

# NEPTUNUS

## MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT - REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE  
53e jaargang - 53e année nr 298 / 3e trimester - 3e trimestre 2010



L'guermin, Belgisch "Centre  
f Excellence"

Lord Nelson's vermist  
oorstster

Corsaires de Flandre

Haven Oostende krijgt  
ffshore-hub voor bouw  
windmolens



VOORRANG AAN VREDE  
PRIORITÉ À LA PAIX

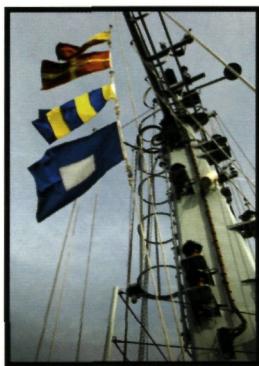


## "NEPTUNUS"

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. 298 - 2010/3



## 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'entièvre 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

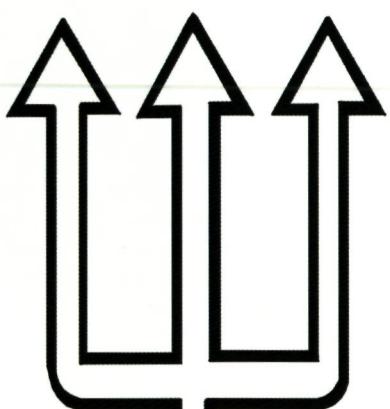
### Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable

Jean-Claude Vanbostal - Camiel Van Den Busschstraat, 89  
8310 Assebroek

*Cover-foto / photo couverture : Jorn Urbain*

# INHOUD

# SONDVAIRE



nr 3

november

2010

novembre

<b>Editoriaal / Editorial</b>	98
<b>Corsaires de Flandre (I)</b> par J.C. Liénart	99
<b>Privé-ondernemingen in de strijd tegen het maritieme terrorisme</b> door H. Rogie	105
<b>Les MMS : souvenirs et anecdotes (I)</b> par R. Vachaudez	107
<b>Haven Oostende krijgt offshore-hub voor bouw windmolens</b> door H. Rogie	110
<b>Louis Royon</b> <b>Artiste-peintre de la mer (suite)</b> par B. Clarenne	111
<b>Verbredingswerken Oostendse haventoegang tegen 2012 klaar</b> door H. Rogie	119
<b>Info Marine</b>	120
<b>Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et à Nieuport</b> <b>Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle</b> par A. Delporte (†)	129
<b>De 'Amical Belgian Marine Infantry' nam deel aan de MESA 2010</b> door R. Vermeersch	134
<b>Zénobe Gramme et les torpilles</b> par J.-P. Hosdain	136
<b>Eguermin, Belgisch 'Centre of Excellence'</b> door P. Cornez	139
<b>Interview exclusif à bord du porte-aéronefs italien ITS Cavour</b> par G.A.H. Toremans & Fr. Philips	140
<b>Lord Nelson's vermistie borstster</b> door J. Van Herck	144
<b>P&amp;O Ferries De European Endeavour zal opnieuw de lijn Zeebrugge-Dover verzorgen</b> door C. Delgoffe	149
<b>Vlootbezoeken</b>	150
<b>Lijst gepensioneerden/Liste des pensionnés</b>	151
<b>Overlijdens - Décès</b>	151
<b>Leden Weldoeners / Membres bienfaiteurs</b>	152

Beste lezer, beste lezeres,

Uw tijdschrift verschijnt met enige vertraging in 2010, waarvoor onze oprechte verontschuldigingen. Wij kunnen u echter verzekeren dat u voor dit 53ste jaar wel degelijk 4 nummers zal ontvangen. Nr 4 wordt u toegezonden in de loop van het eerste kwartaal 2011.

Wij doen hierbij eveneens een oproep om u te verzoeken ons zoveel mogelijk artikels en nieuws te zenden over onze Marine (en voor de 'anciens' van vóór 1995 over de Zee-macht). Het ligt voor de hand dat in deze periode van 'fast food' informatie wij nood hebben aan een maritiem tijdschrift omtrent het doen en laten van onze zeelui.

Zoals de meesten onder u zullen hebben vastgesteld verschijnt Neptunus nu in full color, daar waar voorheen slechts 16 bladzijden in kleur waren.

Wij danken u voor uw begrip en wensen u aangename en prettige eindejaarsfeesten toe.

De redactie

Cher lecteur, chère lectrice,

La parution de votre revue se fait avec retard pour cette année 2010. Nous vous prions de nous en excuser. Nous vous assurons que vous recevrez bien 4 numéros pour cette 53ème année. Le n° 4 vous sera envoyé dans le courant du premier trimestre 2011.

Nous faisons également appel à vous afin de nous faire parvenir des articles de tout poil se rapportant à notre Marine (ou pour les anciens d'avant 1995 à la Force Navale). Il est important à l'heure du 'fast food' de l'information, que subsiste une revue maritime relatant les faits et gestes de nos marins.

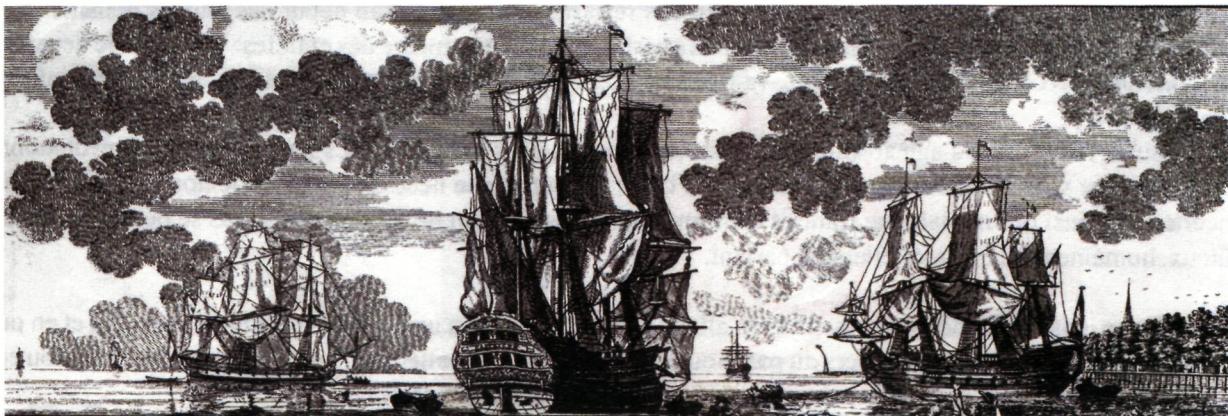
Comme la plupart d'entre vous l'ont constaté, la grande nouveauté de 2010 est que votre revue paraît intégralement en couleur, alors que seulement 16 pages l'étaient les années précédentes.

Tout en vous remerciant de votre compréhension, nous vous souhaitons de passer d'excellentes fêtes de fin d'année.

La rédaction



## Corsaires de Flandre (I)

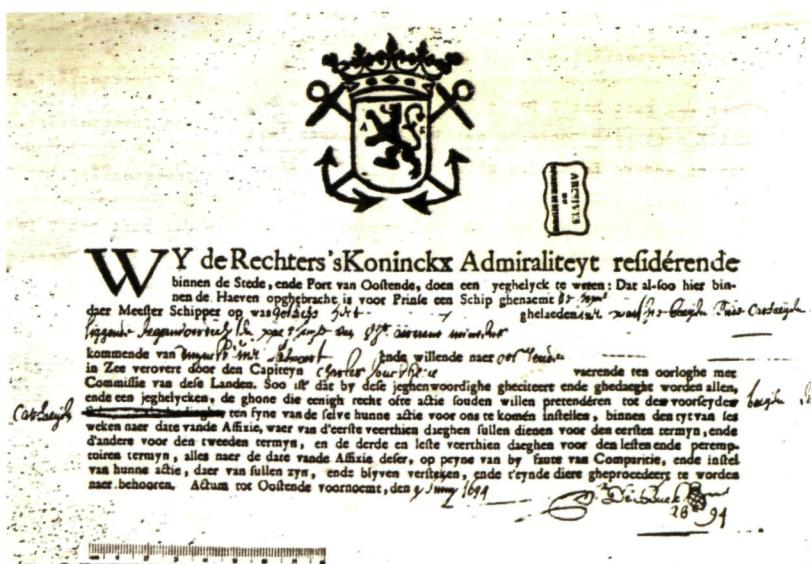


Dans nos mers du Nord, la guerre de course naquit des représailles menées à l'encontre des actes de piraterie commis par les voisins. Ceux qui mènent une guerre de course s'appellent des corsaires. Chez nous en Flandres on les appelait autrefois des 'corvers' et plus tard des 'kapers'. 'Te kaapren vaeren' voulait dire partir en course. Les marins, les villes, les ports lésés dans leurs biens étaient autorisés par l'État à se faire justice eux-mêmes, ce qui ne se fit pas sans abus. On rapporte par exemple dans les chroniques du temps que Victor et Robert, les fils naturels du comte de Flandre Louis de Maele, qui partirent en représailles avec quelques capitaines de leurs amis, eurent maille à partir avec les autorités comtales saisies de plaintes, car eux et leurs amis n'avaient pas fait grande différence entre ennemis et amis. Pour mettre fin à des situations de plus en plus confuses et afin de lever toute équivoque et éviter toute méprise entre corsaires et pirates, la qualité de corsaire sera en 1414 définie et officiellement reconnue par un traité conclu entre les nations maritimes riveraines de la mer du Nord.

