préalablement inscrit à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers–ESNA. Afin de vérifier cette première hypothèse, nous contactâmes le centre de documentation Marine Navidoc–Marines auprès du Musée royal de l'Armée à Bruxelles, où il nous fut permis de consulter les listes des étudiants inscrits à l'ESNA entre 1932, année de mise en service du **Mercator**, et 1940. Une bonne demi-douzaine de *W...* fut relevée, mais point de *Joseph*! C'est alors qu'il nous souvint qu'avant-guerre il était courant de nommer les gens au quotidien par leur deuxième prénom; le premier demeurant celui de l'inscription administrative. Ayant donc élargi notre champ d'investigation, nous découvrîmes un cadet de la 28ième promotion (1935) dénommé *Evrard W...*, né à Tirlemont en 1917, et domicilié à cette époque en cette commune, chaussée de Louvain. Nous venions d'identifier formellement cet oncle *Joseph W....* Consultant ensuite des sources nominatives de marins belges décédés en mer au cours de la Seconde Guerre mondiale, nous y retrouvâmes un *Evrard J. W...*, né en 1917, enrôlé comme 2ième officier à bord du s/s **Roumanie** (3.563 t.j.br.) de l'armement belge A. Deppe. Une fonction qui à cet âge (25 ans) était la suite logique d'une carrière débutée comme 'cadet' à bord du s/v **Mercator**.

Flash-back!

Le s/s **Roumanie**, capitaine Emile Morbée, avait quitté Swansea (G.B.) le 28 juillet 1942 à destination de Baltimore d'où il releva le 2 septembre pour Halifax (Nouvelle-Ecosse) via Boston, afin d'y rejoindre le convoi SC-100, constitué de 47 cargos escortés par 5 bâtiments militaires. Il mit en mer le 12 au soir à destination de la Grande-Bretagne (Loch Ewe). Le 19 septembre, le vent soufflant en tempête dans l'Atlantique Nord, le **Roumanie** tomba à la traîne du convoi. Tandis qu'il luttait durement contre les éléments déchaînés, il fut victime d'avaries essentielles de pompes et de barre, qui forcèrent le commandant à mettre le cap sur l'Islande, distante de 350 nautiques, pour réparation. En route, le trainard fut aperçu 21 septembre 1942, à 11 h.30 en pos 56°30 N–34°30 W, par A. Van Holderbeke, 2ième officier à bord du steamer suédois s/s Atland. On apprit bien plus tard, que trois jours après il croisa la route du sous-marin allemand U-617 (Kpt-Lt. Albrecht Brandi) qui le torpilla en pos 58°10N– 28°20W et qu'il coula en 1 minute et 54 secondes (!) selon le chronométrage du commandant du sous-marin lui-même. Trente-sept marins sur un équipage de quarante-trois hommes sombrèrent avec le navire ... dont le 2ième officier *Evrard W...*! Toutefois, six hommes avaient pu s'accrocher in extremis à un providentiel radeau; les embarcations de sauvetages ayant été détruites pendant la tempête! Une heure plus tard, le sous-marin fit surface, s'approcha des rescapés, interpella Pierre Suykerbuyk, le chef-machine, trahi par ses galons d'officier, et l'obligea à monter à bord. Malgré ses protestations, ses compagnons d'infortune agrippés à leur flotteur furent abandonnés à leur sort. Le 9 octobre, le U-617 rallia sa base de St.-Nazaire avec son prisonnier. Un mois plus tard celui-ci fut transféré au Milag de Westertimke (Brême) où il demeura détenu jusqu'à la libération du camp le 28 avril 1945. Quant aux cinq autres naufragés, on n'entendit plus jamais parler d'eux. Mais ceci est une autre histoire!

Il importait aujourd'hui pour une nièce, qu'ait rejailli des ténèbres océanes le souvenir personnifié de cet oncle *Joseph*, qui avait déjà échappé de justesse, à un premier naufrage en février 1941...

All is well now, Madam!

Saint Bernard du Spuikom

ss ROUMANIE

Sands of Glory
De Panne in het brandpunt van 'Operatie Dynamo'
Deel I: Het Britse Expeditiekorps in de val

Het was nog heel vroeg in de morgen toen ik die dag wakker werd. De sirenes van De Panne waren aan het loeien en kanongebulder klonk vanuit Duinkerke. Mijn ouders kwamen de kamer binnen. «Het is oorlog, Henri», zei mijn moeder. Als jongen van amper 11 jaar herinner ik mij die morgen nog heel goed. Maar toen wist ik nog niet dat ik in de komende dagen de dramatische gebeurtenissen zou meemaken van wat in de oorlogsgeschiedenis geboekt staat als 'Het wonder van Duinkerke'. Want ook op het strand van De Panne, dicht bij onze villa, grepen de laatste bloedige gevechten plaats rond de bruggenhoofden aangelegd voor de inscheping van het verslagen Britse Expeditiekorps van Generaal Gort.

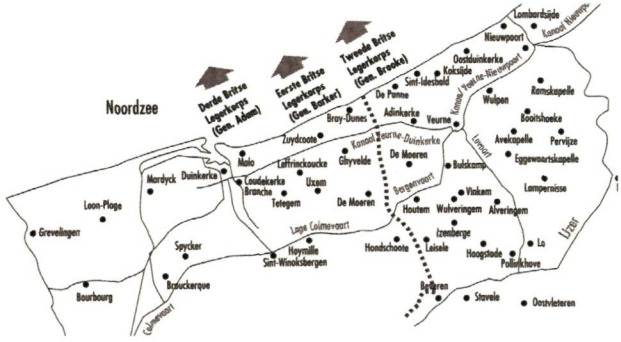
Britten en Fransen omsingeld

Die vrijdagmorgen 10 mei 1940 hadden de Duitse luchtlandingstroepen om 04.35 uur het fort van Eben-Emael veroverd en waren de pantsers van Guderian en Reinhardt ons land binnengedrongen. Diezelfde dag nam de British Expeditionary Force (BEF) vanuit Frankrijk zijn stellingen in aan de Dijle, van Waver tot Leuven. Dit korps stond onder Frans opperbevel en was reeds in september 1939 naar het westelijk front overgebracht. Commander in Chief van de BEF was Generaal Viscount Gort VC. Tien dagen later, op 20 mei, hadden de Duitse pantsers Abbeville bereikt en waren de Britse en Belgische grondtroepen meteen van het Franse slagveld gescheiden. De omsingeling was compleet en voor de BEF bleven slechts twee uitwegen over: uitbreken naar het zuiden of een evacuatie via de zee. Reeds op 14 mei was men in Engeland bewust van de ernst van de situatie en had men een eventuele evacuatie over het Kanaal in het vooruitzicht gesteld. Dat was ook de mening van Lord Gort die, opgesteld tussen de Fransen en de Belgen, zijn uitbraakpogingen naar het zuiden had zien mislukken. Zijn expeditiekorps wou hij op Duinkerke terugtrekken om aldaar naar Engeland te worden verscheept. Ook Koning Leopold III had al op 15 mei de militaire situatie dramatisch gevonden en aan de Eerste minister Pierlot gezegd: « De Panne zal wellicht de laatste nationale schans worden ».

Commander in Chief Lord Gort

De Panne wordt Lord Gorts hoofdkwartier

Diezelfde 20 mei greep te Dover de eerste bespreking plaats over deze noodevacuatie over zee. Viceadmiraal Sir Bertram H. Ramsay, Flag Officer Commanding Dover, nam er de leiding en de evacuatie kreeg de codenaam Operation Dynamo'. Diezelfde dag voerde de Franse admiraal Abrial de operatie 'Mesure W' uit, waardoor de Moeren en de gebieden ten westen van Duinkerke overstroomd werden. Daarom beval Hitler zijn pantsers hun opmars te staken op zo'n 35 km van Duinkerke. Boulogne was al veroverd en Calais omsingeld. Zo bleef er, aan weerskanten van Duinkerke, een kuststrook over van ca. 50 km lengte tussen Gravelines (Grevelingen) en Nieuwpoort. Duinkerke was dan ook de enige haven die de ingesloten BEF, alsook een deel Franse troepen, nog gebruiken konden voor hun evacuatie. Deze perimeter werd ingedeeld in een westelijke sector, tussen Gravelines en Sint- Winoksbergen, onder Frans commando, en een oostelijke sector, tussen Sint-Winoksbergen en Nieuwpoort, onder Brits commando en onderverdeeld in drie delen, één voor elk Brits legerkorps. Zo moest het Derde Brits Legerkorps (generaal Adam) te Duinkerke en vanop het strand van Malo-les-Bains inschepen; het Eerste Brits Legerkorps (generaal Barker) vanop het strand van Zuydcoote en en dat van Bray-Dunes; en het Tweede Brits Legerkorps (generaal Brooke) vanop het strand van De Panne. Het korps van generaal Brooke bestond uit vier divisies: de 3de, de 4de, de 5de en de 50ste. Lord Gort zou zijn hoofdkwartier in De Panne



opslaan en van daaruit Operation Dynamo leiden. De oorlogsschepen zouden de troepen overbrengen naar Dover, de andere vaartuigen naar Ramsgate. Vanaf 30 mei werden de stranden van Bray-Dunes en De Panne uitsluitend voor de Britten voorbehouden.

Start van Operation Dynamo

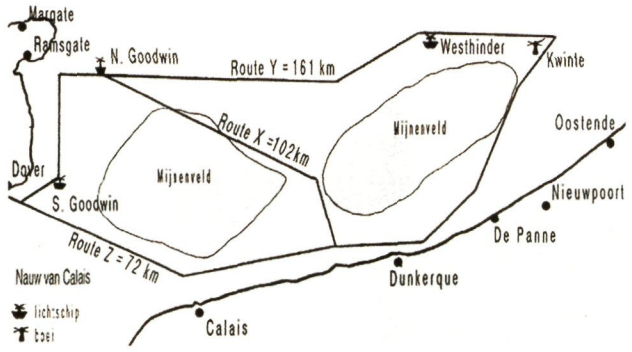
Op 26 mei meldt de speaker van de BBC het volgende: «The Admiralty has made an order requesting all owners of self propelled pleasure craft between 30 and 100 feet in length to send all particulars to the Admiralty within 14 days from today, if they have not already been offered or requisitioned ». De nakende inschepingoperatie was meteen duidelijk voor de Britse bevolking. Diezelfde dag kreeg Lord Gort volgend telegram van de Secretary of State «...you will be faced with a situation in which the safety of BEF will predominate. In such conditions the only course open to you may be to fight your way back to the west, where all beaches and ports east of Gravelines will be used for embarkation. Navy will provide fleet of ships and small boats, and RAF will give full support ». Die zondag 26 mei, te 18.57 uur, start officieel Operation Dynamo, hoewel enkele uren voordien reeds schepen van de Merchant Navy en de Fishing Fleets vanuit Engeland naar Duinkerke voeren om er soldaten in te schepen; zo zouden er ca. 28.000 soldaten al geëvacueerd zijn vóór de start van de operatie.

Maritieme middelen ter beschikking

's Anderendaags, 27 mei, worden in Engeland onmiddellijk de eerste maatregelen getroffen op maritiem vlak. Zware schepen kunnen de stranden niet dicht genoeg naderen gelet op de vele zandbanken, het vuur van de Duitse batterijen en de duikvluchten van de Stuka's. Daarom is er dringend nood aan kleine vaartuigen. Het Ministry of Shipping besluit dan ook alle scheepswerven van Teddington tot Brightling af te zoeken en zo worden een 40-tal motorboten en barkassen gevonden. In de Londense docks vindt men reddings– en sleepboten, in Ramsgate tal van jachten, en langs de hele kust wordt alles opgevorderd wat dienstig kan zijn. Vier verzamelpunten aan de Engelse kust worden gekozen: Dover, Sheerness, Ramsgate en Margate. Daar stroomt in de nacht van 27 op 28 mei, vanuit de hele zuid– en oostkust, een ware armada samen van mijnenvegers, torpedojagers, passagiers– en hospitaalschepen, vracht– en sleepboten, kustvaarders, aken, sloepen, plezierjachten en visserschepen. Veel van die kleinere vaartuigen hebben niet eens een zeekaart of een kompas aan boord. De Naval Control Service probeert hieraan te verhelpen door het uitdelen van ca. 1.000 zeekaarten.

Drie zeeroutes uitgestippeld

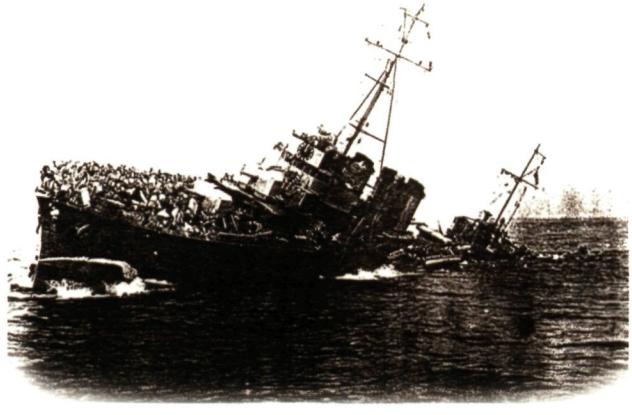
Voor de evacuatie worden drie zeeroutes uitgestippeld. De zuidelijke route Z, als eerst gebruikte en kortste route, is 39 zeemijlen (72 km) lang. De middenroute X, 55 zeemijlen (102 km) lang, doorkruist zandbanken en een mijnenveld en mondt uit in de vaargeul tussen Gravelines en Duinkerke. De noordelijke route Y van 87 zeemijlen (161 km) is noodzakelijk geworden na de Duitse vooruitgang en loopt ten noorden van de Goodwin banken naar de Kwinteboei. Deze routes worden vanaf 27 mei door de Luftwaffe constant met brisantbommen bestookt. Ook magnetische mijnen worden vanaf 28 mei gedropt in de maritieme toegangswegen naar Duinkerke, Dover en Folkestone. De RAF kan hieraan het hoofd niet bieden, terwijl het ononderbroken scheepsverkeer ook niet geëscorteerd kan worden. Ook de Duitse artillerie komt tussenbeide. De route X staat onder aanhoudend kanonvuur van de batterijen van Calais en kan enkel 's nachts gebruikt worden. Dit geldt ook voor de route Y en de Zuyd-



coote Pass, die bestookt worden vanuit Nieuwpoort. Ondertussen werd route X beschikbaar tot de namiddag van 1 juni. Tal van schepen zinken met bemanning en hun lading ingescheepte soldaten. Onder hen de torpedojagers Wakeful, Grifton, Sirocco, Foudroyant en Bourrasque. Officieel namen 848 schepen deel aan Operation Dynamo. Andere bronnen spreken van 1.040, zelfs 1.210. De geallieerden verloren er 72 door vijandelijk vuur, terwijl 162 kleinere eenheden om andere oorzaken zonken. Beslist een zware tol!

De Panne in de branding

Op vrijdag 10 mei wordt De Panne onmiddellijk geconfronteerd met de Duitse inval in ons land. Vanaf 10 uur in de morgen trekt een lange colonne Franse soldaten van het 7de Leger van generaal Giraud door de Zeelaan op weg naar haar stellingen in Nederland. 's Anderendaags trekken de eerste vluchtelingen door De Panne, richting Frankrijk. Ze worden weldra gevolgd door massa's andere, waaronder Franse en Nederlandse soldaten op de dool. Met alle mogelijke vervoermiddelen, auto's, fietsen, stootkarren en kinderwagens trekken ze gedurende twee weken voorbij. Toen Frankrijk voor twee dagen zijn grenzen sloot, waren er zo'n 2 miljoen vluchtelingen in ellendige omstandigheden opeengepakt in de Westhoek. Ook hoge gasten zakken naar De Panne af: Koningin Elisabeth op 14 mei, de ambassadeurs van Frankrijk en van Engeland op 15 mei en drie dagen later de vluchtende Belgische regering die haar intrek neem in hotel Teirlinck. Vanaf die dag vluchten ook brandweerlieden, geneesheren en gemeentepersoneel in paniek



30 mei : de Bourrasque zinkt met 500 man aan boord

weg. Er wordt ook jacht gemaakt op parachutisten, spionnen, joden en andere 'verdachte' personen. De chaos is compleet!

Vóór de kust van De Panne wordt op 18 mei een scheepskonvooi zwaar aangevallen door Duitse vliegtuigen en 's avonds grijpt een massale luchtaanval op Duinkerke plaats.

Reusachtige branden laaien op. Twee weken lang zullen ze aanhouden. In De Panne ziet men de zon niet meer door de rook van de brandende olietanks. Iedere dag loeien de sirenes. In dit apocalyptisch decor komt Leopold III op 19 mei Koningin Elisabeth bezoeken. En dan, op vrijdag 20 mei, trekken colonnes rekruten over het strand van De Panne naar Duinkerke. Tussen 25 en 27 mei dreunt De Panne onder de bombardementen. Het gehuil van de duikende Stuka's en het gieren van de bommen zaaien overal terreur. Een 30-tal branden breken uit. De eerste doden vallen.

Britten bouwen bruggenhoofden

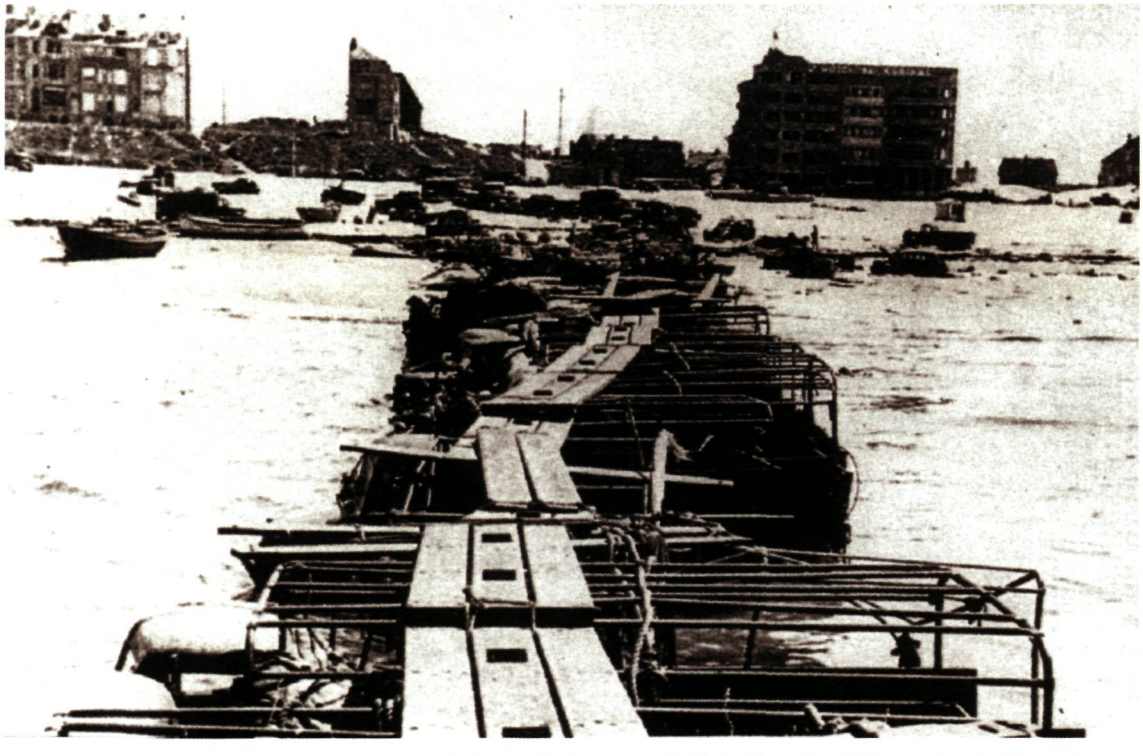
Op 26 mei start Operation Dynamo en komen de eerste soldaten van het Tweede Britse Legerkorps te De Panne aan om er op het strand in te schepen. Het is een bijzonder moeilijke en gevaarlijke operatie die dan ook zeer traag verloopt. De schepen die de evacuatie moeten verzekeren, hebben een te grote diepgang om het strand te naderen en moeten dan ook voor anker gaan op de rede voor de kust. Daar laten ze hun reddingsboten en sloepen te water om de soldaten van het strand op te halen. Kleine schepen laten zich soms aan de grond lopen om als steiger gebruikt te worden naar de grotere schepen in diepwater geankerd. Lord Gort krijgt het bevel al zijn transportmiddelen te vernietigen om ze niet in Duitse handen achter te laten en zo komt generaal Alexander, bevelvoerder van de 1st Divison van het Eerste Britse Legerkorps, op het idee ze als bruggenhoofden te gebruiken. « If the Navy has a dire need for piers, why not drive a pier of trucks as far as possible into the sea? » Zo worden er vrachtwagens het ondiepe water op één rij ingereden en tot steigers van ca. 30 wagens lang opgebouwd. Op die trucks worden planken van afgebroken strandcabines gelegd zodat er troepen in gelederen van drie over deze bruggenhoofden naar de sloepen kunnen stappen.

Op het strand van De Panne worden zo twee lange bruggenhoofden aangelegd: één ter hoogte van het Kursaalhotel, een andere iets westwaarts ervan. Veel soldaten vallen van die noodpieren en verdrinken. Anderen vinden een eigen manier om de wachtende schepen te bereiken: houten kisten, vlotten met vaten vervaardigd, opgeblazen binnenbanden, met geweren als peddels. Nog anderen stappen tot aan hun midden in het water om aan boord van de sloepen te geraken. De beachmaster slaagt er met moeite in de inscheping ordentelijk te doen verlopen. Ondertussen duiken Stuka's op de schepen, mitrailleren jachtvliegtuigen de pieren en wordt het strand bestookt met 5,9 inch kanonnen. Een hallucinant schouwspel! De eerste doden worden op een geïmproviseerd kerkhof aan de Elzendreef begraven, terwijl Britse dokters en verpleegsters op de dijk in l'Océan honderden gewonden verzorgen. In totaal vinden 243 Britse soldaten op het militair kerkhof van De Panne een laatste rustplaats.

Twee dagen later, op dinsdag 28 mei om 4 uur, capituleert het Belgisch leger en komt Lord Gort zijn hoofdkwartier in het gemeentehuis van De Panne opslaan, terwijl de stad onder de bommen dreunt. Van hieruit kan hij via de telefoonkabel naar Engeland in contact blijven met het Britse Ministerie van Oorlog. Om drie uur rapporteert hij hen. Nog diezelfde 28 mei stuurt de Britse koning een telegram naar De Panne om de legerleiding moed in te pompen: « The hearts of every one of us are with you and your magnificent troops in this hour » De Panne staat nu volledig in de branding.

(wordt vervolgd)

Henri Rogie



De Panne. Het bruggenhoofd vóór het Kursaalhotel. Uiterst rechts : de villa van de auteur

Mission de formation pour l'A960 Godetia en Afrique de l'Ouest

Le navire de commandement et de soutien **Godetia** vient d'accomplir, du 8 février au 9 avril, une mission de stabilisation au large des côtes d'Afrique Centrale et de l'Ouest. Cette mission fut principalement consacrée à l'African Partnerschip Station. Dans le cadre de ce programme américain, des cadres belges et américains formèrent vingt instructeurs venus du Cameroun, du Congo, du Bénin et du Togo, afin que ceux-ci puissent à leur tour transmettre leurs connaissances. L'objectif final fut de donner à ces pays les instruments nécessaires pour lutter contre la pêche illégale, le trafic d'êtres humains et la piraterie. À la demande de diverses organisations non gouvernementales, le **Godetia** transporta, en outre, dans ses cales, près de 200 m³ ou 35 tonnes de biens de première nécessité destinés aux pays côtiers africains.

A960 Godetia helpt West-Afrikaanse instructeurs opleiden

Het commando– en steunschip **Godetia** heeft van 8 februari tot 9 april een stabilisatie-opdracht uitgevoerd vóór de kusten van West- en Centraal Afrika. Een belangrijk deel van zijn missie werd besteed aan het African Partnerschip Station, een Amerikaans programma om instructeurs uit Kameroen, Kongo, Benin en Togo op te leiden, zodat zij op hun beurt die kennis kunnen overdragen. Zo hebben Belgische en Amerikaanse lesgevers in totaal twintig instructeurs opgeleid. Het uiteindelijke doel was te zorgen dat die landen zelf illegale visserij, mensensmokkel en piraterij kunnen bestrijden. Daarnaast vervoerde de **Godetia**, op verzoek van diverse ngo's, hulpgoederen naar de Afrikaanse kustlanden, samen goed voor 200 m³ of 35 ton.

La Base Navale soutient Haïti

Les événements à Haïti ont profondément touché le personnel de la Base Navale et c'est pourquoi, à l'initiative du commandant de la Base, plusieurs actions furent mises sur pied durant le mois de février dans le but de récolter des fonds et de contribuer aux actions de solidarités internationales : ainsi les membres du service mobility et transport ont lavé voitures, motos et vélos du personnel contre une petite contribution financière ; une collecte a été tenue lors de notre (modeste) réception de nouvel-an; pour clôturer, le personnel a été invité à un lunch haïtien, offert à un prix spécial. Par ailleurs quelques fournisseurs de la Marine ont également contribué à notre action. Le compteur s'est ainsi arrêté sur le très beau montant de 2.625 euros, qui ont été versés au compte d'Haïti-Lavi.

Marinebasis steunt Haïti

De gebeurtenissen in Haïti hebben het personeel van de Marinebasis diep getroffen en op initiatief van de commandant van de Basis werden enkele acties georganiseerd tijdens de maand februari, ten einde geld in te zamelen en zo een steentje bij te dragen aan de internationale solidariteitsacties: auto's, moto's en fietsen werden door het personeel van de diensten mobility en transport gewassen tegen een kleine vergoeding; op de (kleine) nieuwjaarsreceptie van het kwartier werd een omhaling gehouden; als sluitstuk werd het personeel getrakteerd op een fijne Caribische maaltijd tegen een speciale prijs. Bovendien zijn enkele leveranciers van de Marine ook zo vriendelijk geweest onze acties te steunen. In totaal werd het zeer mooi bedrag van 2.625 euro opgehaald, bedrag dat gestort werd op de rekening van Haïti-Lavi.

Stroombank 2010

De zeil– en roeiwedstrijd Stroombank gaat dit jaar door op de volgende datums: 06 mei: Roeien; 10-11 mei: Caravelle; 09 sep: Windsurfen; 06 en 07 okt: 470; 15 okt: Zwemmen (50 m) en reddingsvlot. De sportsectie zoekt personen die willen deelnemen aan deze disciplines. Interesse? Bel dan een van volgende nummers: 050/55.81.97 – 050/55.81.37 – 050/55.81.96.

La compétition de voile et d'aviron Stroombank se déroulera cette année aux dates suivantes : 06 mai : Aviron ; 10-11 mai : Caravelle; 09 sep : Planche à voile ; 06 et 07 oct : 470; 15 oct : Natation (50 m) et radeau de sauvetage. La section sport recherche des participants à ces différentes disciplines. Si vous êtes intéressé, contactez un des numéros de téléphone suivants: 050/55.81.97 – 050/55.81.37 – 050/55.81.96.

Bal de Gala de la Marine

Le 43ème Bal de Gala de la Marine eut lieu au Kursaal d'Ostende, le vendredi 5 février dernier. Comme chaque année, c'est à l'Association d'Entraide de la Marine que revient l'organisation du Bal et ce sous la houlette de son Président, le Vice-amiral Michel Hellemans. L'animation était assurée par le groupe 'Headlines', le Big Band de la Marine 'The Admirals' accompagné des 'Andrew Sisters', et le 'DJ Geert goes crazy' au lounge bar.

Galabal van de Marine

Het 43ste Galabal van de Marine had plaats op vrijdag 5 februari jl. in de Kursaal te Oostende. Zoals gebruikelijk werd het, onder leiding van Vice-admiraal M. Hellemans, georganiseerd door de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine. Het bal werd opgeluisterd door de groep 'Headlines', de Big Band van de Marine 'The Admirals' begeleid door de 'Andrew Sisters', en 'DJ Geert goes crazy' in de lounge bar.

Un beau cadeau pour l'Association d'Entraide de la Marine

Le 26ème Concert de printemps, une organisation du Commandement Militaire de la Province d'Anvers, a eu lieu le 12 mars dernier à la salle Reine Elisabeth à Anvers. La Musique Royale de la Marine y proposa un programme intitulé 'Music of the Sixties', avec la soliste bien connue Barbara Dex. Lors d'une réception à Anvers, le Vice-amiral M. Hellemans, Président de l'Association d'Entraide de la Marine, s'est vu remettre par les organisateurs un chèque d'un montant de 6.000 euros au profit de l'organisation caritative de la Marine. Le bénéfice du concert fut réparti entre trois organisations caritatives, les deux autres étant l'Asbl Gouverneur Kinsbergen (soins aux handicapés de la province d'Anvers) et le Centre Muylenberg de Turnhout.

Een mooi geschenk voor de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine

Het 26ste Lenteconcert, georganiseerd door het Militair Commando van Antwerpen, had plaats op 12 maart jl. in de Koningin Elisabethzaal te Antwerpen. De Koninklijke Muziekkapel van de Belgische Marine stelde er een programma 'Music of the Sixties' voor, met als soliste de welbekende Barbara Dex. Ter gelegenheid van een receptie overhandigden de organisatoren aan Vice-Admiraal M. Hellemans, Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, een cheque van 6.000 euro, ten voordele van deze caritatieve vereniging van de Marine. De opbrengst van het concert werd verdeeld onder drie caritatieve instellingen; de andere twee waren de Vzw Gouverneur Kinsbergen (Gehandicaptenzorg provincie Antwerpen) en het Centrum Muylenberg te Turnhout.

Photo:

Remise du chèque ; à droite le Vice-amiral M. Hellemans, Président de l'Association d'Entraide de la Marine.

Overhandiging van de cheque; rechts Vice-admiraal M. Hellemans, voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon.

Un nouveau pont hélicoptère pour le F930 Leopold I

Depuis juin 2009, le F930 **Leopold I** est amarré à Flessingue pour une modification du pont d'envol. Cette modification s'impose afin de pouvoir accueillir dans le futur l'hélicoptère NH-90. Le navire a été allongé d'environ deux mètres et deux nouveaux rails ont été intégrés dans le pont d'envol. Mis à part ces grands travaux à la plateforme, d'autres travaux mineurs nécessaires ont également été effectués. Pendant ces travaux, le navire fut mis à deux reprises en cale sèche. À partir de juillet, commencera la remise en condition du **Leopold I** afin qu'il puisse être engagé, dès le début de 2011, dans nombre de grands exercices de guerre maritime. Jusqu'en juillet 2010, l'équipage se consacrera principalement à l'entretien approfondi du navire et à la réussite des formations requises. Info et photos: www.mil.be/navycomp.

Nieuw helikopterdek voor F930 Leopold I

Sinds juni 2009 ligt de F930 **Leopold I** in Vlissingen voor een verbouwing van zijn helikopterdek. Deze modificatie is vereist om de aangekochte NH-90 helikopter in de toekomst op dit schip te kunnen ontvangen. Het fregat is ondertussen met ongeveer twee meter verlengd en er zijn ook twee nieuwe begeleidingsrails in het helikopterdek aangebracht. Buiten deze ingrijpende werken aan het platform, werden natuurlijk ook kleinere noodzakelijk werken uitgevoerd. Gedurende deze werken is het schip al tweemaal in een droogdok afgemeerd. Begin juli vat de **Leopold I** opnieuw zijn opwerkingstraject aan, zodat het schip vanaf begin 2011 ingezet kan worden voor een aantal grote oefeningen in maritieme oorlogsvoering. Tot juli 2010 maakt de bemanning volop gebruik van de gelegenheid om het schip een grondige onderhoudsbeurt te geven en de nodige vormingen met succes af te ronden. Info en foto's: www.mil.be/navycomp.

Le M915 Aster participe à SNMCMG1

Après une période intense de mise à niveau, le chasseur de mines **Aster** était prêt pour sa période opérationnelle. Le mardi 2 février, il prit la route du nord afin de participer, pendant quatre mois, à l'escadre permanente SNMCMG1de lutte contre les mines de l'OTAN. Les exercices d'un caractère multinational et l'étroite coopération entre les États membres de l'OTAN sont les objectifs primaires de cette escadre qui est connue comme la mieux entraînée et la mieux équipée dans la lutte contre les mines.

Voici le programme chargé de l'**Aster**:

10 fév. : Départ pour Den Helder
11 fév. : Rendez-vous avec escadre OTAN
11 – 14 fév. : Den Helder : préparation chasse aux mines en Mer du Nord
15 – 28 fév. : Destruction d'explosifs Beneficial Cooperation (North Sea)
28 fév –7 mar. : Semaine de transition avec programme d'amarinage
05 – 7 mar. : Port Visit Copenhague
08 – 14 mar. : Programme de formation sous direction de la Marine danoise
10 – 17 mar. : Port Visit Gdynia
15 – 21mar. : Prospection du sous-sol marin dans les eaux polonaises

19 – 21 mar. :
Port Visit Warnemünde
22 mar – 04 avr. :
Semaine d'exercices avec navires allemands
02 – 05 avr. :
Port Visit Sassnitz (weekend de Pâques)
05 – 11 avr. :
Semaine de transition avec programme d'amarinage
09 –11 avr. :
Port Visit Wilhelmshaven
12 – 25 apr. :
Brilliant Mariner (manoeuvres)
23 – 25 avr. :
Port Visit Aalborg
26 avr – 02 mai. :
Exercices de plongée - Port Visit Den Helder
03 – 16 mai. :
Destruction d'explosifs devant côte Bel-NL
6–7 mai : (TBC) Ravitaillement à Zeebruges
14 – 16 mai. :
Port Visit Le Havre
17 – 20 mai. :
Destruction de munitions devant côte française (17 – 24 mai)
25 mai. : Départ direction Zeebruges
26 mai après-midi :

Arrivée Zeebruges.

M 915 Aster neemt deel aan SNMCMG1

Na een intense opwerkingsperiode was de mijnenjager **Aster** klaar voor operaties. Op 2 februari jl. wendde hij de steven naar het Noorden om er gedurende vier maanden deel uit te maken van het permanent NAVO-smaldeel mijnenjagers SNMCMG1. Oefeningen met een multinationaal karakter, evenals een nauwe samenwerking tussen de NAVO-leden behoren tot de primaire doelstellingen van dit smaldeel, dat bekend staat als het best getrainde en het best uitgeruste ter wereld wat betreft mijnenbestrijding.