Et petit à petit, la simple campagne de représailles se transformera en guerre envers le trafic maritime ennemi, le plus souvent commis par ces auxiliaires des flottes régulières, constitués de marins marchands ou de pêcheurs et de leurs navires transformés pour l'occasion en corsaires. L'État en tirait profit et les armateurs propriétaires de ces navires, bien souvent construits dans le but unique de faire la guerre de course, s'enri-

chissaient et entraînaient dans l'aventure des investisseurs qui se remboursaient au pourcentage sur la valeur des navires capturés et de leurs marchandises. Des tribunaux furent créés pour juger de la légalité de la prise, de la vente des prises et de la répartition de son produit. Lorsque la prise était faite par un corsaire, son produit se partageait de la façon suivante :

- un dixième pour la caisse de l'Amirauté;
  - deux pour cent pour la caisse mutualiste qui subvenait aux besoins des blessés, des orphelins et des prisonniers;
  - l'armateur et le capitaine se répartissaient leur part selon les accords conclus entre eux;
  - à l'équipage revenait généralement le douzième de la valeur totale, après déduction du dixième de l'Amirauté;
  - une part allait aussi très souvent au gouverneur, au capitaine de la garnison, au



capitaine d'artillerie et au sergent-major, quand la prise avait été faite par un navire à bord duquel ils avaient embarqués leurs soldats;

- les débours du tribunal, des frais de quai, d'entreposage, d'expertise etc.

Les autorisations à partir en course qui s'appelaient à l'origine lettres de représailles, prirent le nom de lettre de marque ou commission de course. En dehors des fortes cautions à déposer à l'Amirauté, la taille du navire et leur armement étaient soumis à réglementations.

Pour se protéger à la fois contre la piraterie et des corsaires de l'ennemi, les États furent obligés de recourir au système de la navigation en convoi, protégés par des navires de guerre, vaisseaux ou frégates, appelés en ce temps-là des 'convoyeurs', ce que nous nommons maintenant des escorteurs. Et lorsque la Marine de l'État ne pouvait subvenir à ce besoin, elle faisait appel à ces mêmes corsaires afin de faire parvenir leurs navires sous escorte à bon port. Solution qui n'était pas dédaignée par nos corsaires, car le convoi attirant les prédateurs ennemis nos corsaires n'avaient pas à les chercher aux quatre coins de la mer.

Depuis le règne de nos comtes de Flandre le trafic maritime disposait sur nos côtes des ports de Dunkerque, de Nieuport, d'Ostende, de Bruges via le Zwin et ses avant-ports de l'Écluse (Sluis-autrefois Lammingsvliet), et de Damme. Lorsque la guerre sur mer éclata entre l'Espagne, l'Angleterre, le France et les Provinces-Unies (Hollande), et que les flottes ennemis ravageaient les pêcheries afin de frapper au cœur des ressources économiques de l'adversaire, les pêcheurs rescapés à ce qui furent bien souvent des massacres, tout animés de vengeance qu'ils étaient et tout obligés ou réduits à se procurer un autre moyen de subsistance, partaient en course, se prévalant de la qualité de militaires assermentés à leurs seigneurs et de ce fait protégés par les lois de la guerre. Comprendons que les corsaires n'étaient nullement mus par

aucune sorte de patriotisme, ni de désir d'apporter gloire à leur pays, ni d'en acquérir des honneurs; leur motivation n'était que lucre ou désir de survivre à la misère et par chance de s'enrichir à bon compte. Car il n'y a guère de risque à s'emparer d'une lente péniche de mer -comme on peut qualifier en langage d'aujourd'hui les inoffensives bélardes (binnenlanders), ces lourdes barges à fond plat qui par centaines transportaient par mer et voies navigables les marchandises pondéreuses que l'absence de bonnes routes rendaient incontournables-, à y jeter 3 ou 4 hommes armés et à les dérouter de force vers son port d'attache sans même avoir à tirer un coup de semonce. Il y avait bien quelquefois un navire de garde armé qui pouvait présenter quelques dangers, mais celui-ci évaluait le plus souvent le montant perçu pour le convoyage aux risques de dommages à encourir en résistant, et face à plus forts et plus nombreux que lui, il n'hésitait pas à tout abandonner et à s'encourir au plus vite.

Mais ce n'est pas du temps des comtes de Flandre, ni des ducs de Bourgogne que date la notoriété et la réputation de 'ville corsaire' que se sont faites Dunkerque et Ostende. La marine militaire naissante de ces seigneurs et de leurs successeurs prend toute la place dans les chroniques du temps et ce ne sera que sous le règne de l'Espagne et particulièrement de celui de nos archiducs Albert et Isabelle, que la guerre de course fit leur renommée. Cela résultait bien entendu des déficits budgétaires permanents dont souffraient l'Armada d'Espagne et son escadre de Flandre. Coupée de ses provinces des Pays-Bas méridionaux (lire Belgique) par un territoire français, ennemi à jamais, confrontée aux rapaces de tous bords et de



toutes nationalités attirées par les richesses des flottes en provenance de ses possessions d'Amérique, attaquée en Méditerranée par les puissances avides de s'emparer des pays de son obédience, l'Espagne, ne sachant où donner de la tête, négligea son escadre de Flandre et se reposa sur l'action des corsaires, ses auxiliaires providentiels. Ceux-ci encore, loin de se battre pour le salut de l'Espagne ont un 'vieil œuf à peler' avec leurs voisins du Nord, les Pays-Bas protestants qui se battent contre l'Espagne pour faire reconnaître leur indépendance. Pour eux peu importe le nom, qu'il soit Flamand, Belge ou Espagnol; la seule vue du pavillon d'Espagne, de Flandre ou d'Ostende leur suffisait pour sonner le branlebas de combat. Revanchards d'un côté, indépendantistes de l'autre, l'Histoire ne serait-elle qu'un éternel recommencement ? Elle est certes source de réflexion !

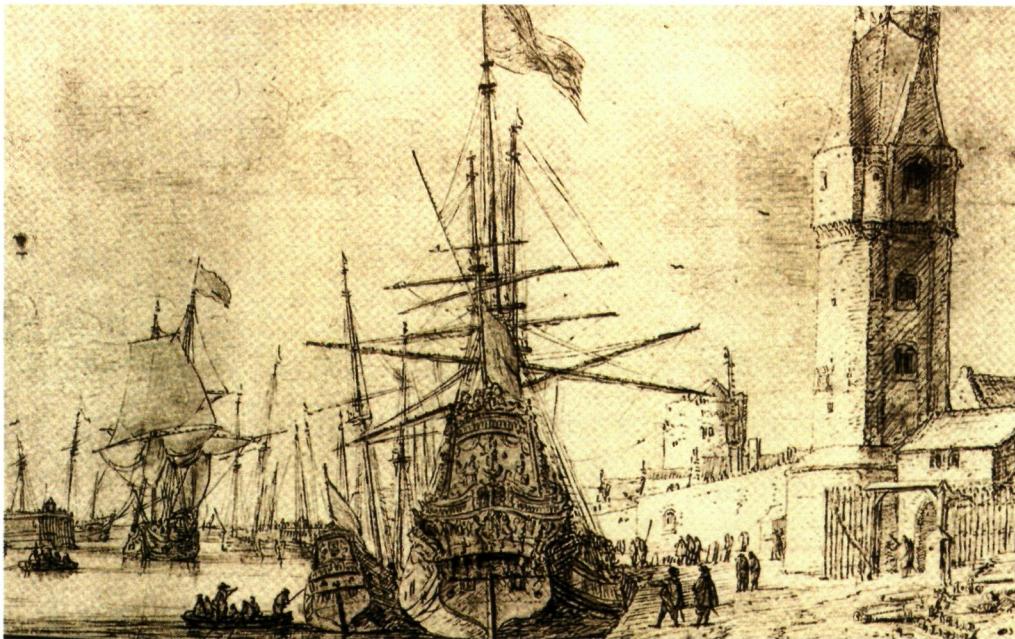
Revanchards pourquoi ? Parce qu'il n'était guère de familles d'Ostende ou de Dunkerque qui n'eurent à déplorer la mort en mer de l'un des leurs, en mer au combat ou au gibet d'infamie d'Enkhuizen où, prisonniers, ils étaient menés. Alors pour une de donnée, deux de retour ! Au point que l'archiduc Albert dut intervenir pour modérer l'ardeur de nos combattants, espérant que l'adversaire en ferait autant. Peine perdue car les États-Généraux des Provinces-Unies réitérèrent l'ordre à leurs capitaines de ne faire aucun quartier à ceux des Flandres et à les traiter comme des pirates, c.à.d. à les jeter par-dessus bord tout enchaînés ou de ne les ramener au port que pour y être pendus. On disait 'Junder voeten spelen' ? Et pourtant malgré ces perspectives peu réjouissantes, on compte à cette époque, rien qu'à Dunkerque, plus de cinquante capitaines titulaires de commissions de course.