Hieronder volgt het zware programma van de **Aster**:
10 feb : Vertrek naar Den Helder - Départ vers Den Helder
11 feb : Rendez-vous met NATO-eskader
11 feb – 14 feb :
Den Helder Voorbereiding op opdracht mijnenvegen in Noordzee
15 feb – 28 feb :
Opruiming springstoffen Beneficial Cooperation (North Sea)
28 feb –7 mar :
Transitweek met zeemanschappelijk programma
05 – 7 mar :
Port Visit Kopenhagen
08 – 14 mar :
Opwerkingsprogramma o.l.v. Deense Marine.
10 – 17 mar :
Port Visit Gdynia
15 – 21 mar :
Bodemonderzoek in Poolse wateren
19 – 21 mar :
Port Visit Warnemünde
22 mar– 04 apr :
Oefenweek met Duitse schepen
02 – 05 apr :
Port Visit Sassnitz (Paasweekend)
05 – 11apr :
Transitweek met zeemanschappelijk programma
09 –11 apr :
Port Visit Wilhelmshaven
12 – 25 apr :
Brilliant Mariner (manoeuvres)
23 – 25 apr :
Port Visit Aalborg
26 april – 02 mei :
Duikoefeningen - Port Visit Den Helder
03 – 16 mei :
Opruiming springstoffen vóór Bel-NL kust
6–7 mei :
(TBC) Bevoorrading te Zeebrugge
14 – 16 mei :
Port Visit Le Havre
17 – 20 mei :
Opruiming springtuigen vóór Franse kust (17 – 24 mei)
25 mei : Transit richting Zeebrugge
26 mei namiddag :

Aankomst Zeebrugge

Le BNS M916 Bellis à Italian Minex 2010

Le dimanche 28 février, le **Bellis** quitta Zeebruges pour l'exercice de lutte contre les mines 'Italian Minex 2010' en mer Méditerranée, auquel participent, sous commandement italien, les Marines italienne, espagnole, française, néerlandaise, turque et grecque. Malheureusement, à la suite de quelques problèmes techniques et une météo très peu favorable, le départ fut postposé. À 21h, le **Bellis** quittait enfin son port d'attache pour mettre le cap en direction de Cadiz, la première escale prévue. Le mercredi 3 mars, au sud du Golfe de Gascogne, le **Bellis** se vit obligé de rallier le port de La Coruña en raison de nouveaux problèmes techniques. Après réparation par notre équipe du bord, le navire reprit la mer le 6 mars. Peine perdue hélas, car au bout de quelques heures, une panne similaire se produisit et nous dûmes rentrer au port le plus proche, La Coruña ! Nos techniciens mirent tout en œuvre pour nous dépanner mais à un moment donné ils furent confrontés à un problème pour lequel ils durent faire appel à une équipe technique de la Base navale, qui arriva sans tarder. Pendant que les techniciens s'affairaient, les 'nouveaux' membres d'équipage furent entraînes en vue de l'exercice 'Italian Minex' et plusieurs exercices de lutte contre l'incendie eurent lieu. Notre problème technique ne fut résolu qu'en partie, mais suffisamment pour nous permettre de reprendre la mer et de continuer notre voyage. Au sortir de La Coruña, le mauvais temps nous attendait à nouveau. Le passage vers La Spezia fut très fatigant et à l'entrée du détroit de Gibraltar le vent souffla avec une telle intensité –nous y avons mesuré des vents de 9 à 10 Beaufort– que nous fûmes obligés à chercher refuge sous la côte. L'escale de Cadiz fut mise à profit pour nous approvisionner en gasoil. Le lendemain nous fûmes de retour en pleine mer … et une fois de plus un temps exécrable nous attendait. Mais nous, du Bellis, nous avons reçu une mission, et il faut qu'elle soit accomplie, quoiqu'il en coûte ! Après 24 heures de tempête nous étions enfin en Méditerranée ! Inutile d'ajouter que les membres d'équipage ne souhaitaient qu'une chose : ce n'est pas de soleil qu'ils avaient besoin mais avant tout …de moins de vent !

BNS M916 Bellis in Italian Minex 2010

Op zondag 28 februari vertrok de **Bellis** naar de oefening 'Italian Minex 2010' in de Middellandse Zee. Dit is een internationale mijnenjachtoefening, onder Italiaans bevel, met deelname van o.a. de Italiaanse, Spaanse, Franse, Duitse, Turkse, en Griekse Marine. Helaas vertraagden een technisch probleem en het extreem slechte weer ons vertrek. Om 21u. konden we dan uiteindelijk Zeebrugge verlaten. We zetten koers naar de eerste buitenlandse haven voorzien in ons vaarprogramma: Cadiz. De zee was nog woelig, maar dat maakt nu eenmaal deel uit van het marineleven. Op woensdag 3 maart, net aan het einde van de Golf van

Biskaje, dwong een nieuw technisch defect ons binnen te lopen in La Coruña. Na een niet te onderschatten interventie van ons vakkundig team konden we op 6 maart weer het ruime sop kiezen. Tevergeefs echter. We waren slechts luttele uren onderweg of een gelijkaardig technisch defect stak weer de kop op. Terug naar af... met andere woorden terugvaren naar de dichtste haven, La Coruña. Het technisch departement probeerde met man en macht het probleem te verhelpen maar stond op een bepaald moment voor een raadsel. Opgeven staat echter niet in ons woordenboek en terwijl zij koortsachtig naar een oplossing zochten, trainden de andere departementen verder op de voorbereiding van Italian Minex. 'Nieuwe' bemanningsleden werden opgeleid en er waren oefeningen in brandbestrijding. Ondertussen riepen we de hulp van het thuisfront in. Een technisch team snelde ons ter hulp. Dat kon het probleem niet volledig oplossen, maar wel in die mate dat we onze opdracht konden verder zetten. Eenmaal buitengaats wachtte het slechte weer ons op. Het werd een zeer vermoeiende transit naar La Spezia. Het slechte weer zorgde trouwens voor een onderbreking. Aan de Straat van Gibraltar waaide het loeihard: we hebben er windsterktes van 9 tot 10 Beaufort gemeten. We besloten dan ook om onder de kust te schuilen. Van de stop in Cadiz maakten we gebruik om brandstof in te slaan. De volgende dag waren we weer op zee en... we kregen opnieuw slecht weer. Maar... de **Bellis** heeft een opdracht en daar gaan we voor! Na ongeveer 24 uren storm zaten we eindelijk in de Middellandse Zee. In de ogen van de bemanning kon je lezen dat ze hoopten: niet op zon, maar... op minder wind!

Nouvel accord avec le Congo

La Belgique et la République Démocratique du Congo ont conclu un nouvel accord en matière de poursuite de la collaboration militaire. Le ministre de la Défense, Pieter De Crem, a signé cet accord à l'occasion d'une visite de travail du 10 au 16 mars. Le Ministre a profité de ce déplacement pour se rendre à bord du Godetia, pour visiter la 321me unité commando de l'armée congolaise et pour rencontrer le détachement belge de transport aérien auprès de la Mission des Nations–Unies au Congo.

Nieuw akkoord met Congo

België en de Democratische Republiek Congo hebben een nieuw akkoord afgesloten inzake verdere militaire samenwerking. Defensieminister Pieter De Crem ondertekende dit ter gelegenheid van zijn werkbezoek van 10 tot 16 maart. De minister maakte van de gelegenheid gebruik om een bezoek te brengen aan boord van de Godetia, aan de 321ste Congolese commando–eenheid en aan het Belgische luchttransportdetachement bij de VN–missie in Kongo.

In memoriam Fregatkapitein Eduard Callier – RNSB

Op 13 december ll. overleed Ere-Fregatkapitein Eduard Callier op 92-jarige leeftijd. Hij werd te Vlissingen geboren in 1917. Zijn beide grootvaders waren loodsen en zijn vader aspirant loods. Eduard wou dan ook een carrière op zee opbouwen, maar zijn vader, nadien overleden na twee zeeongevallen, vond een loopbaan op zee maar niks voor hem en zo belandde hij aan de Universiteit Gent waar hij economie ging studeren. Wereldoorlog II onderbrak zijn studies, en aan boord van Loodsboot 6 vluchtte hij vanuit Oostende naar Dieppe en kwam vandaar in Folkestone terecht. In september 1940 werd hij door Luitenant-ter-zee Victor Billet ingelijfd in de Royal Navy Section Belge (RNSB). Hij werd er officier en voer de hele oorlog aan boord van oorlogsschepen. Hij was in opleiding a/b van de fleet destroyer Punjabi toen hij muteerde naar de Godetia die onder Belgische bemanning voer. Terug in België in 1944 vormde hij samen met de andere officieren afkomstig van de Royal Navy de kern van de nieuwe Belgische Zeemacht. Hij voer op Algerines, MSO's en MSC's en ging in 1972 met pensioen. In 1947 werd onder impuls van Commodore Timmermans en Fregatkapitein Petitjean in Oostende de North Sea Yacht Club opgericht, bestaande uit voornamelijk officieren van de ex-RNSB waaronder Eduard Callier. Ere-Fregatkapitein Eduard Callier was lid van de Vereniging voor het Hulpbetoon in de Marine, van de Vereniging RNSB en van VGZM/APFN. Aan zijn familie bieden de Voorzitter, de bestuursleden en de leden van onze Vriendenkring hun oprechte gevoelens van medeleven aan in het lijden dat hen treft. We will remember!

In memoriam Capitaine de frégate honoraire Eduard Callier – RNSB

Le Capitaine de frégate honoraire Eduard Callier est mort à Ostende, le 13 décembre dernier, à l'âge de 92 ans. Il naquit en 1917 à Flessingue. Ses deux grand-pères furent pilote de navire et son père aspirant pilote. Pas étonnant donc qu'Eduard songea à faire carrière sur mer mais comme son père, qui mourut après deux accidents en mer, le lui déconseillait fortement, il s'inscrivit à l'Université de Gand où il étudia l'économie. Ses études furent interrompues par la seconde guerre mondiale et il s'enfuit à bord du Loodsboot 6 d'Ostende à Dieppe, d'où il parvint à Folkestone. En septembre 1940, sous l'impulsion du Lieutenant de vaisseau Victor Billet, il rejoignit la Royal Navy Section Belge (RNSB). Il y devint officier en navigua durent toute la guerre à bord de navires de guerre. Après un stage de formation à bord du destroyer HMS Punjabi, il fut affecté au Godetia, dont l'équipage était composé de Belges. De retour en Belgique en 1944 il fut l'un des ex-officiers de la Royal Navy qui formèrent le noyau de la nouvelle Force Navale belge. Il servit à bord d'Algérines, de MSO et de MSC et partit à la retraite en 1972. En 1947, sous l'impulsion du Commodore Timmermans et du Capitaine de frégate Petitjean, fut créé à Ostende le North Sea Yacht Club, dont les membres, parmi lesquels figurait Eduard Callier, furent principalement des officiers de l'ex-RNBS. Le Capitaine de frégate honoraire Eduard Callier fut membre de l'Association d'Entraide de la Marine, de l'Association RNSB et de la VGZM/APFN. Le président, les membres du comité ainsi que les membres de notre Amicale présentent à la famille leurs plus sincères condoléances en ces moments douloureux. We will remember !

Henri Rogie

Remises de commandement - Bevelsoverdrachten

M923 Narcis

C'est le 1LV Jurgen Van Daele qui fut investi comme nouveau commandant du chasseur de mines M923 Narcis. La remise de commandement se déroula le 20 janvier en présence de l'Amiral de division J-P Robyns, Commandant de la Composante Marine, à la Base Navale de Zeebruges.

1LZ Jurgen Van Daele werd aangesteld als nieuwe bevelhebber van de mijnenjager M923 Narcis.

De overdracht had plaats op 20 januari jl., in de Marinebasis te Zeebrugge, in aanwezigheid van Divisieadmiraal J-P Robyns, Commandant van de Marinecomponent.

F931 Louise-Marie

Une cérémonie officielle de remise de commandement eut lieu, le vendredi 15 janvier, sur la Grand Place de Saint-Nicolas. Lors de cette cérémonie, le CPF Carl Gillis fut investi comme nouveau commandant de la frégate multifonctionnelle F931 Louise-Marie, dont Saint-Nicolas est la ville marraine. Il succède au CPF Jan De Beurme. C'est l'Amiral de division J-P Robyns, Commandant de la Composante Marine, qui procéda à l'investiture. À l'issue de la cérémonie de remise de commandement, le bourgmestre de Saint-Nicolas, Freddy Willockx, et l'Amiral Robyns se sont rendus à l'Hôtel de ville pour y inaugurer une nouvelle salle de réunion ; cette salle porte désormais le nom de notre ancienne frégate 'Westdiep', dont Saint-Nicolas fut également la ville marraine.

Op vrijdag 15 januari vond op de Grote Markt van Sint-Niklaas een officiële plechtigheid plaats, tijdens dewelke de F931 Louise-Marie en zijn bemanning een nieuwe commandant kregen. Divisieadmiraal Robyns, Commandant van de Marinecomponent, stelde FKP Carl Gillis aan als bevelvoerder van het multifunctionele fregat, waarvan Sint-Niklaas de peterstad is. Hij volgt in die hoedanigheid FKP Jan De Beurme op. Na afloop van de bevelsoverdracht hebben Divisieadmiraal Robyns en burgemeester Freddy Willockx in het stadhuis een nieuwe vergaderzaal geopend; zij kreeg de naam 'Westdiep' mee, verwijzend naar het vorige fregat waarvan Sint-Niklaas eveneens peterstad was.

A962 Belgica

Le vendredi 29 janvier, le CPV M. Goddyn, Directeur des Opérations de la Composante Marine, a désigné le CPC Luc de Maesschalck comme commandant de notre navire de recherches océanographiques. Ce dernier succède au 1LV Ron Joosen.

Op vrijdag 29 januari jl. heeft KTZ M. Goddyn, Directeur Operaties van de Marinecomponent, KVK Luc de Maesschalck aangesteld als commandant van ons oceanisch onderzoeksschip. Deze laatste volgt 1LZ Ron Joosen op als bevelhebber.

Sailor Tales : concert de la Musique Royale de la Marine au profit de l'Ibis

C'est au Kursaal d'Ostende que se produira le mercredi 26 mars la Musique Royale de la Marine. Sous la direction de Björn Verschoore, elle y donnera un concert dont le bénéfice ira intégralement à l'asbl Œuvre Royale Ibis. Le concert est intitulé 'Sailor Tales' et verra la participation d'une chorale composée de jeunes de l'Ibis. Les tickets sont en vente au prix de 18€ (frais de réservations inclus), soit au Kursaal– tél. 070 22 56 00–, soit via le site www.sherpa.be. Vous trouverez toutes les infos concernant l'Ibis en consultant le site www.ibisschool.be. Si vous êtes dans l'impossibilité d'assister à ce concert, vous pouvez toujours soutenir l'Ibis par un don à verser au compte 380-0098213-23 de l'Œuvre Royale Ibis.

Sailor Tales : concert door Koninklijke Muziekkapel van de Marine ten voordele van Ibis

De Koninklijke Muziekkapel van de Marine concerteert op woensdag 26 mei in de Kursaal van Oostende, ten voordele van v.z.w. Koninkijk Werk Ibis. Dit concert, onder de naam 'Sailor Tales', staat onder de leiding van kapelmeester Björn Verschoore en er neemt ook een zangkoor bestaande uit Ibis-jongens aan deel. Een ticket kost 18 € (incl. reservatiekosten) en kan besteld worden in de Kursaal of via www.sherpa.be. Info en programma vindt u op www.ibisschool.be. Indien u weerhouden bent kan u Ibis atijd steunen door een gift op rekeningnummer 380-0098213-23 van het Koninklijk Werk Ibis.

Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et à Nieuport
Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (IV)
L'évolution du port d'Ostende à travers les âges

Introduction

Au départ de cette étude, nous ne disposions pas de véritables plans d'Ostende datant d'avant 1870, bien que nous nourrissions l'espoir de pouvoir un jour superposer au moins des schémas de la ville ancienne aux plans modernes. Ceci dans le but de mieux pouvoir situer l'emplacement des anciens chantiers et habitations des armateurs du XIX° siècle. Cependant, les Archives de la Ville d'Ostende ont publié récemment dans le cadre des 'Oostendse Historische Publicaties' un 'Stedenatlas' (Olivier Debaere) comportant toute une série de plans, cartes et reproductions anciennes. Nous le recommandons aux lecteurs désireux de suivre l'évolution du port en images. À remarquer que la situation géographique d'Ostende est fort différente de celle de Nieuport, arrosée par une rivière, l'Yser. Pour rappel de la première partie de cette étude, ouvrons à nouveau nos anciens livres de géographie. Nous avons écrit que c'est vers l'an 600 que se forma notre littoral, submergé depuis 300 ans. Des îles se rattachèrent ainsi progressivement à la terre après la baisse des eaux, laissant une presqu'île que l'on pourrait situer sur une carte actuelle entre Ostende et l'embouchure de l'Yser : la presqu'île de Ter Streep. Le village de Ter Streep ou Testerep se trouvait donc plus en mer que notre Ostende actuelle, sur un grand banc de sable situé entre la mer du Nord et un 'lac' le long de la plage actuelle. C'est la 'transgression dunkerquoise' qui transforma notre côte entre le X° siècle et la seconde moitié du XIII° siècle et les livres s'accordent généralement sur la date de 1334 comme étant celle de la disparition de la presqu'île de Ter Streep. Les toutes premières cartes montrant notre côte jusqu'à l'embouchure du Zwin sont fort intéressantes. On constate ainsi que Bruges était bien desservie par cette rivière et ses avant-ports de Sluis et Damme. Ostende n'entrait alors tout simplement pas en ligne de compte. On y remarque aussi l'île de Cadzand avec sa forteresse ('retranchement') entre le Zwin et le Zwarte Gat et nous pouvons ainsi mieux comprendre que même Napoléon la considéra encore comme d'une importance stratégique. Un schéma du XIII° siècle que l'on retrouve dans le 'Stedenatlas' nous montre par ailleurs que le village d'Ostende, qui n'était pas encore fortifié, formait un quadrilatère entouré vers la mer par la presqu'île de Ter Streep sur laquelle se trouvaient un petit village et une église, et des trois autres côtés par d'anciens bras de l'Yser. Sur la terre ferme se développa à Ostende un petit 'village-marché' disposant déjà d'une halle où se vendait le poisson. Mais Ostende n'obtint le 'statut' de ville qu'en 1297, longtemps après Nieuport. Bien que la seule vraie richesse locale fût le poisson, la décision fut prise en 1395 de construire une 'nouvelle ville' qui serait à l'abri de la mer, entourée de digues.

Le port original

Il fallut attendre 1445 et Philippe le Bon pour que la décision soit prise de creuser un 'vrai port'. Jusqu'à présent, c'était le bras de mer entre la presqu'île et la terre qui en faisait fonction. Nous avons vu que l'emplacement de la ville actuelle, bien plus en retrait de la mer, ne correspond pas à celle d'origine et il en sera de même pour le port, situé dans une baie soumise aux marées. On commença à creuser dès 1446 ce 'port primitif' qui se trouvait à l'ouest de la ville, là où se trouve actuellement le Kursaal. Il rejoignait la mer par un chenal bordé d'estacades primitives; le parcours de ce chenal d'accès correspond à peu près à l'avenue Van Iseghem actuelle et l'entrée du port se situerait à la place de Monaco. Nous savons que le 'port primitif' reçut sa première infrastructure en 1580 et fut fortifié dès 1583; son 'Westerstaketsel' de 625 mètres de long daterait de 1584. Malheureusement, les dernières 'bonnes années' de la période espagnole étaient dorénavant comptées. En effet, la France avait déclaré la guerre à l'Espagne en 1595. En 1596-97, des flottes anglo-bataves réussirent cependant à anéantir une partie de la flotte espagnole. Philippe II décéda en 1598 mais ses successeurs ne voulurent pas rester sur un tel échec. Dès 1599, la flotte espagnole se mit à 'gêner' le commerce de Flessingue, ce qui entraîna la réaction de la Zélande de vouloir contrôler Ostende. Nous entrons alors dans une phase plus active de la guerre sur notre sol : une grande bataille se déroula en juillet 1600 à Westende et à la fin de l'année, Ostende était occupée par les

Philippe le Bon

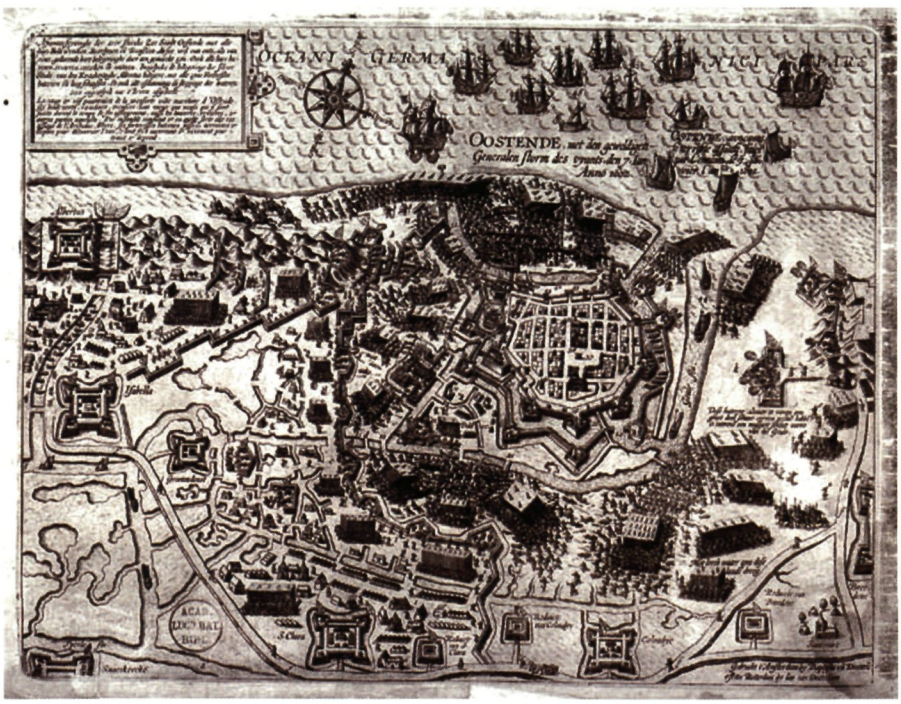
Hollandais. L'année suivante, les Espagnols voulurent les chasser. Après d'autres grandes batailles, Ostende tomba le 5 juillet 1601 aux mains de l'archiduc Albert; en décembre 1602, les Espagnols abandonnèrent la ville. Le 26 mai 1603, une escadre hollandaise parvint encore à détruire une flotte espagnole à Sluis. Les Espagnols se décidèrent alors à bombarder Ostende, qui capitula le 20 septembre 1604. Le siège d'Ostende par les Espagnols dura donc de 1601 à 1604. Dans cette épreuve, nos alliés étaient les Anglais et les Hollandais, venus au secours des séparatistes protestants qu'étaient nos 'Gueux d'Ostende'. La ville n'aurait jamais pu résister si longtemps aux assauts répétés si les bateaux anglais et hollandais n'avaient pu ravitailler Ostende, en se faufilant jusqu'au port par le fameux chenal décrit plus haut mais plus tard aussi par le 'Geul' qui s'était formé à l'est lorsque les digues furent aplanies; en effet, à chaque marée, la mer y pénétrait en creusant toujours plus loin. Mais le nombre et l'acharnement des envahisseurs l'emportèrent. En 1604, il ne restait pratiquement plus rien du vieux port, qui fut rapidement comblé. Il fallut donc reconstruire.

Le premier 'nouveau port'

Après la prise d'Ostende, une nouvelle ville fut créée, dont le tracé des rues perpendiculaires entre elles est fort remarquable. Un nouveau port fut alors établi à l'entrée du chenal actuel, creusé entre 1604 et 1630, 'là où une petite rivière venant des polders sillonnait vers la mer'. Le nouveau port serait donc à l'est de la ville. En 1612-13, on commença à creuser un canal qui relierait Gand à Plassendaele ; il fut continué en 1622 entre Plassendaele et Ostende, via Zandvoorde. En 1638, on entama le creusement d'un canal entre Plassendaele et Nieuport, sur l'ancien cours de l'Yperlée; ces travaux se terminèrent en janvier 1640. Le canal était limité aux bateaux de 120 tonnes, ce qui était acceptable pour l'époque. En parallèle à ces travaux, on s'ingénia à fortifier à nouveau la ville, qui fut bientôt entourée de murailles. Un schéma du 'Stedenatlas' nous montre la situation de la nouvelle ville en 1641 avec l'entrée du chenal ('geul') creusé à l'est, rencontrant au sud de la ville, à angle droit, le 'vieux bras de l'Yser'. Le confluent sera baptisé 'crique de Ste-Catherine', beaucoup plus large qu'une autre petite crique située entre celle-ci et les fortifications, et qui menait à l'écluse alimentant les fossés. C'est approximativement où se trouve cette petite crique que viendra plus tard le premier bassin à flot, tandis que les bassins du commerce seront creusés dans la crique de Ste-Catherine. Mais n'anticipons pas. Le nouveau port était alors assez profond et le long du canal artificiel alimenté par les eaux de la mer on pouvait recevoir des navires 'd'un fort tonnage'. Le chenal d'accès au nouveau port reçut une estacade, l'Oosterstaketsel, construite de 1654 à 1662. Au sud, la Kaaipoort date de 1660. On travailla ensuite de manière intensive aux canaux. Entre 1664 et 1666 fut creusé à nouveau l'ancien canal entre Plassendaele et Ostende; approfondi, il devint rectiligne et accessible aux navires de 300 tonneaux. Gand put dès lors recevoir ses premiers navires de mer dès 1665. En 1669 fut accordée la permission d'entreprendre des travaux à Sas-Slykens pour construire une écluse; ils durèrent de 1672 à 1676 du fait de l'élargissement du canal entre Bruges et Ostende et le canal fut dès lors muni d'écluses à Sas-Slykens, inaugurées en 1675. Le port d'Ostende pouvait ainsi se développer afin de suppléer au blocage d'Anvers. A la fin du XVII° siècle, nous disposions donc d'un réseau de canaux côtiers; nous pourrions bientôt nous en féliciter : 100 ans plus tard, en dépit de la guerre entre la France et l'Angleterre, des bateaux arriveront à Gand et traverseront la Belgique de Hollande en France et vice-versa par les eaux intérieures. De plus, nous avions deux ports donnant sur la mer : Ostende et Nieuport, reliés entre eux. La grande différence était cependant un avantage sérieux pour ce deuxième port de ne pas souffrir autant de l'ensablement grâce au débit de l'Yser. A Nieuport, au lieu-dit Gansen Poot, non moins de six cours d'eau, dont le canal vers Ostende, débouchaient dans l'estuaire de l'Yser.

Familles impliquées - Quelques intérêts bruxellois et gantois

Présentons ici une famille fort importante dans l'histoire d'Ostende : les **Bauwens**. Curieusement, l'ancêtre belge de cette famille originaire d'Irlande et dont le nom s'orthographia longtemps Bowens, naquit à Bruxelles vers 1630; il s'agit de Roger **Bowens** 'dit' **Bauwens**, fils d'Arnold. Il épousa Marie Cransboreh, de Waterford, et alla s'établir à Ostende où il fut reconnu bourgeois le 11 décembre 1653. Nous savons qu'il navigua et eut trois fils. Paul, l'aîné, né le 6 février 1658, épousa Catherine-Marie Croes, fille de Jacques, échevin ; il fut armateur, maître des postes 'après avoir fait fortune dans des affaires maritimes', et bourgmestre d'Ostende de 1690 à 1692 et de 1707 à 1711. Son frère Jean-Baptiste naquit le 3 mars 1666 et décéda en 1717; lui aussi fut bourgmestre d'Ostende, de 1711 à sa mort. Il fut juge à l'Amirauté et l'un des fondateurs de la Compagnie d'Ostende. Son fils Jean fut armateur et arma la **Galère de Bruxelles**. Le troisième frère, Philippe Arnould, fut lui aussi juge à l'Amirauté et bourgmestre d'Ostende de 1738 à 1740; il décéda sans postérité le 6 février 1745. Or, c'est au cours de ce XVIII[ème] siècle que se déroula la phase la



Oostende anno 1602

plus significative de l'évolution du port d'Ostende. De 1713 à 1715 fut érigée la Westerstaketsel, d'une longueur de 625 mètres, sensiblement plus courte que l'estacade Est. Notons cependant que les estacades ne se prolongeaient pas encore en mer à cette époque. Les premiers quais datent de 1720, grâce à l'impulsion donnée au développement du port par le bourgmestre de l'époque (1720-22), Mathieu de Moor (1655-1723), d'une autre famille légendaire à Ostende. On sait qu'Ostende développa au XVIII° siècle une production locale de sel, indispensable à la conservation du poisson, et qu'il ne fallait donc pas encore en importer en grandes quantités. On lit dans les livres d'histoire qu'à la fin du siècle 'la grande saline d'Ostende était toujours la propriété de sept négociants bruxellois'; malheureusement, leurs noms ne sont pas mentionnés. Nous pensons cependant que parmi eux figurent Romberg, Dansaert, De Coninck et peut-être les Vertongen de Hamme. Au début du siècle, plusieurs Gantois importants furent intéressés dans l'armement des navires de la Compagnie d'Ostende. Par exemple les frères Jacques et Charles Maelcamp, grands négociants en textiles, qui se déplacèrent à Ostende et dès 1714 y organisèrent des départs vers la Chine puis vers leur succursale à Séville, le Bengale et la côte de Malabar; ce sont leurs 'expéditions' qui provoquèrent en 1722-23 la création de la Compagnie d'Ostende; quatre des sept directeurs de cette société 'impériale et royale des Indes' étaient d'ailleurs des Gantois. Nous rencontrerons bientôt deux autres familles qui eurent des attaches à Bruxelles et à Gand : les de Vette et les Hoys.

Mais consultons d'abord à nouveau quelques plans du 'Stedenatlas'. Le premier, daté de 1690 montre que l'entrée Est du chenal est garnie d'un 'phare ou lanterne'. En remontant le chenal, on ne pouvait s'amarrer à tribord mais bien à bâbord, le long de pilotis. Un peu avant d'arriver à hauteur du bastion Sud-est de la ville fortifiée, la Porte de Bruges, on croisait un ponton ou bac qui permettait le passage d'une rive à l'autre. Au sud de cette imposante porte se trouvait une petite crique que nous avons déjà évoquée; elle conduisait à 'l'écluse bleue' par où passait l'eau des fossés le long des remparts dans la crique. Au-delà se trouvait le 'lieu où l'on fabrique les navires'. Nous avions donc de petits chantiers dans le prolongement de la crique. Plus au sud, on arrivait à la crique de Ste.-Catherine, et ce lieu est marqué pompeusement 'le grand port'. Sur un plan de 1706, on trouve quelques détails concernant notre petite crique : au nord, l'indication 'le quay', tandis qu'au sud on trouve la mention 'le nouveau quay'. Quant au lieu de construction de bateaux, il est dit 'arsenal des vaisseaux' ! Ces plans ne sont bien entendu pas encore fiables à 100% mais on remarque que la crique de Ste.-Catherine y apparaît plus resserrée. Un pan allemand de 1720 reprend scrupuleusement tous ces détails et confirme que le lieu-dit 'arsenal' est toujours une 'Schiff Bauerey'. Mais il n'y avait à cette date toujours pas de véritable bassin à flot. Ce dernier n'apparaît que sur un plan de 1740. Nous ne savons malheureusement pas précisément quand il fut creusé, mais certainement avant 1726, puisque l'on peut lire que c'est en 1726- 27 que ses quais furent renouvelés et élargis et qu'entre eux se trouvait le bassin à marée, qui n'était cependant utilisé que 'pour l'hivernage et les travaux de calfatage'. La ville est alors toujours entourée de 11 bastions et on peut distinguer le long du côté ouest du chenal d'entrée au port une estacade qui se prolonge plus en aval que la crique de Ste.-Catherine, avec un 'trou' ou 'pontongat', permettant le passage du bac; il en existait un autre à l'est, interrompant la ligne de pilotis qui longeaient le chenal. La navigation pouvait se poursuivre au-delà de la crique de Ste-Catherine, jusqu'à l'écluse de Sas-Slykens pour rejoindre le canal de Bruges ou celui de Plassendaele. Bien qu'il n'y eût que 5 pieds d'eau à Sas, il semble que cela suffisait à des navires d'une certaine importance, comme par exemple un navire de guerre de 50 canons qui fut au port pendant la guerre de sept ans, de 1756 à 1763. Pour ce qui concerne le chenal, il pouvait offrir l'accès à des navires de maximum 18 pieds de tirant d'eau à marée haute. Que peut-on encore dire au sujet de ce premier bassin à flot ? Au nord, il mesurait 290 mètres entre le chenal et l'écluse et était muni de murs de quais. Au sud par contre, il n'avait qu'un quai de bois mais dont la longueur formait les trois côtés d'un trapèze de 360 mètres pour une largeur de 70 mètres. Malheureusement, ce côté s'ensablait fort et les bateaux y étaient à sec pendant la marée basse, ce qui pouvait être dangereux. La 'rigole' entre les deux quais pouvait recevoir 40 petits bateaux. Les murs de quai ne devaient pas être fort solides, car ils durent déjà être renforcés en 1754 et partiellement reconstruits en 1763. A l'est de la ville, le long du chenal, on trouvait heureusement deux autres quais. Ils étaient munis de pale-planques au nord du 'pontongat'. Seul le côté du Nieuwe Kaai était accessible aux navires de fort tirant d'eau (au nord) et Ostende restait donc un simple avant-port de Bruges ! Les transbordements des marchandises des navires de mer aux bélandres ou autres navires d'intérieur se faisaient aux estacades ou au Zoutkaai, le plus grand débarcadère de l'époque, qui se trouvait du côté ouest de l'arrière-port. On le disait le meilleur emplacement pour se préparer au départ car l'eau y était assez profonde, même par marée basse. A Mathieu de Moor avaient entre-temps succédé comme bourgmestre Pieter François Woelaerts (1687-1741) de

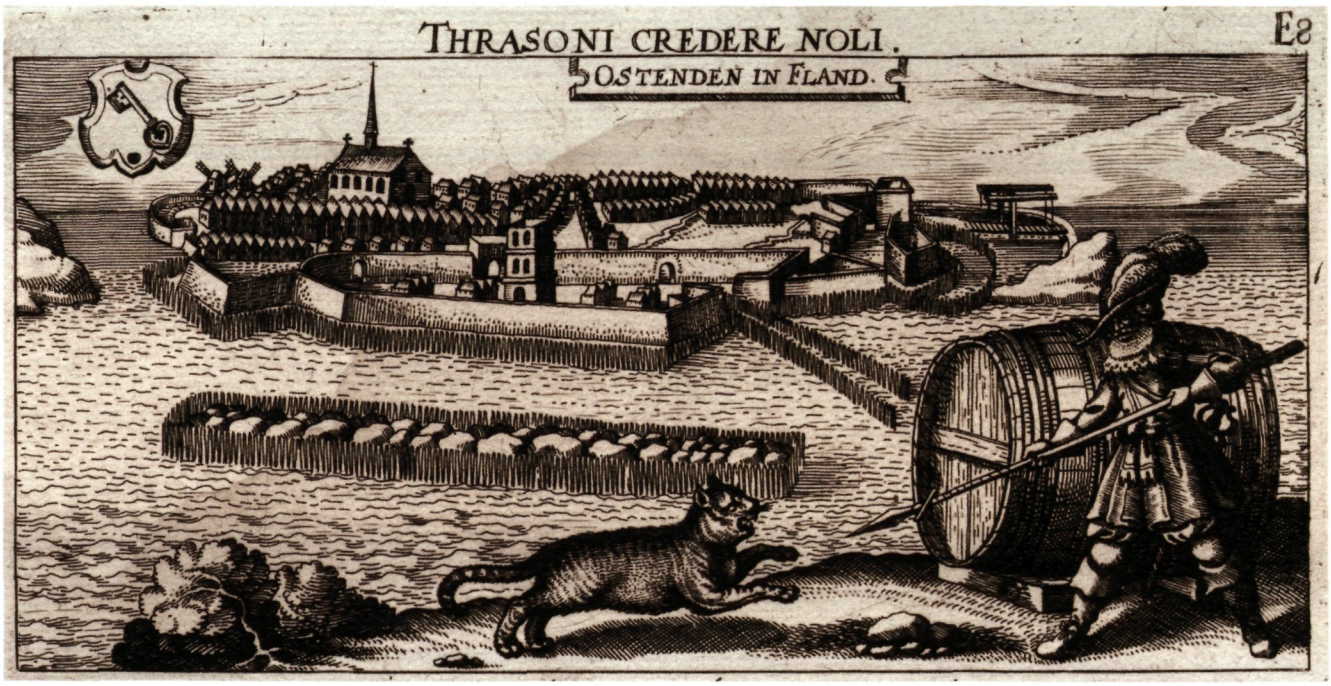
Oostende anno 1604

1722 à 1728, Thomas Ray, le père (1681-1749), jusqu'en 1738 puis Philippe Arnould Bauwens jusqu'en 1740. De cette époque date donc notre Compagnie d'Ostende qui fut malheureusement très rapidement liquidée. L'Escaut étant fermé, nous comptions cependant sur Ostende pour notre commerce maritime. Or, le trafic tomba à presque rien dès la liquidation de la Compagnie.

C'est encore un Gantois, Ph. Mannens, qui créa un nouvel armement ostendais, celui de la Compagnie des Houtzaagmolens créée vers 1752 et qui s'installa le long de l'Oostendsche Vaart près de Bredene où elle possédait 9 moulins. Elle armait 4 navires en 1769. Le directeur de cette compagnie fut cependant Jean Baptiste Joseph Liebaert (1723-1786). En 1760, il s'associa à ses deux frères, Marc-Antoine et Francis-Joseph. Cette année, il acheta une première saline le 22 avril; dix ans plus tard, il en possédait deux. Les trois frères restèrent actifs à la Compagnie des Houtzaagmolens et dans le raffinage de sel jusqu'en 1784. Mais ils avaient créé leur propre société en 1769. Jean-Baptiste fut armateur et armait déjà 6 navires en 1765. Dans le domaine de la pêche, les frères armèrent un sloop en 1770 sur les 26 engagés dans la pêche au hareng que comptait alors Ostende. En dépit de ce nombre encore restreint, les entrées furent cette année, pour la première fois, plus importantes à Ostende qu'à Nieuport. D'autres armateurs à la pêche de la première heure furent Guillaume De Brouwer et Pierre Löhr. C'est à ce dernier que les frères Liebaert confièrent leurs affaires de pêche en 1778. En 1779, Jean-Baptiste s'associa pour les affaires d'armement à Livinus Baes. Les frères Liebaert travaillèrent encore avec un certain Joseph Ruelens de Bruxelles et ultérieurement avec Derdeyn pour constituer le plus grand armement ostendais de cette époque, la Liebaert, Baes & Derdeyn C°. En 1781, ils possédaient 12 navires et une cinquantaine en 'charters' occasionnels; au cours de l'année suivante, 5 de leurs navires furent engagés sur l'Amérique Centrale. En novembre 1782, tout comme un autre armement, Herries-Keith, la compagnie Liebaert-Baes & Derdeyn vendit une bonne partie de sa flotte. Elle resta cependant le plus grand armement ostendais jusqu'en 1785. Livinus Baes quitta l'association en 1792 mais l'armement existait encore en 1793. Un autre Gantois mais dont nous n'avons pas retrouvé le nom, doit encore être cité au passage, parce qu'il créa en 1766 sur la rive sud de la crique de Ste.-Catherine une première huîtrière importante, à l'endroit où elle donnait dans le chenal. Il arma également 3 bateaux. Le 6 mars 1752, c'est un membre d'une famille qui sera plus tard alliée aux Mosselman, Bruxellois ceux-ci, qui devint bourgmestre d'Ostende, Joannes de Vette (1707-57), qui épousa en 1729 Judoca Vander Heyde, d'une famille de futurs armateurs. Joannes occupa ce poste jusqu'au 17 mars 1755.

La ville d'Ostende ne comptait que 3.500 habitants en 1752. Il faut cependant ajouter à ce nombre plus de 1.500 hommes de troupe dont les garnisons étaient casernées partout en ville. Cette année, l'écluse de Sas-Slykens connut de sérieuses avaries. Or, le canal de Gand à Bruges fut approfondi en 1753. L'écluse de Sas fut dès lors complètement reconstruite en 1758 (entrepreneur : Egidius Bauwens de Bruxelles). Au cours de cette période, plusieurs murs de quais furent renforcés et d'autres reconstruits. En 1769, d'anciens écrits nous apprennent que des navires d'une calaison de 14 pieds pouvaient atteindre le port de Bruges.

Après un premier 'intérim' en 1757, depuis le 14 septembre 1761, c'est Arnoud Hoys (1697-1778) qui fut bourgmestre d'Ostende; il resta en fonction jusqu'à sa mort survenue le 3 octobre 1778. Nous verrons que bien des changements se firent au port pendant son mandat. Son successeur fut Thomas Ray junior, qui resta en fonction jusqu'au 24 mai 1788. Empruntons cependant quelques paragraphes à notre histoire d'armateurs ostendais pour présenter cette famille des Hoys. Au XVIII° siècle on trouve cette famille à Ostende, Gand, Bruges, Dunkerque, Nantes et Cadix, de telle manière qu'il ne nous est pratiquement pas possible d'établir avec certitude quelle est leur origine. Tout au plus retrouve-t-on un certain Jacques Hoys déjà à Ostende au XVII° siècle, où il était propriétaire de plusieurs maisons. À la génération suivante, on trouve un Bernard Hoys à Cadix et son frère Arnold, né à Gand en 1697, mais qui se déplaça à Ostende où il épousa en 1721 Agnès Ch. Woelaerts. La famille semble avoir été depuis ses premiers représentants évo-



Oostende anno 1632

qués ici, toujours intéressée dans le commerce, l'expédition et le commissionnement. Arnold Hoys, neveu de Jacques, fut à Ostende l'un des premiers à installer une corderie; il pourvoyait les compagnies d'armement de navires en chanvre et en goudron, dès 1720, donc à la 'grande époque'. Il épousa en secondes noces Catherine Emmery et nous leur avons retrouvé au moins trois fils. L'aîné, Jean-Baptiste, né en 1731, travailla avec son père dès ses 18 ans. Il fut avant tout un commissionnaire mais importait du sel, des fruits, du bois, du tabac et des peaux d'Argentine. Nous avons indiqué qu'Arnold fut bourgmestre par intérim en 1757 puis à partir du 14 septembre 1761. De fait, Jean-Baptiste avait repris ses affaires en 1760. Le 9 octobre 1764, Jean-Baptiste épousa Marie-Thérèse de Brouwer, une fille de Guillaume ; il décéda en 1807. Son frère Laurent, né en 1733, alla s'installer à Nantes de 1758 à 1775 où il fut consul de Pologne; en 1777, il s'installa à Gand où il mourut en 1797. Il y travailla avec d'autres négociants importants comme Jean-Baptiste Hye, Norbert Van Aeken et J. de Meulemeester. Or, dans les journaux de Gand, on trouve au XIX° siècle un certain François Hoys, présenté comme étant le 'dernier descendant' des grands négociants de ce nom, et Marie-Catherine, sa sœur, qui épousa François Hye. Il y eut encore au moins un mariage entre ces deux familles car on trouve également un négociant du nom de J. Hye-Hoys. Arnold junior, un frère cadet de Jean-Baptiste et Laurent, naquit à Ostende en 1851; il y continua la corderie. Enfin, nous avons trouvé encore un autre Laurent Hoys né vers 1771 à Ostende mais qui vint s'installer à Bruxelles en 1798, où il devint écrivain.

Après avoir évoqué ces familles d'origine gantoise ou bruxelloise, nous nous posons la question de savoir quelles étaient à l'époque les grandes figures ostendaises dans le domaine de l'armement. Mais nous ne disposons que de maigres éléments pour déterminer les navires de mer 'purement' ostendais de l'époque; certains armements sont évoqués plus haut. Par contre, trois familles doivent être mentionnées comme fort importantes pour la navigation intérieure : ce sont les générations de bélandriers des familles Denduyts, Bauwens et de Sorgher. Ces deux dernières ont déjà été présentées dans notre étude des armateurs ostendais au XIX° siècle et nous en connaissons certains liens entre elles et les (Van de) Kerckhove. Rappelons simplement qu'en 1820, c'était encore la famille De Sorgher qui armait le plus grand nombre de bélandres, 5 sur les 11 que comptait le port. Les Denduyts étaient eux aussi déjà bélandriers depuis longtemps et au début du XVII° siècle le chercheur Jean Coopman a retrouvé deux corsaires appartenant à la famille et le bélandrier Jacobus Everardus (1729-8/11/1819) époux de Maria Catharina Laneres. Trois autres dont on ne connaît pas le lien de parenté avec le précédent sont Pieter, son fils Edouard Constantin Jacques (9/1/1763-28/1/1842) et son petit-fils Everardus Joannes Jacobus (1793-19/8/1842). Pieter Denduyts appartint à la gilde de St. Niklaas en 1783. Edouard Constantin Jacques épousa Anne Marie Maertens, née à Bruges le 6 octobre 1769 et leur fils Everardus Joannes Jacobus fut armateur vers 1820 avant de naviguer comme capitaine au long cours e.a. sur les voiliers de l'armateur gantois de Cock.

Au début de l'année 1764, Ostende ne comptait toujours que 18 sloops de pêche et 4 'schuiten'; mais à partir de 1766, elle armait 15 bateaux à la 'grande pêche au hareng'. Venons-en enfin à nouveau au port. En 1769, le port d'Ostende se résumait encore au large chenal, le petit bassin à marée et quelques quais; le bassin pouvait cependant abriter quelque 40 petits navires de l'époque. Deux ans plus tard, ce bassin ouvert s'avérait trop petit pour le trafic en augmentation. Il en résultait parfois des attentes relativement longues pour les navires arrivant au port. Fait aggravant, certains voiliers restaient des temps exagérément longs à quai et d'autres y étaient même délaissés, encombrant le port inutilement. Cette année 1771 fut marquée par un rapport d'expertise qui soulignait de nombreux et graves manquements dans les opérations portuaires. Il s'ensuivit une augmentation du nombre des pilotes qui passa de 7 à 12; le seul bateau-pilote ne suffisait donc plus et on en prit un second en 'charter' en juin 1772. Par ailleurs, on installa de nouveaux feux et balises et un phare fut érigé en 1771 et mis en service au cours de l'année suivante.

À suivre

A. Delporte

Oostende anno 1700

Les scouts marins - Cent ans déjà!

C'est au début de l'année 1909 que fut créée, à Glasgow en Écosse, la première unité de scouts marins (sea-scouts) et cela deux ans après la fondation du scoutisme par Lord Baden Powell. C'était en fait une adaptation de sa méthode à un environnement maritime ; il en confia la direction à son frère ainé Warrington qui l'entraîna, lui et ses autres frères, lorsqu'ils étaient adolescents, dans des escapades nautiques, aussi bien en rivière qu'en mer, cabotant le long des côtes, campant à la dure dans ou à côté de leur bateau, bref des aventures à faire rêver l'enfant qui en entend le récit. Outre l'aventure, la vie en équipage et l'attribution de responsabilités dans un cadre aussi naturel, contribuent clairement, aujourd'hui comme hier, à structurer les adolescents et à les préparer aux défis de la vie.

Le succès fut fulgurant. La première année vit se créer plus d'une dizaine d'unités, nonante l'année suivante. Les sea scouts furent alors reconnus comme formant une branche du Scoutisme. Quatre ans plus tard on dénombrait plusieurs dizaines d'unités sea scouts en Grande-Bretagne et Baden Powell conseilla aux chefs de ne pas laisser se former une patrouille de scouts marins au sein d'une unité terrienne, de crainte de voir toute l'unité se convertir au scoutisme marin, tant la contagion fut forte. Il faut aussi noter que l'exemple valut surtout pour les Anglais, peuple de marins s'il en fût!

Le mouvement s'étendit rapidement à l'étranger et c'est ainsi que l'on vit la Belgique fonder sa première troupe de sea scouts à Anvers en 1911, suivie l'année suivante par une unité à Ostende. En 1912 aux États-Unis et en Irlande, en 1914 à Ceylan, en 1919 en Italie, en 1930 en Australie et en Nouvelle-Zélande, et bien entendu dans de nombreuses colonies anglaises, on vit se créer des unités de sea scouts. On en compte aujourd'hui plus de 80.000 dans le monde!

La guerre de 14-18 mit les unités du continent européen en veilleuse mais elles renaquirent de plus belle en 1919. En Grande-Bretagne les scouts marins vécurent pendant cette guerre des moments héroïques. En effet, les gardes-côtes, tous marins de métier, furent rappelés dans la Royal Navy et ils furent remplacés par des scouts marins qui firent la garde dans leurs Stations, faisant le guet à leur place et avertissant de tout mouvement suspect sur mer et dans les postes de surveillance militaires ou civils. Ils étaient 3.000 'coastwatching' scouts et on leur demanda de poursuivre leur mission jusqu'au retour des adultes en 1920. Au cours de la seconde guerre mondiale, rebelote, des postes de guet sur les bords de la Tamise prévenaient par téléphone cette fois, et non plus par sémaphore, de l'arrivée des escadres aériennes de la Luftwaffe, permettant aux aérodromes de faire décoller leurs avions à temps. Certains d'entre eux s'illustrèrent au sein de ce 'River Thames Emergency Service' et en furent félicités après la guerre.

En France le scoutisme vit le jour peu après 1919 mais c'est l'Association des Scouts de France qui les propulsa en 1937 avec la parution d'un manuel appelé 'Embarque Garçon!', réédité jusqu'aux années 60. Quatre associations s'y partagent aujourd'hui l'encadrement d'environ 2.300 scouts marins : les

Scouts et Guides de France (900 membres), les Scouts et Guides d'Europe (800 membres), les Éclaireurs et Éclaireuses Unionistes de France (300 membres) et les Scouts Unitaires de France (300 membres).

En Belgique les sea scouts se retrouvent chez les 'Scouts' (ex-Scouts Catholiques de Belgique) (2 unités), à la Vlaams Verbond der Katholique Scouts (VVKS-M) (5 unités), à la Fédération des Sea-Scouts et Sea Guides de Belgique qui, en région flamande, en compte près de 6 au sein de la FOS (Federatie voor Open Scoutisme) et 4 unités à la SGPB (Scouts et Guides Pluralistes de Belgique) ; enfin, deux unités à la FES (Fédération Européenne de Scoutisme). Soit au total plus de 4.000 scouts et guides. Les Pays-Bas comptent 11.000 membres, plus que l'Angleterre qui en compte 10.000. Citons encore la Finlande (9.000), la Suède (7.000), la Pologne (3.300) et la Grèce (4.000).