Lorsque l'archiduc Albert décéda en 1621, la guerre avait repris entre l'Espagne et les Provinces-Unies, depuis déjà trois ans. La trêve conclue en 1606 aura duré 12 ans au cours desquels nos Pays-Bas méridionaux ont retrouvé un semblant de prospérité. Le pays est devenu quasi indépendant de l'Espagne et les Archiducs en étaient depuis leur mariage (1599) les souverains. Après le célèbre siège d'Ostende (1601-1604) gagné par l'archiduc qui en expulsa les protestants hollandais et anglais, qui prétendaient s'y installer pour de bon, le calme revint et l'Espagne ferma l'Amirauté de Flandre et ses tribunaux et l'armée espagnole fut renvoyée dans ses foyers. Mais l'état de guerre

qui avait duré quarante ans avait complètement ruiné le pays; les archiducs mirent tous leurs efforts à le relever de ses ruines. Ce ne fut pas aisément, mais ce ne fut pas en vain. La Justice fut rétablie dans ses droits, le calme régnant dans nos campagnes l'agriculture bientôt refleurit et ses produits remplirent à nouveau les greniers et les assiettes. Partout on réparait et reconstruisait; pensez que plus de 300 églises avaient été pillées et détruites pendant les troubles religieux et que dire des maisons et des villages qui parfois tout entiers disparaissent dans les flammes. Les Jésuites furent chargés de reprendre en main l'enseignement secondaire et l'université de Louvain put à nouveau accueillir plus de 6.000 étudiants. La vie intellectuelle, scientifique et artistique reprit tout son essor et on ne peut que se réjouir de compter tant de noms célèbres qui firent le renom de notre pays. Ce sont les savants comme grand réformateur de la science médicale Van Hellemont, le grand mathématicien Simon Stevin, les géographes Mercator et Ortelius, le célèbre botaniste malinois Dodoens. Enfin le génie de Rubens créa l'immortelle école flamande d'où sortirent une foule de peintres célèbres comme Van Dyck, Jordaens, Teniers et De Crayer. Citons encore la gravure et l'imprimerie, menées aux sommets de l'art par un Van Thulder de Bois-le-Duc et Plantin Moretus d'Anvers. Un redressement remarquable obtenu en à peine vingt-cinq ans de gouvernement de nos sages archiducs. Mais l'archiduc Albert mourut en 1621 et nos provinces perdirent leur indépendance. L'on vit donc revenir chez nous des gouverneurs espagnols nommés par la naissance, par faveur plutôt que par mérites et compétences. L'armée espagnole revint et attaqua malencontreusement la Hollande, ce qui dans le Limbourg nous enleva pour de bon Venlo, Roermond et Maastricht (1632). En trois ans de temps les caisses de notre État étaient à nouveau vides à ce point qu'on ne put payer à l'archiduchesse décédée (1633) les funérailles auxquelles elle aurait eu droit.

### Une famille de corsaires

À Zuidshoot (Zuydcote aujourd'hui) chez les van Maestricht, naquit en mai 1635 un fils qui fut nommé Philippe comme les rois d'Espagne. Son père était un bourgeois de Dunkerque, un bourgeois hors-la-ville (buitengoorter), car il était autorisé à résider hors les murs. Il était dans les affaires maritimes, négociant et armateur comme beaucoup de gros bourgeois de Dunkerque; son fils allait devoir suivre sa voie, si le Dieu le voulut et l'Angleterre permit encore de faire



*Maerten Harpertszoon Tromp*

des projets en ces temps troublés. Et oui ! Car la guerre a repris en Europe, celle que l'on appelle maintenant la guerre de Trente ans, qui opposa dans sa quatrième période la France à l'empereur d'Allemagne qui soutenait le roi d'Espagne. Richelieu, le tout puissant premier ministre de Louis XIII, bien que cardinal et représentant la très catholique France qu'on aimait de ce temps-là appeler «la Fille ainée de l'Église», conclut un traité tenu secret avec les protestantes Provinces-Unies des Pays-Bas, dans le but de partager la Belgique, province espagnole comme on le sait. Il leur promit des renforts en troupes et leur octroya deux millions en belle monnaie sonnante et trébuchante (livres de France) pour leur collaboration. Il ne leur en fallait pas tant car leur dessein restait inchangé : combattre l'Espagne jusqu'à la reconnaissance de leur indépendance.

Prise en tenaille entre ces deux puissants voisins la Belgique espagnole ne peut espérer de renforts de troupes que par la mer. Une mer ennemie, car sortant des côtes de France, toute voile ne peut être qu'ennemie, et dans le Pas de Calais la proximité des côtes anglaises n'était guère plus rassurante lorsqu'on connaît les sentiments qu'éprouvait l'Angleterre à l'égard de l'Espagne. Aussi était-il courant que les convois en provenance de l'Espagne à destination de nos pays passèrent par le nord de l'Écosse, à l'aller comme au retour, causant ainsi d'importants délais tant par la distance que par les intempéries fréquentes en ces latitudes, et cela surtout après l'année terrible de 1639. En effet le roi d'Espagne, Philippe IV, bien décidé à mettre définitivement au

pas les Hollandais qu'il s'obstinait à considérer comme rebelles sécessionnistes, fit équiper une flotte si puissante qu'elle forcerait sans peine le passage redouté du Pas de Calais et apporterait en Flandre, sans encombre, les quelque 20.000 hommes de troupe destinés à porter un coup décisif aux Hollandais. Mais c'était sans compter sur la flotte hollandaise et sur leur féroce amiral Maerten Harpertszoon Tromp.



Forte de 51 vaisseaux de guerre et de 19 transports de troupe la flotte espagnole était précédée de l'escadre de Flandre commandée par le capitaine Michel Dorne. Harcelé par Tromp l'amiral espagnol, don Antonio de Ocquendo alla pour son malheur se réfugier sous la côte anglaise, à l'abri des Goodwin Sands, où les Anglais, neutres dans ce conflit, ne lui offrirent aucune facilité, bien au contraire. Pris comme dans une masse, bloqué au sud puis au nord par les flottes

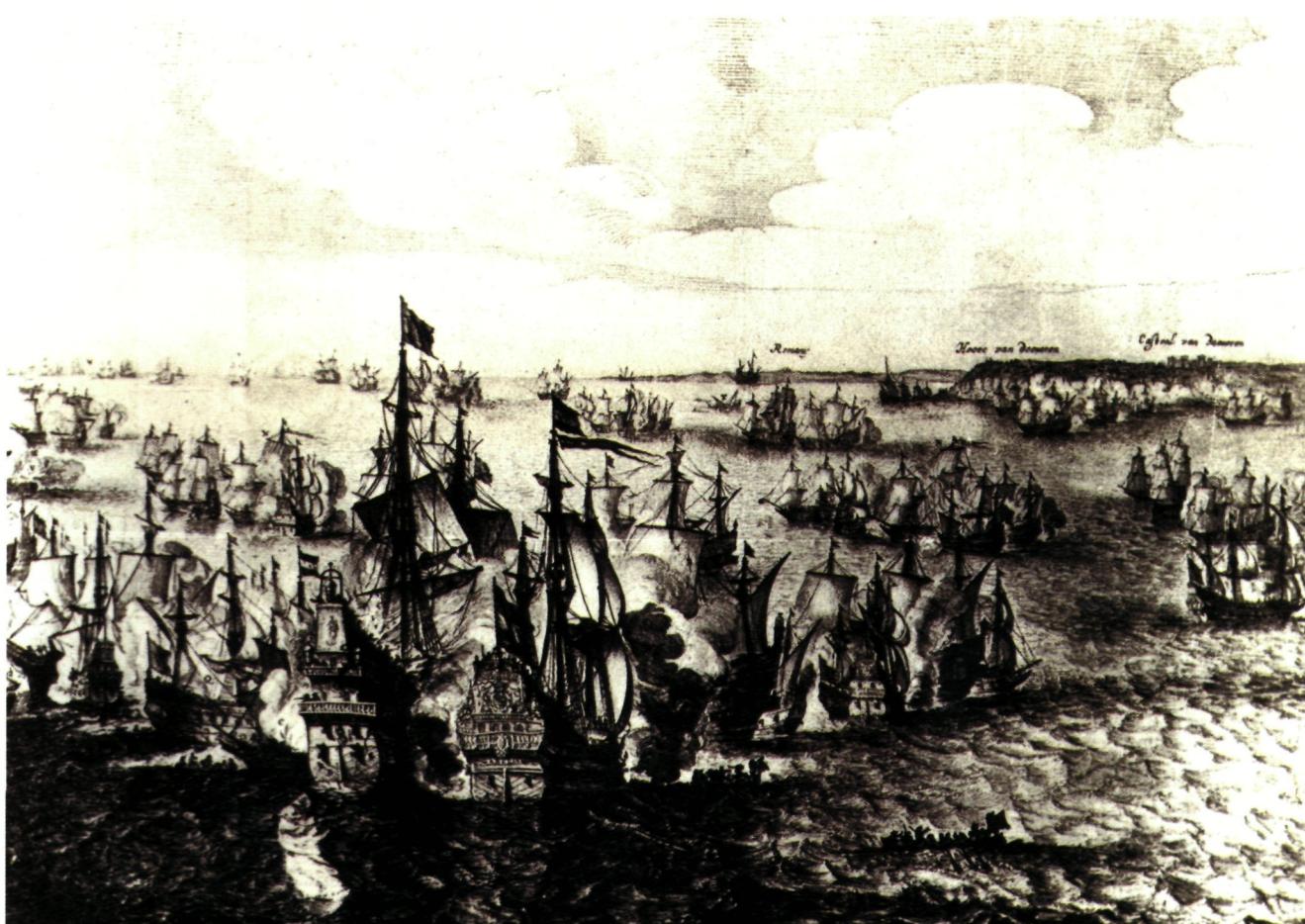
de Hollande, de Zélande et de Frise venues en masse à la curée, Ocquendo perdit 43 de ses vaisseaux, à savoir la plus grosse partie de la flotte océane de l'Espagne et tous ses transports. Seule l'escadre de Flandre, coutumière de ces eaux, put se défilter et, revenant de nuit, entourée de tous les corsaires et de tous les pêcheurs disponibles, put s'infiltre au travers du blocus hollandais et parvint ainsi à sauver quelques milliers d'hommes et quelque 3 millions d'argent. On était aux équinoxes de septembre, la défaite espagnole se termina le 21 octobre 1639; on l'appela 'la bataille des Downs'. C'était là la fin définitive de la supériorité maritime de l'Espagne. Sur le continent et en conséquence, nos gouverneurs espagnols se firent battre sur terre et perdirent Breda qui passa aux Hollandais, ainsi qu'Arras et tout l'Artois qui vinrent agrandir le territoire français.