Pourquoi cette dispersion entre des fédérations et associations différentes qui n'est pas porteuse de considération chez nous? Parce qu'en Belgique, par exemple, on suit le mouvement du séparatisme linguistique et confessionnel ; il y a les scouts catholiques et neutres, bien que, flamands et francophones, tous se déclarent pluralistes (afin de ratisser chez le voisin). Les subsides officiels et occultes en sont aussi une des raisons, car le scoutisme marin est cher, plus coûteux que le scoutisme pratiqué par les bois et les plaines ; un simple dériveur coûte beaucoup plus cher qu'une tente de camping, fût-elle une Alpino! Les mêmes motifs ont également présidé en France à cette dispersion : il y a des scouts catholiques, juifs, protestants etc. ... mais encore l'erreur psychologique monumentale des années 1960, dites de la 'pédagogie du projet', imposée de force par les Scouts de France, qui balayait purement et simplement la division des troupes en patrouilles et les responsabilités des chefs de patrouille, comme l'avait voulu Baden Powell. Cette nouveauté a occasionné la fuite de nombreuses unités résistantes et fidèles aux méthodes de B.P., qui se sont regroupées au sein de petites associations ou en ont recréé de plus conformes, selon eux, à l'expérience et la fiabilité de la méthode classique et originelle. Et puis il y a là, comme partout, des rivalités de chefs, des mésententes au sommet qui engendrent des départs et des rattachements à l'une ou l'autre association, mais cela sans en affecter le petit scout qui fait de son mieux et continuera à le faire, quelque soit le nom donné à son groupe. Et cela est très bien comme cela, à la seule condition que la compétence des cadres, basée sur la connaissance du métier et la compétence, ne soit pas mise en cause. Rappelons, ou soulignons plutôt, que le drame survenu en 1998 à Perros-Guirec à une unité de scouts marins appartenant à une petite association indépendante, qui vit, le mauvais temps se levant, le naufrage et la noyade de quatre jeunes scouts, –tragédie qui entraîna la condamnation des responsables à des peines de prison ferme–, provoqua un vent de panique tel que pratiquement toutes les unités de scouts marins de France perdirent jusqu'à 50% de leurs effectifs.

Dans notre pays le sport nautique pratiqué par les scouts marins est et doit être un sport éducatif et non un sport de compétition. Il est peu connu du public et quasi ignoré des autorités nationales et régionales, ce qui fait que le scoutisme marin est très en deçà de ce qu'il devrait être, compte tenu des besoins et des attentes en matière d'activités et d'éducation des adolescents d'aujourd'hui. Pourquoi ne pas mieux le promouvoir, pourquoi ne pas mieux le soutenir financièrement ? Les sommes engagées par les entreprises dans la conception et la construction d'un seul trimaran de course au large, permettraient de construire et d'armer plusieurs dizaines de monotypes pour les scouts, répondant ainsi à une urgence en termes d'éducation, de sécurité et de service aux jeunes de ce pays, qui fait défaut à cette structure éducative sans précédent que constitue le scoutisme marin, qui verrait ainsi son image valorisée.

CPV (hre) J. C. Liénart

Président de la Fédération Royale

des Sea Scouts et Sea Guides de Belgique

"La mer nous enseigne à nous soumettre à une discipline stricte, à faire preuve d'adresse, à conserver notre sang-froid au milieu des dangers et à acquérir l'esprit d'équipe, chacun faisant de son mieux pour assurer la sécurité des autres."

Baden Powell, fondateur du scoutisme

LD Lines zet ex-Prins Filip in op Oostende-Ramsgatelijn

Op 18 maart jl. kwam de Prins Filip, het voormalige vlaggenschip van de teloorgegane Regie voor Maritiem Transport (RMT) terug naar Oostende. Onder de naam Ostend Spirit werd de ferry vanaf 27 maart op de lijn Oostende-Ramsgate ingezet in het kader van het onlangs gesloten samenwerkingsakkoord tussen Transeuropa Ferries en de Franse rederij LD Lines.

Voor de Oostendenaars wordt het een blij weerzien van de ferry die van 1992 tot 1997, eerst op de verbinding naar Dover en vanaf 1994 op de lijn Oostende-Ramsgate voer. Een jaar later, omgedoopt tot **Stena Royal**, verzekert hij de Zeebrugge-Doverlijn van P&O Stena Lines. Van 2000 tot 2005 vaart hij dan voor diezelfde rederij, op de verbinding Dover-Calais, als de **P&OSL Aquitaine** en later als de **Pride of Aquitaine** voor P&O Ferries. Tussen 2005 en 2009 vaart de ferry voor de Franse LD Lines als **Norman Spirit** op de lijn Le Havre-Southampton en vorig jaar op de verbinding Boulogne-Dover. Door het akkoord gesloten tussen de Franse rederij en Transeuropa Ferries zal de ferry onder de naam **Ostend Spirit** dagelijks twee overtochten, in beide richtingen, verzekeren op de lijn Oostende-Ramsgate. De overtocht duurt 4 uur. Terwijl de rederij Transeuropa Ferries zich zal blijven toeleggen op het vrachtverkeer, waarvoor ze vijf ferry's inlegt, zal LD Lines zich toespitsen op de passagierstrafiek. Begeleide auto's, caravans, campers en motorfietsen kunnen aan boord, maar geen voetpassagiers. De rederij verzekert haar eigen catering aan boord. De overtocht kost zo'n 33 euro voor één voertuig met vijf passagiers. LD Lines stelt belang in Oostende omdat ze haar Kanaaltrafiek wil uitbreiden en onze haven over een moderne ro/ro-terminal beschikt die ook catamarans kan bedienen. In 2009 heeft de rederij 950.000 passagiers en 150.000 vrachtwagens over het Kanaal vervoerd. Transeuropa Ferries ziet in de samenwerking met LD Lines mogelijkheden om de service voor vrachtvervoer te verbeteren en vindt dat de Oostendse haven ideaal gelegen is om nieuwe klanten uit de Benelux, Duitsland en de Oost-Europese landen aan te trekken. Ook de Oostendse havendirectie is bijzonder tevreden over deze samenbundeling van krachten en stelt vast dat men opnieuw 'back in business' is na een slecht jaar 2009. Dat het nu de voormalige **Prins Filip** is die alhier terugkeert en het samenwerkingsakkoord tussen beide rederijen inluidt, is beslist symbolisch belangrijk voor de Oostendse haven.

H. Rogie

Zie ook www.portofoostende.be

foto's : Frans Truyens & Stéphane Poulain Collection

Cap sur de jeunes peintres talentueux

Il est assurément des traditions novatrices. Telles celles implémentées chaque année par l'association des *Peintres de Marine Belges – PMB** par exemple, pour jauger les qualités artistiques et techniques de candidats au prestigieux titre d'*Aspirant - peintre de la Marine Belge*. Ainsi, il y a quelques semaines, cette a.s.b.l. constitua une fois encore un jury d'experts qui se réunit au *Brussels Royal Yacht Club* de Bruxelles–*BRYC*. Celui-ci, constitué de représentants de la Composante Marine –en la personne de l'Amiral M. Verhulst–, de la Marine marchande, du Musée Royal de l'Armée, de l'Académie des Beaux-Arts et de la presse maritime, eut pour tâche d'analyser sous trois aspects majeurs des œuvres proposées par six candidats : first impression, exactitude du rendu technique maritime et bien sûr, la qualité d'expression artistique et/ou académique.

Rappelons qu'à l'instar de l'institution homonymique française dont l'origine remonte au XVIIIe siècle, l'amiral de Division M. Verhulst, alors qu'il était Chef d'État-major, avait signé en 2002 un protocole liant la Défense et cette association de Peintres afin d'assurer une implication culturelle et sociale de notre Marine au sein de la nation, tout en promouvant des artistes de qualité au grade de *Peintres de Marine Belges*. Ce titre étant attribué après une période probatoire de trois ans en fonction de critères essentiels tels que qualité académique de haut niveau, connaissance du milieu maritime, etc.

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

www.belgamarine-painters.com

Pour la cuvée 2009, après délibération du jury, trois des six candidats qui se présentèrent ne furent pas retenus, leurs œuvres, certes d'une qualité certaine, ne correspondant pas aux critères définis par les statuts de l'association.

Mais quant aux autres postulants, un sympathique et jeune brugeois dénommé Fernand Thienpondt fit l'unanimité du jury quant à ses compétences. Bien que ses réalisations soient encore empruntées à diverses écoles, il sut cependant convaincre de sa capacité d'en retirer à brève échéance la quintessence et de marquer ses prochaines livraisons d'une empreinte plus personnelle. Et donc d'être reçu comme *Aspirant - Peintre de la Marine Belge*.

Et aussi Laurence Henno (°1971). Seule candidate retenue l'an dernier, elle fut reconduite sans soucis, pour la deuxième année, au titre d'*Aspirant(e) Peintre de la Marine Belge* après avoir démontré une patte personnelle incontestable. Reste cependant à persuader ces messieurs du jury pour l'ultime 'délibé' de 2010 d'avoir acquis une approche 'technique bateaux' encore plus ciblée, digne d'une authentique mangeuse d'écoute.

Enfin, en une troisième et dernière encablure, Jean-Yves Delitte (°1963) n'eut guère de mal à prouver qu'il maîtrisait incontestablement le dessin et la technique

Laurence Henno

B.D., comme en témoignent ses nombreux albums déjà publiés. Pour faire simple : une seule mention «…sait dessiner !» et bienvenu définitivement dans le cénacle des *Peintres de Marine Belges* !

délibération du jury

Ce cercle, élitiste, fut fondé en décembre 1991 à l'initiative de Georges Remi Jr et d'un petit groupe d'artistes, dans le but de réunir des peintres dont les œuvres s'inspirent largement des richesses qu'offrent la mer et ses états d'âme et le désir de renouer avec les origines de la renommée 'Société Belge des Peintres de la Mer' créée en 1930 par le commandant Louis Royon, Maurice Pauwaert et H. De Vos et dissoute en 1989. Il compte aujourd'hui quinze peintres titulaires actifs, une aspirante deuxième année et, depuis le 14 novembre dernier, un aspirant frais et pimpant de première année. Las, des amis-références comme Philippe Wauthion, P. Decq, Lauwers, Dujardin ou Mike De Jonge ont trop tôt déjà, 'filé leur cordage par le bout'. Ainsi va le marnage de la vie !

délibération du jury bis

Dans cette optique, une des missions de cette a.s.b.l. est de pourvoir à sa pérennité et à la promotion de la qualité de l'œuvre au sein du monde maritime. Les Aînés, spécialistes des choses de la mer, se doivent de piloter et de fournir aux aspirants tous les éléments techniques requis en cette spécialisation. Tout en s'assurant aussi que cette jeune cire malléable, bourrée de talents, soit concrètement liée à la mer et n'en ait point une connaissance par procuration.

Car il importe que cette relève de qualité qui se profile à l'horizon depuis deux ou trois sessions, soit la digne héritière de cette belle institution et la garante de sa crédibilité.

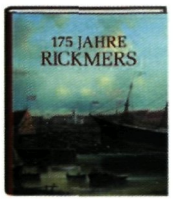
Saint Bernard du Spuikom

Les Aspirants et les membres du jury

Jean-Yves Delitte

Boekbespreking

À lire



Uitgever/Éditeur : Hoffmann und Campe Verlag, Hamburg (D)- Tekst/Texte: Dr Rainer Poeschl – Layout/Mise en pages : Jan Mueller-Wiefel/Gudberg

Prijs/Prix : 59 euro + verzendingskosten/frais d'envoi – Te bestellen/À commander via www.amazon.de

Met als ondertitel 'One Family-Two Companies' is dit het verhaal van één van de oudste -175 jaar- nog bestaande scheepvaartbedrijven wereldwijd. De familie Rickmers, sinds 1834 actief, is nu aan de vijfde generatie toe van dit bijzonder succesvol maritiem geslacht in de personen van de gebroeders Bertram (°1952) en Erck (°1964) Rickmers.

Het betreft hier een zeer fraaie en luxueuze publicatie van liefst 300 pagina's op kwalitatief hoogstaand papier. Dit groot formaat boek van 250 x 285 x 35 mm is vervat in een stevige kartonnen beschermhoes. De teksten zijn in het Engels en op professionele wijze geïllustreerd met honderden zwart/wit en kleurenfoto's, tekeningen, dekplans, schema's, alsook met werkelijke reuzenfoto's over twee volledige bladzijden! Erg interessant voor de lezer zijn de twee 'Appendixes', met in de eerste vermelding van alle schepen met naam, type en andere gegevens; wij spreken hier in totaal over ongeveer 450 schepen van 1848 tot vandaag en in opbouw. In de tweede 'Appendix' worden de typische maritieme termen en afkortingen op eenvoudige doch duidelijke wijze verklaard, wat zeker geen overbodige luxe is.

Zoals gezegd is de familie Rickmers sinds 175 jaar en vijf generaties lang reeds actief in zowel de scheepvaart als in de handel. Iedere generatie stond uiteraard voor zijn eigen specifieke en tijdsgebonden problemen, met de uitdaging om deze telkens te overwinnen en tot een goed einde te brengen. Op dit ogenblik besturen de broers Bertram en Erck Rickmers twee van elkaar onafhankelijke maritieme en financiële groepen, beide gevestigd in Hamburg (vandaar de uitdrukking 'Eén Familie - Twee Maatschappijen'). Samen beheren zij honderden schepen op alle wereldzeeën en stellen zij meer dan vijfduizend mensen tewerk op zee en te land.

In de optiek van de prijs/kwaliteit verhouding is dit werk zeker als gunstig te beschouwen. Veel en lang lees- en kijkplezier verzekerd!

Cet ouvrage, au sous-titre 'One Family-Two companies', raconte l'histoire d'une des compagnies maritimes les plus anciennes du monde : fondée il y a175 ans et toujours en activité ! Depuis 1834 la famille Rickmers est en effet active dans la branche maritime; à ce jour l'entreprise est gérée par les les frères Bertram (°1952) et Erck (°1964) Rickmers, qui forment la cinquième génération de cette lignée maritime au succès remarquable.

Il s'agit en l'occurrence d'une magnifique et luxueuse publication de pas moins de 300 pages sur papier de haute qualité. Cet ouvrage de grand format –250 x 285 x 35mm– est livré dans un étui solide en carton. Le texte –uniquement en anglais– est illustré d'une façon professionnelle et comprend des centaines de photos noir/blanc et en couleurs, des dessins, des plans de ponts, des schémas, ainsi que quelques grandes photos étalées sur deux pages entières. Particulièrement intéressants pour le lecteur sont les deux annexes, dont la première énumère la liste de tous les navires de l'armement, avec leur nom, leur type et autres données importantes ; à noter qu'il s'agit de 450 navires de 1848 à ce jour ainsi que ceux en construction. Dans la seconde annexe des termes maritimes typiques et des abréviations sont expliqués de manière simple et claire, ce qui n'est certes pas un luxe superflu.

Comme dit plus haut la famille Rickmers est active dans le transport maritime et le commerce depuis 175 ans et les cinq générations successives furent, bien entendu, confrontées avec des défis spécifiques et propres à leur époque, qu'elles réussirent chaque fois à surmonter et à mener à bonne fin. A l'heure actuelle les deux frères, Bertram et Erck Rickmers dirigent deux groupes maritimes et financiers indépendants l'un de l'autre, tous deux établis à Hambourg (d'où le sous-titre 'Une Famille– Deux Compagnies'). Ensemble ils gèrent des centaines de navires sur toutes les mers du monde et ils emploient plus de cinq mille personnes, tant sur mer que sur terre.

Dans l'optique prix/qualité il est indéniable que ce livre mérite sa place dans toute bibliothèque maritime. A lire et 'à voir' sans faute !

Louis Van Cant Medewerker - Collaborateur Miniship Belgium

Author : Roger Arnoys – Publisher : Unibook – Price: $10.78 - Language : Dutch - Binding: Paperback - Format: 6"x 9" Number of pages: 132 - Printing: Black & White

To order via http://www.unibook.com/en/Roger-Arnoys/De-Belgische-kuststations.

De geschiedenis van de Belgische kuststations is een verhaal dat begint in 1900 met vonkenzenders, cohererontvangers en morsesignalen. Na 100 jaar technologische vooruitgang en internationale organisatorische ontwikkelingen in de maritieme radiowereld, zijn de punten en strepen, samen met de marconisten, verdwenen. Een nieuw wereldomvattend maritiem nood- en veiligheidssysteem kwam tot stand en de meeste kuststations sloten hun deuren. Als een van de weinigen overleefde Oostende Radio deze omwenteling.

Dit historisch overzicht schetst de evolutie van de Belgische maritieme radiodiensten die zo oud zijn als de radio zelf. De auteur, Roger Arnoys (Nieuwpoort, 1933) begon zijn loopbaan in 1951 bij de Kust- en Scheepsradiodienst van de RTT te Oostende. Hij werkte een tijd in het communicatiecentrum BCRF/MUX van Belradio te Brussel en vervolgens bij de technische dienst van RMD Oostende tot in 1993. Hij was als technisch verificateur medeorganisator van een reeks tentoonstellingen met als thema's maritieme radio en radio in het algemeen, zo onder meer over '100 Jaar Radiogolven' in het zendcentrum SCRE te Ruiselede/ Wingene.

L'histoire des stations de radio côtières belges commence en 1900 avec des émetteurs à étincelles, des récepteurs 'coherer' et des signaux en morse. Après 100 ans de progrès technologique et de développement international dans le monde des communications maritimes, les points et les traits ont disparu, tout comme d'ailleurs les radiotélégraphistes. Un système maritime mondial d'alerte et de sécurité fut créé et la plupart des stations côtières fermèrent leurs portes. Une des seules stations survivantes est 'Radio Oostende'.

Cet exposé historique donne un aperçu de l'évolution des services radio maritimes belges, qui datent de l'époque de l'invention de la radio. L'auteur, Roger Arnoys (Nieuport, 1933), commença sa carrière en 1951 au service du 'Kust- en Scheepsradiodienst' de la RTT à Ostende. Ensuite il travailla pendant quelque temps au centre de communications BCRF/MUX de Belradio à Bruxelles, et jusqu'en 1993 au service technique de la RMD à Ostende. Comme vérificateur technique il fut coorganisateur de plusieurs expositions relatives à la radio et aux communications radio maritimes, telle p.ex. l'exposition '100 Jaar Radiogolven' au centre d'émissions SCRE à Ruiselede/Wingene.

14 Février 1945 : le port d'Ostende s'embrase

Le CPC T. Law au centre de la passerelle

En ce rude hiver 1945, la 29éme flottille canadienne de vedettes lance-torpilles (MTB), commandée par le Capitaine de corvette Tony Law est basée à Ostende, où elle bénéficie du soutien logistique nécessaire pour mener ses opérations de harcèlement des unités ennemies le long de nos côtes.

La flottille patrouille dans les eaux côtières françaises et belges pour attaquer les mouilleurs de mines allemands surnommés «E-Boats» qui essayent de bloquer l'accès à nos ports. Elle s'aventure aussi près des ports encore occupés, pour y mettre à mal les navires de guerre nazis. C'est ainsi que Tony Law reçut la «Distinguished Service Cross» après avoir en 1942 lancé une attaque contre le redoutable croiseur Scharnhorst.

Les vedettes sont dotées de trois moteurs suralimentés V-12 Rolls-Royce de 1500 chevaux, pourvu chacun d'un réservoir de 9450 litres (2500 gallons) d'essence à indice d'octane 100.

Elles ont un rayon d'action de 140 milles à 25 nœuds mais leur vitesse peut atteindre 40 nœuds lors d'attaques. Elles possèdent également deux moteurs auxiliaires Ford V-8 pour la marche silencieuse. L'armement se compose de deux tubes lance-torpilles, d'une pièce d'artillerie de six livres et d'un canon Oerlikon de 20 mm.

Ce fameux 14 février, Tony Law traverse la Manche à bord du MTB 486 afin de rejoindre HMS Beehive à Félixtowe pour y réparer son radar. Les sept autres vedettes, amarrées à Ostende, non loin du Quai des pêcheurs, font de la maintenance. Il faut purger les réservoirs de carburant afin d'éviter leur contamination par l'eau. L'après-midi, les équipages ont quartier libre (make and mend), les hommes se reposent avant la patrouille de nuit.

Soudain, pour des raisons encore inconnues à ce jour, la flottille est entourée par un dangereux liquide aux reflets arc-en-ciel : de l'essence! Vers 16 h 30 un rideau de feu et de flammes encercle les vedettes. Elles s'embrasent rapidement les unes après les autres, ne laissant aucune chance de survie aux marins prisonniers de l'incendie et soumis à de multiples explosions de munitions accompagnées de projections d'éclats mortels. Quelques hommes pourront néanmoins se jeter à l'eau et nager jusqu'à un endroit plus sûr. Pendant deux longues heures, toute la ville est secouée par les explosions et horrifiée par les cris désespérés des équipages pris au piège.

De l'autre côté de la Manche la soirée est tranquille pour l'équipage du MTB 486, lorsque le Capitaine de frégate Kerr, commandant du HMS Beehive, demande à parler à Tony Law. Il lui sert un grand verre de gin et lui révèle ensuite le terrible drame d'Ostende. Le Capitaine de corvette T. Law apprend que cinq de ses huit vedettes sont détruites, que 28 de ses hommes ont perdu la vie et que sa flottille n'existe plus. En plus des pertes canadiennes, 35 marins britanniques ont péri et 7 navires de la Royal Navy sont anéantis.

La guerre n'étant pas terminée, le Capitaine de corvette Tony Law et les survivants de sa flottille rejoindront avec les trois vedettes rescapées les unités de la Royal Navy pour continuer le combat.

MTB466 fut détruit lors de la catastrophe

Le 14 février 2010, une cérémonie commémorative a eu lieu à Ostende, à l'endroit même de la catastrophe. Le Commandant de place, le 1LZ J.-M. Vervenne y déposa une gerbe tandis que le 1MC e.r. Daniel Terwagne, porte-drapeau, représentait l'Amicale des Pensionnés de la Force Navale/Marine.

Texte et photos: Jean-Pol Hosdain

Sources : Musée naval du Manitoba

Revue "La feuille d'Erable"

Military and Naval quotations

"The Navy has both a tradition and a future-
and we look with pride and confidence in both directions"
Admiral George Anderson, CNO, 1 August 1961

*

" It is fatal to enter any war without the will to win it"
Douglas MacArthur

*

"I am easily satisfied with the very best"
Sir Winston Churchill

*

"Toen het democratiseringsproces helemaal voltooid was,
bestond de bemanning uit één matroos en vijfentwintig kapiteins"
Jules de Corte(1924/1996)

*

"Het informatieblad van het leger besteedt veel zorg aan de frontpagina"
J.Anthierens

(August Jacobs)

Einde in zicht voor de M651 Verseau (ex-M920 Iris)
La fin du M651 Verseau (ex M920 Iris)

Op 12 februari 2010 verliet de mijnenjager van de CMT Tripartite klasse M651 **Verseau** (de voormalige M920 Iris van onze Zeemacht) de Quai des Flottilles in Brest om er af te meren in de buurt van de ex-U-Bootebasis. Na een laatste vlaggengroet werd zijn commissioneringsvlag neergehaald en dit nog geen drie maanden nadat het schip op de reservelijst werd geplaatst (23/11/09). De romp werd vastgemaakt naast die van zijn zusterschip, de M649 **Persée** die op 8 juli 2009 uit dienst werd genomen. Hiermee maakt de Franse Marine werk van het inkrimpingprogramma van het aantal mijnenjagers binnen de Franse mijnenbestrijdingsvloot. Deze laatste telt heden nog slechts 11 CMT's (8 gebaseerd in Brest en 3 in Toulon).

De Franse CMT's werden in dienst genomen tussen 1984 en 1988 (behalve de M650 **Saggitaire** die dateert van 1995) en gemoderniseerd medio de jaren 2000. Deze schepen behoren tot de 'Tripartite' klasse, zo genoemd omdat ze ontworpen werden samen met de Belgische en Nederlandse Marine tijdens de late jaren 1970 en aanvang jaren 1980; door de drie landen werden er niet minder dan 30 eenheden gebouwd. De Franse CMT's zijn 51.5 meter lang en hebben een waterverplaatsing van 615 tonnes volledig geladen. Ze beschikken over een rompsonar TSM 2022 Mk3 voor de detectie en het klasseren van de objecten, evenals een PVDS (Propelled Variable Depth Sonar) Double Eagle van Saab. De feitelijke identificatie en vernietiging van een mijn gebeurt via de PAP (Poisson AutoPropulsé) en een ingescheept EOD duikersteam. De M651 **Verseau** is één van de drie Belgische CMT's –de M920 **Iris**- die in 1997 verkocht werden aan de Franse Marine Nationale in het kader van de drastische vlootinkrimping als gevolg van het funeste plan Delcroix; de andere twee Belgische CMT's waren de M919 **Fuchsia** en de M918 **Dianthus**: zij

Le 12 février dernier le chasseur de mines tripartite (CMT) M651 **Verseau** (l'ex-M920 Iris de notre Force Navale) a quitté le Quai des Flottilles, à Brest, pour être amarré au pied de l'ancienne base sous-marine des U-Boote. La dernière cérémonie des couleurs eut lieu moins de trois mois après que le bâtiment eût été placé en réserve (le 23/11/09). La coque du navire a rejoint le M649 **Persée**, lui aussi désarmé (le 08/07/09) dans le cadre du programme de réduction du nombre de chasseurs de mines au sein de la flotte de guerre française. Ainsi, à l'heure actuelle, il n'y a plus que 11 CMT (8 basés à Brest et 3 à Toulon)

Les CMT français furent mis en service entre 1984 et 1988 (sauf le M650 **Sagittaire** en 1995) et modernisés au milieu des années 2000. Ces chasseurs de mines sont dits 'tripartites', ayant ont été développés en commun avec la Belgique et les Pays-Bas à la fin des années 70 et au début des années 80 ; pas moins de 30 unités furent construites par les trois pays. Longs de 51.5 mètres pour un déplacement de 615 tonnes en charge, les CMT français disposent, pour la détection et la classification, d'un sonar de coque TSM 2022 Mk3, ainsi que d'un poisson SPIV (association d'un ROV Double Eagle de Saab et d'un sonar TSM 2022). L'identification et la neutralisation se font au moyen de poissons autopropulsés (PAP) et de l'équipe embarquée de plongeurs démineurs EOD. Le M651 **Verseau** (ex-M920 Iris) est l'un des trois bâtiments vendus par la Belgique à la Marine Nationale française en 1997, à la suite de la réduction drastique de la flotte prévue par le plan funeste Delcroix ; les deux autres furent le M919 **Fuchsia** et le M918 **Dianthus** qui devinrent respectivement le M652 **Céphée** et le M653 **Capricorne**. En outre, en 2007, le M922 **Myosotis** fut vendu à la Bulgarie ; rebaptisé 32 **Tsibar** il quitta Zeebruges le 11 février 2009, en compagnie du 42 **Verni** (ex-Wielingen). À noter que le Belgique envisage (envisagerait ?), dans le cadre du plan Decrem, de mettre hors service un CMT de plus. À suivre…

Le M650 **Sagittaire**, commissionné en 1995 fut le second CMT français de ce nom, le premier ayant été vendu en 1992 au Pakistan. La Marine pakistanaise dispose en ce moment de trois CMT, à savoir les M163 **Muhafiz**, M164 **Mujahid** et M166 **Munsif** (ex-M650 Sagittaire). De son côté la Marine indonésienne a acquis deux CMT de la Marine néerlandaise, au moment où ils furent encore sur chantier ; il s'agit des M711 **Pulau Rengat** et M712 **Pulau Rupat**.

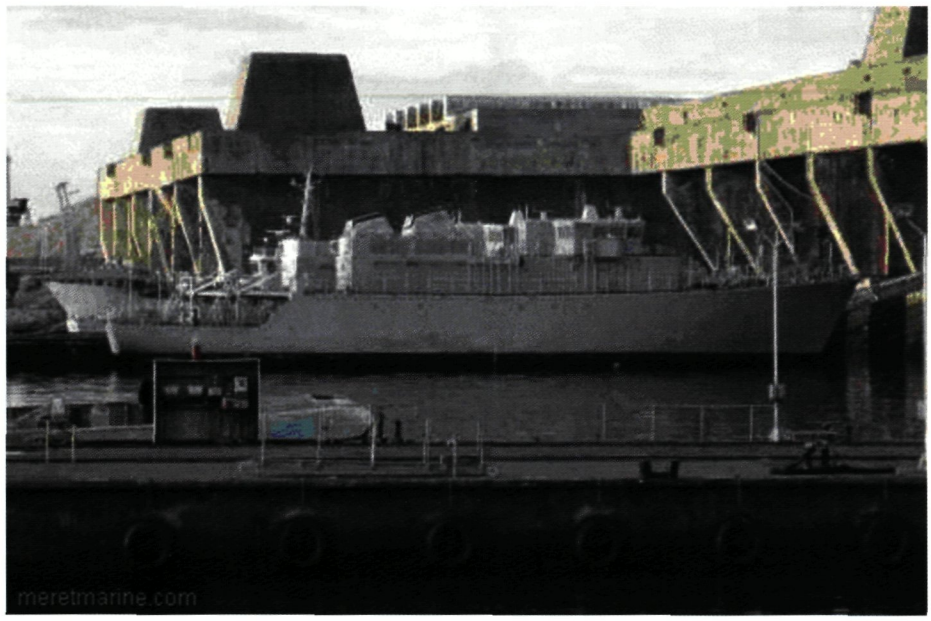
Des études sont actuellement en cours en France pour remplacer la flotte des CMT à la fin de la décennie par des chasseurs beaucoup plus grands ; des pla-

werden respectievelijk de M652 **Céphée** en de M653 **Capricorne**. Voorst verkocht België in 2007 de M922 **Myosotis** aan Bulgarije; herdoopt tot 32 **Tsibar** verliet hij Zeebrugge op 11 februari 2009, samen met de 42 **Verni** (ex-F910 Wielingen). Te noteren dat de Belgische Marine – binnen het plan Decrem– nog een CMT aan de kant zal (zou ?) moeten laten wegens besparingsmaatregelen. Wordt vervolgd…

De M650 **Sagittaire** werd in dienst genomen in 1995 en was de tweede Franse CMT met dezelfde naam omdat de eerste naamdrager in 1992 verkocht werd aan Pakistan. De Pakistaanse Marine heeft in totaal 3 CMT's, nl. de M163 **Muhafiz**, de M164 **Mujahid** en de M166 **Munsif** (ex-M650 Sagittaire). Van haar kant heeft de Indonesische Marine in 1988 twee CMT's aangekocht van de Nederlandse Marine terwijl ze nog in aanbouw waren, respectievelijk de M711 **Pulau Rengat** en de M712 **Pulau Rupat**.

De Franse Marine bestudeert thans de mogelijkheid om de CMT's tegen het einde van het decennium te vervangen door veel grotere platformen die tussen de 2000 à 2500 ton zwaar zouden zijn en die uitgerust zouden worden met drones tegen oppervlakte- en onderwater doelwitten.

De Koninklijke Nederlandse Marine beschikt thans nog over 10 CMT's van de Alkmaar klasse waarvan er 15 gebouwd werden. Reeds in 2000 werden de M850 **Alkmaar**, de M851 **Delfzijl**, de M852 **Dordrecht**, de M854 **Harlingen** en –in 2002- de M855 **Scheveningen** van de lijst afgevoerd. Ze werden op 24 augustus 2005 verkocht aan Letland; in 2007 werden de M04 **Imanta** (ex-M854 Harlingen) en de M05 **Viesturs** (ex-M855 Scheveningen) overgedragen, in 2008 gevolgd door de M06 **Talivadis** (ex-M852 Dordrecht) en de M07 **Visvaldis** (ex-M851 Delfzijl); ten slotte zal in de loop van dit jaar de M08 **Rusins** (ex-M850 Alkmaar) aan Letland worden overgedragen.



De ex-Verseau gemeerd aan de onderzeebootbasis in Brest / L' ex-Verseau amarré près de la base sous-marine de Brest

teformes de 2000 à 2500 tonnes, équipées de drones de surface et de drones sous-marins, sont envisagées.

À ce jour la Marine Royale Néerlandaise dispose encore de 10 CMT de la classe Alkmaar, dont il fut construit 15 unités. Dès 2000 les M850 **Alkmaar,** M851 **Delfzijl**, M852 **Dordrecht**, M854 **Harlingen** et –en 2002– le M855 **Scheveningen** furent placés en réserve. Le 24 août 2005 ils furent vendus à la Lettonie : le M04 **Imanta** (ex-M854 Harlingen) et le M05 **Viesturs** (ex-M855 Scheveningen) furent transférés en 2007, suivis en 2008 du M06 **Talivadis** (ex-M852 Dordrecht) et du M07 **Visvaldis** (ex-M851 Delfzijl); le M08 **Rusins** (ex-M850 Alkmaar) quant à lui partira pour la Lettonie dans le courant de cette année.

1MP Delgoffe Christian

Bronnen/Sources: Mer et Marine 19/2/2010 – Wikipedia

http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=112477&u=42401

Vertaling/Traduction: © NVVS (1MP Delgoffe Christian)

Foto's-Photos : Mer et Marine (Vincent Groiseleau) 19 feb 2010

La dernière cérémonie des couleurs du Verseau.

A la Base Navale de Brest, l'Amiral de division J-P Robyns a assisté le 12 février dernier à la dernière cérémonie des couleurs de notre ancienne tripartite.

Il était entouré des autorités de Saint-Maurice, la ville marraine du Verseau. A sa droite Christian Cambon, Sénateur Maire et à sa gauche Frédérique Becker, Conseillère Municipal.