Nos corsaires pendant ce temps ne perdent pas la main; au nombre de 40, d'Ostende et de Dunkerque, ils ne captureront pas moins de 70 navires marchands, rien qu'au cours de l'année 1639. Mais cela n'eut que peu d'effet sur le cours de la guerre, car à Rocroy (1643) l'armée espagnole fut battue à plate couture, et aux frontières du nord le

Stadhouder Frédéric-Henri de Nassau s'empara de la rive gauche de l'Escaut, d'Axel à Hulst près d'Anvers, et jusqu'à Terneuzen où le Sas van Gent tomba entre ses mains. En Flandre les Français, menés par le duc d'Enghien, dit le Grand Condé, entrèrent à Gravelines, à Dunkerque, puis à Sint Winoxbergen (Bergues aujourd'hui) et poussèrent jusqu'à Courtrai (1646). En catastrophe les

van Maestricht se réfugièrent à Bruges et tous les marins de Dunkerque refluèrent vers Nieuport et Ostende. L'Espagne, à genoux, demanda la paix. Philippe van Maestricht avait 13 ans lorsque le traité de Munster (1648) mit fin à la guerre entre l'Espagne et les Provinces-Unies des Pays-Bas. Philippe IV reconnut l'indépendance de ces Pays-Bas protestants et leurs conquêtes mais la France ne renonça pas à la conquête de la Belgique et poursuivit la guerre avec l'Espagne.

Ostende qui a recueilli le gros des corsaires de Dunkerque, leurs armateurs et leurs navires, se trouve alors être, avec Nieuport, le seul et dernier nid de corsaires de la côte des Flandres et voit avec peine son principal point d'appui, Dunkerque, tomber aux



mains des Français. N'y sont restés d'ailleurs que gens de sac et de corde de toutes nationalités, renégats et autres déserteurs. Parmi les vrais habitants restèrent évidemment ceux dont les commerces, les biens ne pouvaient s'abandonner sous peine de tout perdre. Six ans que dura cette situation lorsque, profitant d'un affaiblissement de la garnison française de Dunkerque, des troubles de la Fronde en France et de l'erreur (!) des Anglais, qui enlevèrent aux Français, avec lesquels ils n'étaient pourtant pas en guerre, un convoi de 74 navires chargés d'un renfort de 1500 hommes à destination de Dunkerque, assiégée par le gouverneur des Flandres, l'archiduc Léopold, nos corsaires au nombre de 40 entrèrent triomphalement à Dunkerque, à Mardyke et à Gravelines. Allégresse générale comme bien on le pense et les bannis revinrent bien vite en leurs murs. Chacun retrouva ses marques et la course reprit de plus belle. Un de nos corsaires eut la main heureuse en capturant un navire fuyant Dunkerque; il était chargé des biens et des meubles du comte d'Estrade, gouverneur de la ville, qui tentait de les mettre en sécurité à Calais.

Philippe van Maestricht, a maintenant 19 ans; il sera marin et embarque avec ses oncles, les Demoer, sur les convoyeurs d'Espagne. Cette année là, c'est un ami de



Erasmus de Brouwer

la famille, un Brugeois, le capitaine Érasme de Brouwer, qui dans nos eaux de la mer du Nord fera beaucoup parler de lui, ramenant bon nombre de prises aux riches cargaisons. Il avait pris entre autres un gros navire de commerce, le **Rubis**, qui s'était bien défendu, et n'hésitait pas à s'attaquer à une frégate anglaise, l'**Anne de Foy**, qu'il ramena triomphalement à Dunkerque. Mais à ce petit jeu on ne peut gagner à tous les coups. Le 13 mai 1655, sorti ce jour à la tête de deux frégates et de deux petits corsaires d'Ostende et de Dunkerque, respectivement de 27, 22, 8 et 6 canons, se dirigeant vers l'estuaire de la Tamise, lorsqu'au point du jour suivant, le brouillard tardant à se lever, nos corsaires tombèrent sur quatre vaisseaux de Sa Gracieuse Majesté, forts de 40 à 60 canons. Comme de bien entendu la poudre parla sans attendre les présentations, Érasme de Brouwer, à la tête de sa flottille, alla donner entre deux plus gros anglais qui le mirent à mal; mais de Brouwer ne lâcha pas, ce qui permit à ses trois compagnons de bordée de s'en prendre aux deux autres Anglais, de les mettre en fuite et puis de se dégager. Notre vaillant capitaine soutint un combat inégal et perdu d'avance qui dura de 9 heures du matin à 6 heures du soir. Démâté, percé de mille boulets, menaçant de couler bas, Érasme, à bout de forces, de combattants et de munitions, fut réduit à amener son pavillon. Fait prisonnier il fut interné à Chelsea d'où après quelques jours seulement, il réussit avec quelques complicités à s'échapper et à rallier Dunkerque. Aussitôt chez lui, il lui tarda de prendre sa revanche et en peu de temps il arme une flottille forte cette fois de 12 frégates, 7 de Dunkerque et les autres d'Ostende, qui lorsqu'ils revinrent au port étaient accompagnés et précédés de pas moins de 20 prises, dont la valeur fut évaluée à 150.000 florins, sans compter les 64 canons enlevés à l'ennemi, qui s'en allèrent regarnir les sabords de nos corsaires bien souvent sous-armés. Et on ne s'arrêta pas en si bon chemin; en l'espace d'une année on compta près de 90 navires de commerce enlevés à l'ennemi, et parfois même on réussit à se saisir du navire de garde tel ce **Lévrier**, belle frégate de France.

À suivre

CPV (hre) J.C. Liénart

# Privé-ondernemingen in de strijd tegen het maritieme terrorisme

*Sinds 1990 worden de militaire vloten van de Westerse landen fors gereduceerd. Hoe kunnen ze nog efficiënt optreden tegen het maritieme terrorisme, inclusief de piraterij, dat onze grote zeevaartroutes onveilig maakt? Privé-ondernemingen vonden daar een antwoord op.*



Zondag 26 april 2009. De **MSC Melody**, een Italiaanse pakketboot, vaart onder Panamese vlag langs de Somalische kust. Er zijn 1.500 passagiers aan boord. Een groep van zes piraten valt het schip aan, maar het loopt voor hen faliekant uit. Ze worden beschoten en teruggeslagen door de gewapende agenten van Israëlische maatschappij Mano International Security (MIS) die aan boord van de **Melody** zijn ingescheept. MIS heeft ervaring op het vlak van de maritieme veiligheid. MIS-agenten worden voornamelijk gerekruteerd onder de oudgedienden van Tsahal (Israëlisch leger). Nu worden ze gereeld ingescheept aan boord van cruise- en vrachtschepen die gevaarlijke zones moeten doorkruisen. « Oorlogsschepen kunnen niet altijd op de juiste plaats op het juiste moment present zijn. Vandaar dat het beter is met eigen middelen preventief op te treden », verklaarde onlangs een verantwoordelijke van MIS. Voor de interventie van deze privé-militie betalen de reders uiteraard de gevraagde vergoeding.

## Israël en Frankrijk geven de toon aan

MIS is niet de enige op de markt. Israël kent inderdaad een tiental ondernemingen gespecialiseerd in de strijd tegen de piraterij. Citeren we o.m. Spike Security Experts, Top Secure en HR Marsec. Ook de VS zijn sinds 2004 operationeel met de joint venture Global Maritime Security

geleid door twee gewezen officieren van de US Navy. Ook het Amerikaanse Blackwater heeft zich gespecialiseerd in anti-piraterijopdrachten.

De Fransen, van hun kant, hebben een Société Militaire Privée (SMP) die gewapende agenten ter beschikking stelt van de reders. Volgens de Franse wet mogen zij echter niet zelfstandig optreden en daarom opereert SMP met een Engelse maatschappij. Spanje heeft op 23 april 2009 aan de schepen die onder haar vlag varen toestemming verleend om gewapende veiligheidsagenten aan boord te nemen ten einde de Somalische piraten efficiënt te kunnen bestrijden.

## Militaire vloten onvoldoende efficiënt

Dat privé-maatschappijen agenten opleiden om het maritieme terrorisme te bestrijden, vloeit voort uit het feit dat de militaire marines van de Westerse landen niet bij machte zijn om dit fenomeen te elimineren. Hun vloten werden inderdaad sinds het einde van de Koude Oorlog fors gereduceerd, terwijl de bouw van scheepstypes specifiek bestemd om de piraterij te counteren nog in de kinderschoenen staat. Zo hebben de Fransen korvetten van het type Gowind ontworpen die elk twee snelle vedetten, bemand door negen commando's, aan boord hebben. Ook de VS bouwen nu dergelijke interventieschepen.

Naast privé-milities zijn er landen die ook gewapend militair personeel aan boord van hun handelsschepen plaatsen. Onder meer België kan een Vessel Protection Detach-





ment (VSP) van speciaal getrainde militairen inzetten. Ze zijn voor het eerst einde juni 2009 opgetreden om de eerder gekaapte **Pompeï** naar een veilige haven te loodsen.