Crédit photo : Revue Saint-Maurice Info de Mars 2010

het ideale adres, l'adresse ideale... NEPTUNUS
POSTBUS 44 8380 ZEEBRUGGE
Tel./Tél: 050/55.87.38 (le jeudi/op donderdag)
Rekeningnummer-Numéro de compte 473-6093911-41
E-mail : vzw.neptunus@scarlet.be

Anker Hornkaap
Acre Cap Horn
€ 16

Insigne Leopold I
€ 8,5

Telescoop zilver & zwart
Téléscope argent & noir
€ 38

Boei/bouée "Horloge"
35 cm
€ 10

Boatswain-pipe
€ 16

Sleutelhanger/porte-clefs (koper/hout - cuivre/en bois)
€ 3/each

Zeilschip/voilier
"Bermuda"
€ 55

Vlootbezoeken Zeebrugge 1e kwartaal 2010

SCHIP	NAT.	HULL	HAVEN	PERIODE (lokale tijd)
HNLMS ZIERIKZEE	NL	M862	OOSTENDE	01 FEB - 08 FEB
HNLMS ZIERIKZEE	NL	M862	OOSTENDE	12 FEB - 14 FEB
HMS RAIDER	UK	P275	OOSTENDE	06 FEB - 07 FEB
HNLMS VAN KINSBERGEN	NL	A902	BRUGGE	25 FEB - 26 FEB
FS PLUVIER	FR	P678	BRUSSEL	03 MAR - 06 MAR
FS ELAN	FR	A768	BRUGGE	05 MAR - 08 MAR
HNLMS ZIERIKZEE	NL	M862	ZEEBRUGGE (MOST)	19 MAR - 22 APR
HMS RAIDER - HMS TRACKER	UK	P275	MERCATOR MARINE OOSTENDE	25 MAR - 26 MAR
HMS RAIDER - HMS TRACKER	UK	P275	ANTWERPEN	27 MAR - 29 MAR
HMS RAIDER - HMS TRACKER	UK	P275	BLANKENBERGE	29 MAR - 30 MAR
FGS PEGNITZ	GE	M1090	ZEEBRUGGE	31 MAR - 01 APR
FGS LABOE	GE	M1097	ZEEBRUGGE	31 MAR - 01 APR

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan.

De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-maîtres repris ci-dessous partent à la pension en 2009.

La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

CPV	Bracke, Alex	01/04/2010
CPF	Lacroix, Patrick	01/04/2010
1LV	Leenknegt, Geert	01/04/2010
MPC	Brys, Ronny	01/04/2010
1MP	Delgoffe, Christian	01/04/2010
MPC	Stubbe, Dirk	01/04/2010
1MC	Bracke, Gérard	01/04/2010
1MC	Cousin, Dominique	01/04/2010
1MC	Debuisseret, Eric	01/04/2010
1MC	Van Acker, Yves	01/04/2010
1MC	Verhoye, Eddy	01/04/2010
1KC	Bricteux, Jacques	01/04/2010
1KC	De Deyne, Karien	01/04/2010
1KC	Hagers, Rudy	01/04/2010

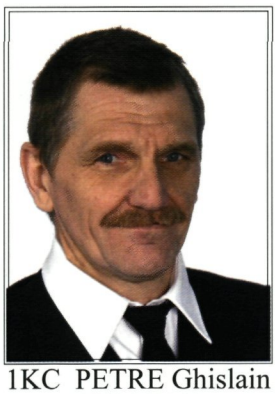
Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

KTZ (b.d.)	CORNELIS Willy	06/03/2010
1OM (b.d.)	HUYGE Charles	12/01/2010
1OM (b.d.)	VAN ROOSE Jozef	14/02/2010

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

1MC (b.d.)	DEBRAUW Charles	05/03/2010
1MC (b.d.)	FIERS Robert	04/02/2010

1KC DE BEL Mathias
08/01/2010



1KC PETRE Ghislain
02/04/2010

KMC BERENS Chris
27/03/2010

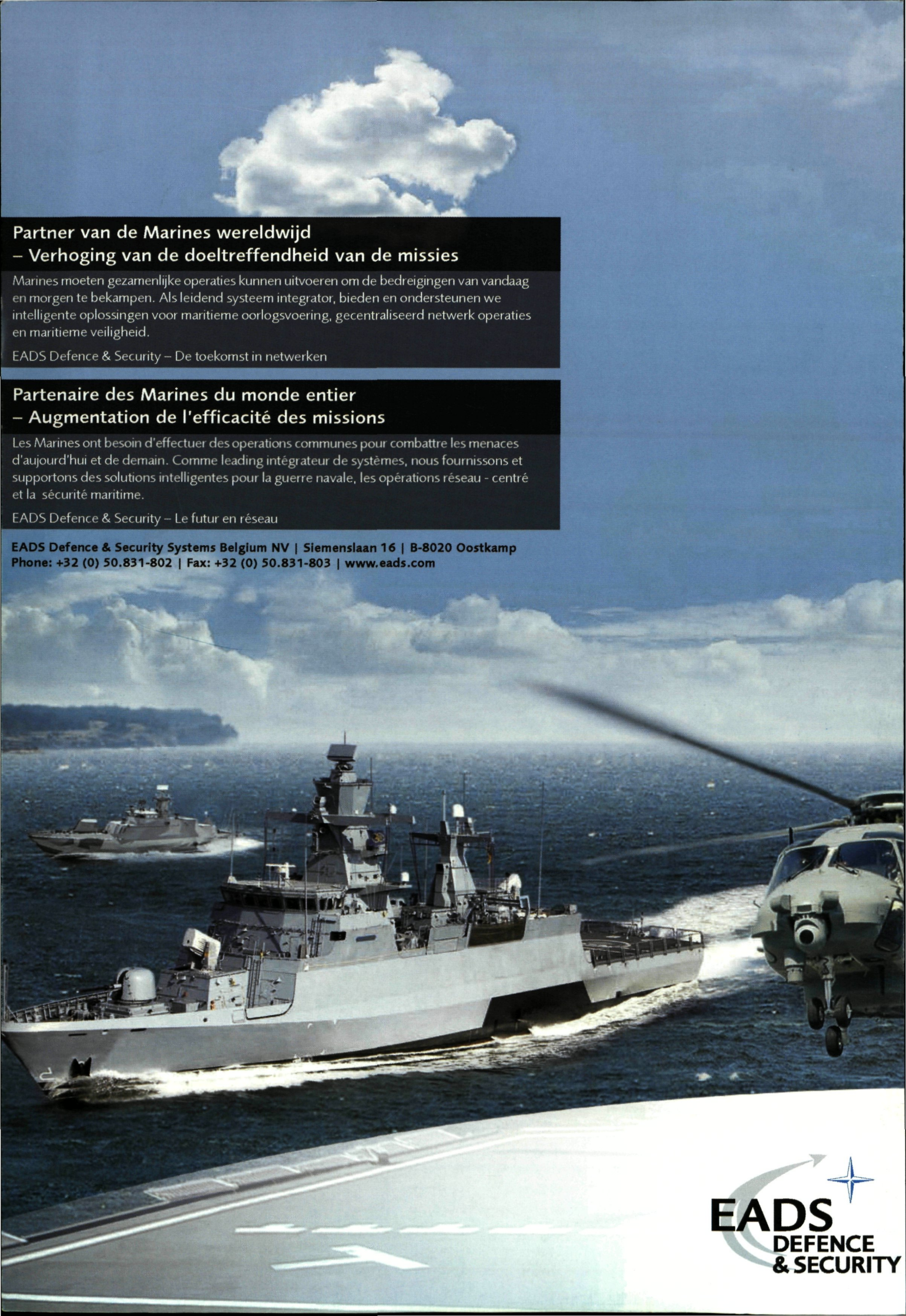
1MT LEPLAE Steve
16/04/2010

LEDEN WELDOENERS
MEMBRES BIENFAITEURS

ACKX V. Oppermeester (b.d.) - MIDDELKERKE
ADAM P. - JODOIGNE
ADRIAENS P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
ADRIAENSSENS A. Oppermeester - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE
ANDRIES J.-M Oppermeester-chef - BRUGGE
ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines MERVERGNIES-LEZ-LENS
ASS. Nationale des Anciens de la Marine (ANAM), Nationale vereniging Oudgedienden - ATH
BAERT J. Luitenant-ter-zee (R) - BOOM
BAEYENS D. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE
BELLEMANS M. Korvetkapitein (R) - NINOVE
BENOIDT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE
BERGANS A. - TROOZ
BERGEZ J. Korvetkapitein - ST. ANDRIES
BERO M. - OOSTENDE
BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - DE HAAN
BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
BLOMME W. Korvetkapitein (b.d.) - BRUGGE
BODEN H. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTKAMP
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONABOT J. Maitre Principal (e.r.) - BRUGGE
BONTE R. 1e Maitre Chef (e.r.) - OOSTENDE
BOURLET G. Oppermeester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER
BRACKE A. Kapitein-ter-zee IMM - DE PINTE
BROUCKE D. 1ste Matroos (b.d.) - ASSEBROEK
BRUNEEL Ch. 1ste Meester - ASSEBROEK
BRUYNEEL H. - OOSTENDE
BULCKE R. - TURNHOUT
BUSSENS-VANHOVE A. 1ste Meester-chef (b.d.) - BRUGGE
CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE
CLERINX R. 1ste Meester-chef - BORGLOON
CLYBOUW L. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
COLLA E. - CLAVIER
COLLETTE J-M Maitre Principal Chef (e.r.) - OOSTENDE
COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) -AALTER
COOMAN W. Korvetkapitein (R) - HALLE
COPPENS J.-F. Matelot (e.r.) - OOSTNIEUWKERKE
COPPIETERS de GIBSON B. Capitaine de corvette IMM WEZEMBEEK-OPPEM
Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
COURTENS F. Maitre Principal (e.r.) - OOSTENDE
COVELIERS J. - KNOKKE-HEIST
CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
CUYVERS M. - BLANKENBERGE
DAELEMANS F. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE
DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
DAMMAN L. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - KOEKELBERG
DANGOTTE J. Matelot Milicien - GENAPPE
DE BEURME J. Fregatkapitein - ST. LAUREINS
DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE
DE COCK Ph. Korvetkapitein SBH - BRUGGE
DE FAYS P. - BRUXELLES
DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN 6
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DE LANGHE-MEYERS S - BRUGGE-ASSEBROEK
DE MAESSCHALCK L. Korvetkapitein SBH - OOSTKAMP
DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
DE RUYCK P. - OOSTENDE
DE WACHTER M. - KAPELLEN
DEBAISIEUX G. Maître (R) - FRAMERIES
DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
DEGRAER P. Korvetkapitein IMM - GRIMBERGEN
DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - WETTEREN
DELAFONTEYNE K. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO
DELBRASSINE Y. Korvetkapitein - BRUGGE
DELFERRIERE R. Maître - CHARLEROI
DENAUW J.-L. 1e Maitre Chef - SNELLEGEM
DEPIERREUX-ARTOIS C. Enseigne de vaisseau de 2e classe - DE HAAN
DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
DEROO J. - DESTELBERGEN
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
DONCKERS H. - BRUGGE
DUHOUX J-M. - ST- SAVIN
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT-MAROTTE C. - UCCLE
DUSAUCOIS J.C. - LESSINES
ECTORS M. Divisieadmiraal - HOFSTADE
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG
ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT
EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN
FAICT M. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUGGE
FLAHAUT-LACROIX L. - KNOKKE-HEIST
FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
GEERINCKX J. - KNOKKE-HEIST
GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES 5
GHEYSENS G. - DILBEEK
GHIJS R. - NIEUWPOORT
GILLON D. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
GODDAERT M. - EKEREN
GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ZAVENTEM
HACHA Ch. - HERENT
HAP V. Fregatkapitein SBH - ASSEBROEK
HEEREN G. Kapitein-ter-zee - BRUGGE
HEINEN J-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUXELLES
HELLEMANS CH. Luitenant-ter-zee - WILRIJK (ANTWERPEN)
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
HENRARD D. 1er quartier-maître-chef - BRUGGE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERRLING R. - OOSTENDE
HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
HOFMAN M. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
HOLSBOER J. - BRUXELLES
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE
HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) MALEVES STE. MARIE
HOSDAIN J-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
HUYGHE M. - ANTWERPEN
HUYSMAN H. Capitaine de corvette RHr - ERWETEGEM
JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACQUES B. - OUDERGEM

JANDA M. 1ste Kwartiermeester-chef - LOMBARDSIJDE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
JANSSENS P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - KAPELLEN
JAUBIN J. 1ste Luitenant (b.d.) - BRUSSEL
JONCKHEERE R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
KARPEZ M. Oppermeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
KEVERS A.-M. - GOOIK
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LABATH C. - BREDENE
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LEULIER J. Capitaine de frégate (R) - TOURNAI
LOCMANT D. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - PERUWELZ
LURQUIN-BODENGHIEN J. - BRUXELLES
MAENHOUT L. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - AALST
MAES F. Erevaandrig-ter-zee - BRASSCHAAT
MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
MANDERLIER P. Capitaine de corvette BAM - GENT
MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
MEULEMANS - GEEL
MICHEL P. - VIESVILLE
MICHIELSENS M. Ere Eerste Meester-chef - ST. ANDRIES
MICHILSENS P. Erefregatkapitein - HOBOKEN
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT KEMPEN GEEL
NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
OTTRICH B. - BLANKENBERGE
PARIS Th. Capitaine de corvette - WOLUWE-ST. PIERRE
PAUWELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
PEDE R. Oppermeester-chef (b.d.) - EREMBODEGEM
PEIFFER M. - TEMSE
PELS A KTLO - ANTWERPEN
PERMENTIER-SCHALTIN F. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - AALST
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
PIETTE R. Maitre Principal Chef (e.r.) - OOSTENDE
PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
PIRONGS P. Matroos Milicien - WESTERLO
POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT
POULLET E. Vice-amiral (b.d.) - SINT-KRUIS
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
PYNOO J-T. Kapitein-ter-zee - WAREGEM
QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - SNELLEGEM
RASQUIN R. - BRUXELLES
RENOZ G. - DURBUY
RIJCKAERT C. Kapitein-ter-zee - WILRIJK
ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee SBH - BAARDEGEM
ROOVERS O. Oppermeester (b.d.) - HOBOKEN
ROSIERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
RUBBENS H. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
SABBE M. 1ste Meester-chef - LEFFINGE
SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau BEM - BRUGGE
SAUWEN J. - BRUXELLES
SCHRAM F. Fregatkapitein (R) - MORTSEL
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN
SOETENS Y. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
STEVENS-DEWILDE J.Cl. - SINT IDESBALD
STIENNON D. Maître-chef - HEIST-AAN-ZEE
STORM R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
SURMONT J. Korvetkapitein - VLISSEGEM
SUYS S. Korvetkapitein SBH - ASSEBROEK
TABURY L. Maitre Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
TAS J. - WAASMUNSTER
THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
TRUYENS L-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
VALCKE L 1ste Kwartiermeester-chef - MALDEGEM
VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUSSEL
VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES
VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE
VAN BRANDE F. 1e Maitre Chef - WATERLOO
VAN CLEVEN M. Korvetkapitein - DEERLIJK
VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BREDENE
VAN DE WALLE B. Fregatkapitein (R) - CONCARNEAU
VAN DEN BOSSCHE P. Matroos Milicien - MECHELEN
VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
VAN DEN BROELE E. Luitenant-ter-zee (R) - LOKEREN
VAN DEN BULCK P. - ANTWERPEN
VAN DEN STEEN L. Capitaine de corvette - GANSHOREN
VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - MECHELEN
VAN DURME M. Meester-chef - EEKLO
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
VAN IMSCHOOT J. Fregatkapitein (b.d.) - GISTEL
VAN NECK D. - AALST
VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - CLAVIER
VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEM
VAN SPRANG J. - GENT
VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
VANDEN BOGAERDE L. - SINT-AMANDSBERG
VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee - DE HAAN
VANDENDAELEN M. Capitaine de frégate (R) WOLUWE-SAINT-LAMBERT
VANDERBEKEN C. Capitaine de frégate (R) - ITTERBEEK
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VANDERWAL J. - OOSTENDE
VANKELEKOM R - MONTIGNY-LE-TILLEUL
VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein - BOVEKERKE
VERELST J.P. Fregatkapitein (R) - WEMMEL
VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN MORTSEL
VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHAERBEEK
VERRIEST H. - OOSTKAMP
VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
VERVACK M. - OOSTENDE
VOGELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - GENT
VOITH TURBO SA - BRUXELLES
VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
WERQUIN R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
WOUTERS C. - BRUGGE
WOUTERS M. - BREDENE
YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 26 april 2010 - Clôturé à la date du 26 avril 2010


Partner van de Marines wereldwijd
– Verhoging van de doeltreffendheid van de missies
Marines moeten gezamenlijke operaties kunnen uitvoeren om de bedreigingen van vandaag en morgen te bekampen. Als leidend systeem integrator, bieden en ondersteunen we intelligente oplossingen voor maritieme oorlogsvoering, gecentraliseerd netwerk operaties en maritieme veiligheid.
EADS Defence & Security – De toekomst in netwerken
Partenaire des Marines du monde entier
– Augmentation de l'efficacité des missions
Les Marines ont besoin d'effectuer des operations communes pour combattre les menaces d'aujourd'hui et de demain. Comme leading intégrateur de systèmes, nous fournissons et supportons des solutions intelligentes pour la guerre navale, les opérations réseau - centré et la sécurité maritime.
EADS Defence & Security – Le futur en réseau
EADS Defence & Security Systems Belgium NV | Siemenslaan 16 | B-8020 Oostkamp
Phone: +32 (0) 50.831-802 | Fax: +32 (0) 50.831-803 | www.eads.com
EADS
DEFENCE
& SECURITY