Zolang de militaire vloten en de gewapende, militaire interventie teams te weinig bescherming kunnen bieden, zullen privé-ondernehmingen ter bestrijding van de piraterij en het maritieme terrorisme bijzonder actief blijven en wellicht aan belang winnen. De financiële opbrengst van deze tussenkomsten is immers niet te versmadden, terwijl de reders, van hun kant, ook zware investeringen te beveiligen hebben. De verzekeringspremies die zij betalen om in gevaarlijke zones te varen en het losgeld dat zij aan piraten moeten betalen om hun schip en zijn bemanning vrij te krijgen, liggen thans bijzonder hoog. Zo bijvoorbeeld betaalde Jan de Nul zo'n 2 miljoen euro voor het loskrijgen van de kleine **Pompeï**, die bovendien drie maanden inactief bleef. Het is dan ook begrijpelijk dat de reders een beroep doen op privé-militie waarvan de interventiekosten doorgaans het verlies kunnen compenseren dat zij door een eventuele kaping kunnen lijden. 'Business' speelt hier immers een voornamere rol.

*Henri Rogie*



# Les MMS: souvenirs et anecdotes (I)



Lors d'une récente réunion d'anciens, l'un d'eux connaissant mes états de séjour à bord des MMS, me soumit l'idée de ranimer leurs souvenirs. Disparus en 1954/1955, soit démolis, soit vendus, soit restitués à la Royal Navy (M944 et M945), leurs souvenirs s'estompent et pourtant ils furent à la base de ce qui deviendra la Force Navale. Seul le M944 survivra sous son matricule anglais (M191) et serait encore visible comme monument quelque part sur la Medway. Ils existaient en deux versions: les types '105' et '126'. Chez nous, six du type 105, du M940 au M946 et un du type 126, le M947. Construits en bois selon des plans de l'Amirauté dans un grand nombre de chantiers, ils avaient plutôt l'allure de chalutiers que d'autre chose, l'idée en étant d'ailleurs à la base. Le M947 était complètement différent et nous en parlerons plus loin. Selon certaines sources, prévus à l'origine pour tous types de dragage, ils seront ensuite uniquement employés pour le dragage magnétique et parfois acoustique. Certaines unités (pas

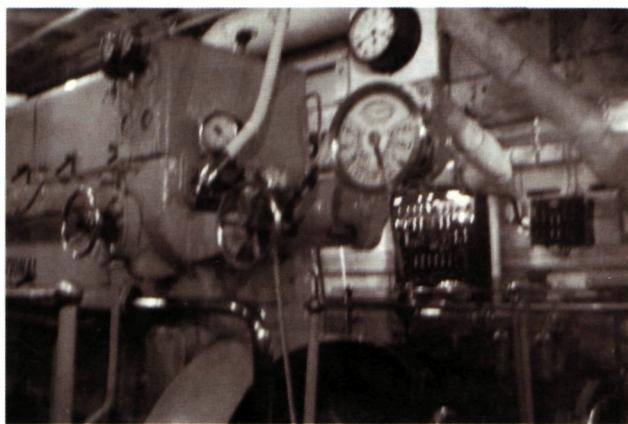
chez nous) étaient équipées d'une potence en A, relevable, à l'extrême avant et supportant un marteau en poste fixe. Sur le M944, se trouvait à l'arrière bâbord un engin permettant de jeter en mer



de petites charges explosives dont, à mon grand regret, je ne connais pas la raison.

Venons-en à la construction de ces MMS, très simple, une coque très solide d'une pièce surmontée d'une grande superstructure rectangulaire. À l'avant on trouvait, dans l'ordre, le guindeau et les deux ancrages; en contrebas le pont principal d'une pièce jusqu'à l'arrière, comportant le mât et son bras de charge, la chapelle du logis avant, le youyou et ses portemanteaux, la pompe d'épuisement (à main!). Venait ensuite la superstructure qui englobait toutes les fonctions vitales. L'on y trouvait : la timonerie, la station radio, les accommodations des deux officiers, la cuisine, le laveoir, le cagibi de l'électricien et les deux toilettes. La timonerie était très simple et spacieuse, une énorme barre à main (pas de servo) la garnissait; il fallait se mettre à deux pour l'amener en position extrême et gare au retour ! À bord il n'y avait pas d'instruments de navigation tel qu'un radar, ni de gyro et la petite station radio était à l'échelle du bâtiment. Suivaient la partie des officiers (assez cosy), la cuisine avec son poêle à charbon, le minuscule laveoir et entre ces deux la trappe oblique de la descente de la machine; il est arrivé plus d'une fois que les casseroles ont dégringolé dans celle-ci! Nous arrivons aux deux toilettes : bâbord pour les sous-officiers (deux) munie d'une porte vernie, tribord pour le reste de l'équipage (seize) mais avec une porte blindée !! Petite note pittoresque : le petit garde-manger grillagé qui se trouvait sur le toit de la toilette bâbord; il n'y avait pas de frigo et le reste de l'approvisionnement était déposé dans le 'store' sous le pont arrière. Sur le pont supérieur se trouvaient les deux réservoirs d'eau douce et de mer, le 20mm, la cheminée, un projecteur de belle taille, sur les ailerons les deux. 50 et sur la passerelle même un beau compas magnétique.

Reprendons la visite, par le pont inférieur; d'abord par le logis avant accessible par une échelle oblique protégée par une chapelle à deux portes. Ce logis était divisé en deux parties par un rideau, à tribord le petit mess du 'coxswain' et du chef-machine, à bâbord une partie du personnel, le reste logeant dans le logis arrière. Suivent le logis, les deux réservoirs à eau douce et gas-oil. Nous en arrivons à la salle des machines et si je m'étends un peu sur ce sujet, c'est que



ce fut mon domaine ! Assez spacieuse elle contenait le matériel suivant : le moteur de propulsion, deux générateurs, le 'donkey' et une petite chaudière. Le moteur principal était un 6 cylindres à 4 temps de 375cv, suralimenté par un turbo de type Bucchi (hé oui, cela existait déjà !) entraînant l'hélice par une boîte de réduction et un embrayage à commande manuelle et également un compresseur débrayable (photo 4). Le refroidissement était direct par eau de mer et toutes les commandes par télégraphe et porte-voix, et il n'y avait qu'un mécanicien par quart en mer, souvent un simple milicien. À bâbord, se voyait l'un des deux générateurs de charge des batteries-tampon de dragage, chez nous des ACMT licence Gardner 6 cylindres, puis venait la petite chaudière qui, lorsqu'elle voulait bien brûler, ne voulait plus s'éteindre et nous fournissait alors de la vapeur aux robinets ! Le sauna avant la lettre ! À tribord, se trouvait le deuxième générateur et ensuite un engin spécial surnommé le 'donkey', qui entraînait une génératrice de service, un compresseur et la pompe à eau de mer pour le service général. À lui seul, il vaut un chapitre car sa mise en marche relevait de la préhistoire du moteur Diesel, et n'allez pas croire cela sorti de mon imagination, il existe d'autres témoins ! C'était un robuste Lister 4 cylindres et il demandait quatre hommes pour sa mise en route ! Voici la procédure employée: deux acteurs tournent à la manivelle à toute vitesse, l'acteur arrière, lui, tient un flambeau prêt et lève les soupapes par un levier ad hoc, l'acteur avant tire à fond sur la tige

du régulateur et ouvre les robinets de la culasse. Les deux tourneurs de manivelle arrivant près de l'apoplexie, le flambeau est placé à l'entrée d'air, les soupapes sont baissées, les robinets fermés et, si le tout a été bien synchronisé, le 'donkey' s'ébranle en p....t et soufflant comme son homonyme aux longues oreilles et, en prime, nous gratifiant d'une bonne dose de décibels. Nous arrivons sur la plage arrière assez dégagée car seulement occupée par le bac à charbon, le grand rouleau du câble magnétique et les deux couvercles du logis arrière et de la cale à batteries. Le logis était généralement occupé par le personnel technique, à mes yeux, plus confortable que celui de l'avant. Encore un détail : les logis étaient chauffés par de petits poêles à charbon et nous avions certainement un ange gardien haut gradé pour nous protéger de l'asphyxie ! Les logis servaient à la fois de réfectoire, de dortoir et d'endroit de récréation.

Il faut vous imaginer le transfert en mer des marmites d'un bout à l'autre du bâtiment et cela le plus souvent les pieds dans l'eau. Pour les premiers soins, il fallait se fier à la dextérité du steward, et il ne disposait en tout et pour tout que d'un petit coffre bien gardé dans le 'wardroom' ! La cale à batteries (un grand nombre en tout cas !) était le seul endroit du bord à bénéficier d'une ventilation forcée. Durant le dragage, il y régnait une odeur suffocante et une chaleur énorme. Ce fut d'ailleurs la cause de plusieurs pertes par explosion ou incendie. Il n'y avait aucune porte étanche et tous les accès étaient simplement surélevés; les fameuses conditions de navigation (X, Y, Z) étaient inconnues au bataillon ! À ajouter au chapitre folklore : il n'existe pas à bord une seule pompe électrique. Le transfert du gas-oil du tank principal vers le tank journalier représentait par quart la bagatelle de 400 coups au moyen d'une pompe à main; idem si l'on voulait de l'eau douce pour la cuisine ou le lavoir.

J'ai essayé, en compulsant mes souvenirs, de vous donner une idée de ce que pouvait être la vie sur ces unités. Si des erreurs ou oubliés se sont produits, ne m'en voulez pas, c'est que le temps a fait son œuvre. Nous étions parfois envieux de nos collègues des algériens ou du **Billet** pour leurs voyages exotiques et devions nous contenter de Rotterdam, Chatham ou Harwich, mais nous avions par contre l'avantage de connaître une atmosphère plutôt conviviale. Sauf parfois une exception pour confirmer la règle, mais ne nous étendons pas sur ce sujet sensible !

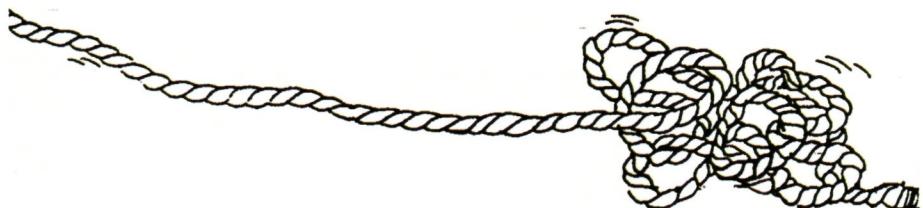
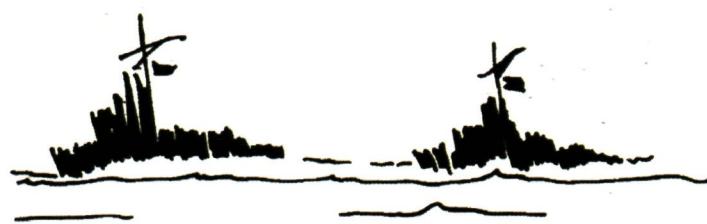
Le M947, quant à lui, fut tout à fait différent et avait une allure un peu plus militaire. L'équipage était logé dans un grand mess à l'avant (16 à 18 hommes) et les deux sous-officiers à l'arrière (avec un steward s'il vous plaît !). Le laveoir était digne de ce nom mais toujours sans douche et la salle des machines pourvue d'une claire-voie. L'on y trouvait aussi deux générateurs de marque Cummins, les seuls que j'aie jamais vus. Le M947 était surtout employé comme garde-pêche, remorqueur de cible et comme transport de pièces détachées qu'il allait chercher à Chatham.



(À suivre)

*Roger Vachaudez 1MC(er)*

Annexe: [www.battleships-cruisers.co.uk.minesweepers](http://www.battleships-cruisers.co.uk.minesweepers)



# Haven Oostende krijgt offshore-hub voor bouw windmolens

De Oostendse haven gaat zich nu specialiseren in windmolenprojecten in zee en start in 2011 grootse werken aan het Zeewezendok, dat omgebouwd wordt tot offshore-hub. Het gaat om een zone van tien hectaren waar in totaal 15 miljoen euro zullen geïnvesteerd worden door de nieuw opgerichte nv Rebo.

De crisis heeft de ro-ro trafiek van de haven zware slagen toegebracht, terwijl de rederij Cobelfret haar activiteiten naar Zeebrugge heeft overgebracht. Daarom moet een nieuwe weg worden ingeraden en trekt men nu de kaart van de hernieuwbare energie en offshore-activiteiten. In de komende jaren zullen zo'n 10.000 windturbines komen tussen Schotland en de Thorntonbank. Nu al is C-Power vanuit Oostende actief en met Repower is ook een leverancier van windturbines er bedrijvig.

De Oostendse haven wordt een cluster van energiebedrijven en daarom worden vanaf 2011 tien ha van de vroegere terreinen van Cobelfret omgevormd tot offshore-hub, waar windmolens zullen gebouwd worden en vanwaar ze in zee zullen gebracht worden. Er wordt specifiek gemikt op de drie grote Belgische projecten van C-Power, Eldepaso en Belwind. Het beheer van de hub wordt toevertrouwd aan de nieuwe nv Rebo, wat staat

voor Renewable Energy Base Ostend. AG Haven Oostende, de Participatiemaatschappij Vlaanderen en drie Belgische particuliere bedrijven zullen in deze nv participeren.

Ook moet er 200 meter nieuwe kade gebouwd worden om de zware molens te kunnen dragen. De vroegereloods van Cobelfret wordt omgebouwd tot een offshore-bedrijfencentrum voor technische beroepen, terwijl het havengebouw aan de Slijkense steenweg als kenniscentrum voor offshore-energie ingericht wordt.

Zo'n 15 miljoen euro zal het project in totaal kosten. Deze som wordt geleend met de partners van het project bij o.m. de Europese Investeringsbank. De werken starten in januari 2011 en moeten tegen september klaar zijn. Drie bedrijven voor technische ondersteuning hebben al toegezegd zich op de hub te komen vestigen. Besprekingen zijn aan de gang met vier andere bedrijven.

Kortom, Oostende verwacht veel van zijn offshore-hub. De havensector heeft immers al heel wat ervaring opgedaan in de hernieuwbare energie. Qua tewerkstelling in deze sector hoopt Oostende op 150 werkkrachten tegen 2013. Good luck, Oostende, met deze nieuwe projecten!



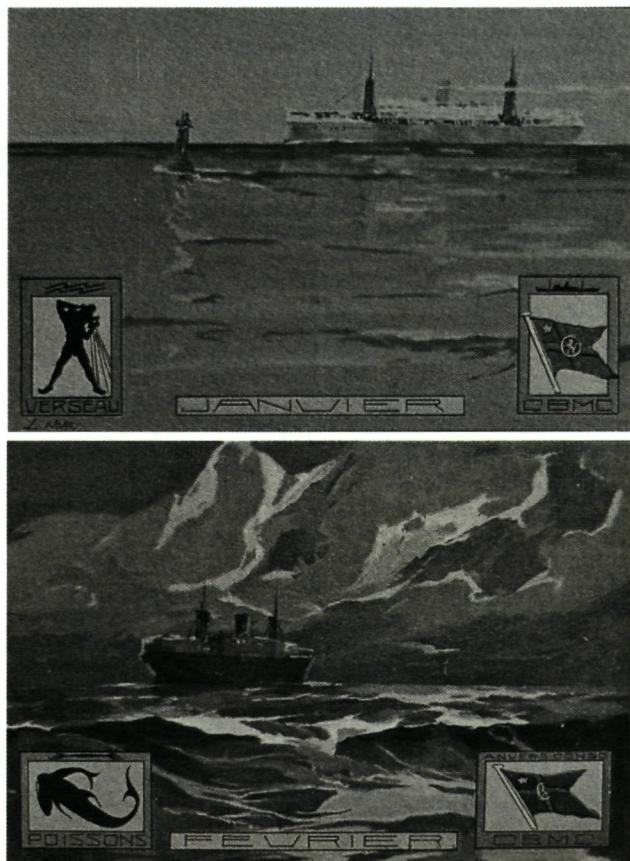
H. Rogie

© www.portofoostende.be

# Louis Royon

## Artiste-peintre de la mer (suite)

L'Imprimerie Stockmans devient son éditeur. On lui demande des calendriers dont les reproductions en couleurs sont tellement belles qu'on les retrouvera encore, dix ans plus tard, placées sous verre, ornant des intérieurs.



Calendrier publicitaire CBMC Photo coll.C.Adam

Son activité est considérable. Et toujours, il reprend la mer dès qu'une occasion se présente ou qu'il prend un temps de vacances. Ce sont ensuite des affiches pour les malles de l'État<sup>4</sup>, et cette série de cartes-vues en couleurs figurant quatre malles type turbinier, éditées à fort tirage, infiniment plai-santes et évocatrices. Elles sont encore conservées de nos jours par bien des ama-teurs.

Le premier tableau peint par L. Royon est donc le trois-mâts barque **Apollo**. Cette œuvre figure, en ovale, sur la face intérieure du couvercle de son coffre de mer et date

S/S «Prince Charles» ligne Ostende-Douvres. Carte postale Coll.C.Adam.



de 1897. Il l'a réalisée à l'âge de 15 ans, par les moyens du bord, à la manière des primitifs. Cette fervente image, dessinée au pinceau « accusait déjà l'acuité visuelle exacte de celui qui allait devenir le peintre de marine cent pour cent que nous connaissons ». Quel charme a cette première œuvre d'un mousse, et quel beau souvenir personnel pour le peintre ! L. Royon dessine admirablement. Il sent ce don de la nature et prend goût au travail. Il dessine des bateaux qui passent. Comme il peut arriver à une finesse extrême, il utilise la plume, qui lui donne plus de possibilités pour marquer les détails.



Carte de vœux signée Royon et Tondeur (son épouse); adressée à C.Adam

Et puis, de plus en plus formé à cet exer-cice, il commence à prendre ses notes dans des carnets au lieu d'utiliser des feuilles éparses. Pourquoi ne pas essayer de rendre au moyen d'une toile et de couleurs à l'huile toute la beauté des grands voiliers qu'il croise constamment dans ses voyages.

4. Une de ces affiches fameuses, la '1830-1930' orne une salle de la 'Réunion Nautique' à Vilvorde depuis vingt ans, encadrée et sous verre



Photo de C.Adam.

Et voilà L. Royon qui tâte du pinceau. Il m'a été donné de voir à Ostende un de ses tableaux peint vers ses débuts, vers 1905. Cette œuvre n'est pas dégrossie et ne fait qu'annoncer le grand souffle qui allait animer les réalisations de la maturité. Manifestement, L. Royon, marin, était encore amateur peintre seulement.

Toujours sur quelque mer du globe, L. Royon admire la nature, enregistre, étudie l'aspect de la mer et du ciel, le jeu de l'eau le long d'une coque, le déferlement d'une vague d'étrave, les reflets en eau calme, les levers de soleil et les couchants sous toutes les latitudes. La mer est souvent mauvaise, le ciel tourmenté...



Photo prise par C.Adam

Il observe et dessine les grands voiliers, sous toutes les allures, au grand vent, dans les calmes, dans les grains, toile réduite, et sans qu'il s'en doute le moins du monde à ces moments, il sera un jour le peintre belge, seul interprète des derniers grands voiliers, de ces grandes cathédrales de toiles qui, magnifiques seigneurs de la haute mer, ajoutaient encore à la poésie du large. Vingt ans plus tard, il commencera à concrétiser ces souvenirs pour arriver progressivement à une maîtrise réelle de métier et de couleurs. À propos de couleurs, -je voudrais répondre à certains détracteurs-, ne pensez-vous pas que les œuvres des grands 'Flamands' Rubens, Van Dyck n'étaient pas colorées à l'origine ? Croyez-vous qu'elles soient nées avec leur patine actuelle ? L. Royon prend des notes, des croquis et encore des croquis. Le nombre de ces carnets devient considérable. Il en fera tant et tant qu'il finira par en avoir un plein coffre. La guerre 1914-1918 arrive, passe, et bien des dessins maritimes de cette période bouleversée sont dans les carnets. De quelle utilité ne seront pas ces notes qui réveilleront une multitude de souvenirs dans sa mémoire vraiment extraordinaire ? Quand il se mettra à la peinture, il 'reverra', comme s'il les avait sous les yeux, tous ces spectacles féériques ou dramatiques qu'il a vécus.



«JAP.BATTLE.SHIP. 12-1941» album photos Louis Royon. Coll. C.Adam



Croiseur Léger, par Louis Royon.  
Lichte Kruiser, door Louis Royon.  
DANS MES ARCHIVES (UN PRODUIT D'ENTRE LES  
DEUX GUERRES) — Louis

Carte postale «Fonds d'assistance aux marins» adressée à C.Adam en 1966

C'est ce qui donne cet accent de vérité à ses marines. Pour réaliser ses toiles, il ne fera que rarement appel à son imagination. C'est son métier de peintre qu'il doit d'abord perfectionner.

En 1931, L. Royon s'installe à Anvers au 16<sup>ème</sup> étage du 'Torengebow'. Il est là au centre d'Anvers, dominant la vue du port, parmi les nombreux bureaux des compagnies de navigation, à proximité de la maison de son éditeur, y dépen-



sant toute son activité... lorsqu'il n'est pas en mer. Il reste à Anvers jusqu'en 1933, et quitte ensuite définitivement cette ville pour s'installer à Bruxelles, rue de l'Arbre-Bénit. L. Royon travaille de moins en moins à la publicité, de plus en plus à la peinture de chevalet.



Album photos Louis Royon Coll.C.Adam

Il travaille ardemment, seul. Son métier s'améliore, affranchi de toute influence académique ou conventionnelle. Le directeur général de la Marine à Bruxelles, M. De Vos, prend une décision remarquable en fondant la Société Belge des Peintres de la Mer, groupant des artistes de diverses tendances, qui évoqueront la mer, chacun à sa manière. L. Royon, membre-fondateur, est au comité. Cette Société organise un salon annuel où ses membres exposent, ainsi que leurs invités, et, pour la première fois, L. Royon exposera dans un salon officiel. Son succès

est rapide. En 1934, 31 peintres exposent 156 œuvres dont 10 trouvent acquéreur. De ces dix œuvres, huit sont de L. Royon. Tout son envoi ! En 1935, 30 peintres exposent 145 tableaux. Cette fois dix-sept toiles sont vendues, dont deux tableaux sur les trois de L. Royon exposés. Mais le rendement des deux seuls Royon équivaut au quart des quinze autres toiles. Le gouverneur Tilkens se rend acquéreur d'une œuvre et manifeste son enthousiasme au peintre. Le public a rendu son verdict. Mais la critique officielle ne le suit pas. Pourquoi ? Est-elle dirigée, partisane ? Mystère... ou explication d'une conspiration du silence ? Mais L. Royon est fort. Il ne s'en inquiète guère. C'est-à-dire... L. Royon, nous l'avons dit, est un flamand de race, un rude homme du Nord, comme tel, essentiellement sentimental et bon, mais qui sait se défendre. Dans l'atmosphère des Peintres de la Mer, il ne peut respirer l'air du large'. En 1935 a lieu l'Exposition Universelle à Bruxelles, dans laquelle un important emplacement est réservé au 'Stand des collectivités des intérêts maritimes', où siège l'Administration de la Marine. L. Royon subit une première déception : malgré son réel talent et ses succès, il ne figure pas à la cimaise. On place à ce stand quelques bons panneaux, mais aussi des toiles qui n'ont, comme 'marine', que le titre. L'une de celles-ci, la plus importante en dimensions, dont la matière brunâtre rappelle la bouse, est censée nous montrer une vue du large. Cette toile sera placée dans une école de navigation ! L. Royon –et bien d'autres derrière lui– est indigné au plus profond de son âme de voir la mer –son idéal– bafouée à ce point. Comment est-ce possible ? Penser que nous en sommes là ! L. Royon proteste, mais il n'a, dans ce cas, que son honnête bonne

foi pour défendre la vérité. Il n'a ni la force, ni l'influence nécessaires pour agir efficacement. Il adresse un manifeste à la Ligue Maritime Belge, qui comprend, qui partage son indignation. La Ligue se propose d'imprimer ce manifeste dans sa Revue et de lui donner ainsi la diffusion nécessaire. L'article est envoyé à l'imprimerie, composé, tiré en épreuves... et puis est refusé – par suite de quelle influence ? N'est-ce pas révoltant dans notre siècle de liberté ? J'en pris personnellement copie à l'époque, et voici cet article solide, qui est tout un programme :

### **Mer et Marines**

*Il ne nous appartient pas à nous, marins, d'analyser les procédés si divers de la peinture ancienne, contemporaine ou future. Laissons ce soin aux critiques d'art ; encore nous paraît-il étrange que d'aucuns puissent, en un hâtif tour de salle où trente peintres exposent, disséquer l'œuvre de ces derniers, l'œuvre d'une vie entière, et leur prêter des intentions dont ces mêmes peintres seront flattés ou déçus suivant le cas, surtout ahuris. Que l'art appelé 'Art Vivant' le soit ou non, c'est encore l'affaire du critique qui possède dans son carnet les clichés voulus pour s'en tirer. Ces clichés usagés par un emploi désordonné ne produisent plus guère d'effets sur le bon sens, le goût sain, l'érudition des fervents de la Beauté. Ces fervents sont nombreux parmi les gens de mer et parmi les terriens qui ont pu vivre les impressions du large. Peu leur chaut que l'on appuie d'un battage forcené, autant qu'intéressé, la toile très moderne de quelque peintre, s'ils n'y retrouvent aucune réminiscence de la Mer. Mettez un marin, de quelque grade ou catégorie soit-il : pêcheur, long-courrier, matelot ou officier, débardeur, armateur, ingénieur, constructeur naval ou yachtsman, cadet ou capitaine de vaisseau, courtier maritime ou pilote etc., devant l'une de ces toiles dont le titre seulement évoque la Mer, tous, s'ils ne haussent pas les épaules, passeront, irrités de cette absence absolue de vérité, agacés du manque total d'harmonie, de limpidité, d'atmosphère, d'ambiance marine que l'auteur, poussé par son imprésario, remplace par une interprétation 'Art Moderne'. J'en appelle à tous les gens de mer, à tous ceux qui ont saisi la grandeur de la Mer et qui y sont attachés par quelque lien, au public éclairé et éclectique qui visite nos expositions d'art. À titre de marin seulement, marin toujours, marin flamand, né dans la dune, descendant de marins, constructeurs navals et armateurs, je considère comme un sabotage de l'idée maritime en Belgique le fait de glorifier, de favoriser l'application de ce peintrage aux choses de la mer. L'éducation maritime moderne exige des procédés nets, documentés, équilibrés et non pas des*

*démonstrations fantaisistes. Récemment, lors d'une protestation insérée dans un journal du littoral, je suggérais que certaines marines exposées au stand de la Marine à l'exposition, eussent figuré à l'Agriculture ou à l'Hygiène publique. Cela me valut un coup d'embrun qui me laissa 'groggy' un petit temps, le temps de réfléchir. Et pourtant ! Quand une toile, dans l'esprit d'un marin, ne représente qu'un amas de terre-glaise avec une meule de foin ou deux, et que cette toile fut acquise pour la forte somme par les Beaux-Arts sous le nom de 'Marine' et qu'elle doit servir à l'édification du public autant qu'à l'éducation de la jeunesse qui se destine à la mer, nous avons non seulement le droit, mais le devoir de défendre notre cause. Dans notre métier, nous sommes nombreux qui avons voué un culte à tout ce qui touche à notre élément. Il faut que des voix s'élèvent pour protester contre le pouvoir que se sont attribué en Belgique, certains magnats du marché aux tableaux. Point ne s'agit de déprécier la valeur d'une école ou d'une tendance racique de peinturage : que ceux qui s'y laissent prendre se débrouillent. Nous espérons tout au plus, nous marins, voir un jour une boule bien placée dans le jeu de quilles des dictateurs de l'art. Pour qu'une ère de désintérêt, de puissance évo-catrice, de documentation approfondie, de lumineuse harmonie des couleurs, de belle technique, une ère affranchie de snobisme et de veulerie rende à notre pays les artistes que l'idéal maritime exige.*

*L. R.*

Voilà, sans commentaire inutile, ce que L. Royon avait sur le cœur. Mais l'article n'ayant pas été diffusé, ce fut un coup d'épée dans l'eau.

L. Royon perfectionne toujours son art. Sa réputation est établie. Son atelier est fréquenté par des amateurs et des amis. En 1937, son envoi de quatre toiles au Salon est entièrement acquis. Décidément, les expositions ne sont faites que pour le public, car la critique officielle reste toujours réservée à son égard. La presse maritime belge, et même anglaise, par contre, chante loyalement et sans réserve de louanges de sa peinture. Elles donnent toutes deux des reproductions de ses tableaux. Il n'y a plus de doute, L. Royon est bien un bel interprète du large, et celui de tous les peintres contemporains qui a les plus profondes connaissances des choses de la mer. Il a lutté, et il a gagné, un point c'est tout.

En 1938 et 1939, L. Royon est au Comité de Non-Intervention de l'affaire espagnole et, complètement absent du pays, ne peut envoyer par personnes interposées que quelques toiles secondaires, toujours très remarquées, mais qui ne trouvent pas acquéreur...au Salon même. Mais fin 1939, il est rentré, et il prépare sa participation au Salon de 1940. Et il exécute cette fois l'œuvre qui, à bien des avis, est la plus belle, la plus forte, la plus puissante qui y fut jamais présentée. Je veux parler de 'Sommets'. D'aucuns qui ont suivi ces manifestations s'en souviendront dès le rappel du titre de l'œuvre. C'est une grande toile de format carré figurant simplement une vague élevée, un sommet, avec dans le lointain le sommet du 'Pic de Ténériffe'.

### Sommets

Il en émane à la fois une sensation de grandeur, de beauté, d'équilibre, de force telle qu'on peut la qualifier de chef-d'œuvre. Les peintres de marines anglais se sont attaqués à la peinture d'une vague. *La mer ronflante* de William Mac Taggart, *La Vague* de Norman Wilkinson, *La Mer* de Marshall Brown, *Les Brisants* de John Everett, la *Vague* de Nevinson sont autant de bonnes réalisations de ce sujet difficile et ingrat. Cependant, aucune de ces vagues peintes n'est aussi bien construite, aussi naturelle, aussi liquide que cette unique réalisation. On sent dans *Sommets* un tel sentiment de création enthousiaste inspiré par l'amour qu'a le peintre pour la Mer, qu'il en est arrivé là à réaliser un véritable sommet. Dans notre école flamande de peinture, cette magistrale vision de mer, foncièrement originale, n'a jamais été traitée avec cette maîtrise, et l'on chercherait en vain quelque chose de similaire dans l'école belge toute entière, ancienne ou moderne. L. Royon, dans son œuvre, nous ouvre des horizons nouveaux, tant au point de vue de ses sujets, de leur présentation que des mises en page souvent inédites, qui dénotent le caractère si personnel de ce bel artiste. *Sommets* trouva acquéreur immédiatement au Salon de 1940 où elle était présentée, et à quelques minutes près, faillit être acquise pour l'Amérique. Elle est heureusement restée dans une collection bruxelloise, dont elle fait la fierté, à juste titre.

Mais la mésentente avec le groupement des Peintres de la Mer s'accentuait. Dès avant le dernier Salon, le 21 janvier 1940, le peintre en exposait par lettre les raisons au Président. Force fut de constater qu'il n'y avait plus d'entente possible entre la Société et

lui. Et il arriva ce qui devait arriver. L. Royon donna sa démission de membre du comité le 4 mars 1940. Quelques mois après, il rompit définitivement avec la société aux cimaises de laquelle il avait remporté de si beaux succès. Cette solution seule pouvait satisfaire sa profonde indépendance de caractère. Loin de tout groupement où il y a tant de concessions à faire, L. Royon continua à travailler, entouré d'un large cercle d'admirateurs et d'amis, et à peindre avec plus d'enthousiasme que jamais. Tout à fait libéré, il n'émerge à aucun budget public, à aucun service de pensions de l'Etat ou autres. Il perdit volontairement tous les avantages que lui conféraient ses états de services pour se consacrer à son grand idéal, l'évocation de la Mer. Et il ne perd aucune occasion d'y naviguer encore, d'y retremper son âme, sa force, d'y rechercher l'inépuisable source d'inspiration qu'elle constitue pour lui.

En 1949, il a réalisé la dernière belle série de trois affiches d'art pour la Compagnie Maritime Belge qui fut exposée dans tout le pays, dans chaque gare, et dans les bureaux des sociétés de navigation à l'étranger, portant ainsi la renommée du peintre dans le monde entier. Le lavis, *l'Artevelde* sur la grande nappe liquide, qu'il a dessiné pour le calendrier 1950 d'une importante société de construction maritime, est encore une très belle réalisation de sa vision si caractéristique. Nul doute qu'il sera conservé par des amateurs, comme le sont encore la reproduction en couleurs du yacht *Mayflower* de M. V. H..., celle du navire-école belge *Mercator* dont l'original appartient à M. D..., et tant d'autres de ses œuvres qui furent diffusées par l'imprimerie. Son travail de chevalet, qu'il n'abandonne jamais, est exposé et apprécié au Congo belge. Il n'y a pas de barrière pour un réel talent. L. Royon, je l'ai dit, peint avec plus d'enthousiasme que jamais car il sent qu'il devient maître de sa vision, et de son outil. Son but, qu'il est bien près d'atteindre, est clair, précis, lumineux, net comme ses œuvres : avec sa science et sa connaissance unique des choses de la mer, arriver à rendre ses impressions sainement, sans mièvrerie, avec un maximum de vérité, de grandeur, de force, et de vie. C'est pour des artistes, des artisans de cette trempe qu'un critique d'art écrivit : « à chaque siècle, la peinture flamande s'est appuyée sur des hommes comme eux ».

### 18 janvier 1950

Que dire de plus, si ce n'est que L. Royon est venu s'installer dans une petite maison

sur les hauteurs de Freyr, qu'il avait baptisé 'Cap Horn' et qu'il a continué son art.



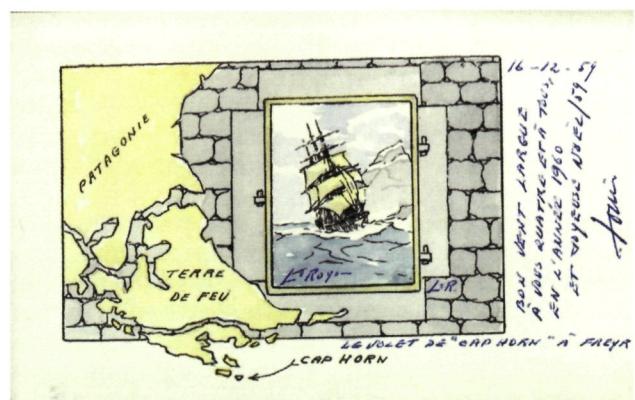
Louis Royon habite une dépendance du château de Freyr



Visite de la famille C.Adam au «Cap Horn»-Freyr.



Louis Royon devant son « Cap Horn » le volet est peint de l'»Appolo»  
photos de C.Adam 1962 environ

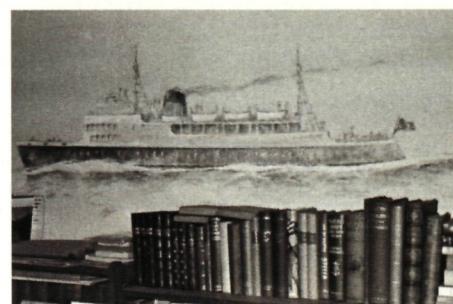


Carte de vœux adressée à C.Adam représentant le volet de sa demeure à son «Cap Horn»-Freyr 9/14cm



« Ruelle sans nom »  
« Un coin de la chambre de navigation »

Dernière demeure de Louis Royon, à Waulsort:»Ruelle sans nom», dans sa chambre de navigation. Photo adressée à C.Adam. 1966 environ.



Décoration des murs de son « Cap horn » - Freyr .Photos C.Adam



BRUXELLES 20-12-63  
ET RENTRE POUR L'HIVER

JOYEUSE NOËL  
À VOUS TOUS  
ET HEUREUSE ANNÉE 1964

Louis

AVEC UNE DÉSÉE CORDALE À  
MADAME ADAM

Carte de voeux adressée à C.Adam: «Fanion» de Louis Royon: ancre et pinceau.  
Coll.C.Adam.

Ensuite, il s'est installé à Waulsort où il mourut le 10 septembre 1968. Il repose actuellement au cimetière de Waulsort. Lorsque j'ai fait mon service militaire à la Force Navale en 1968, il m'avait dit lors d'une de mes visites : « Avant de mourir, je veux te voir en uniforme », ce que je fis lors de ma première permission ; je suis allé le voir et nous avons bu un whisky ensemble. Il avait l'air heureux et trois mois plus tard, il décédait en laissant un grand vide.

Faire part paru le 11 septembre 1968

Les familles Royon, Tondeur, De Mol, Molédo, et Pickery ont la profonde douleur de vous faire part du décès de

Monsieur Louis ROYON

Artiste-peintre de la mer  
Commandant honoraire  
de la Marine de l'Etat  
Capitaine au long cours  
Cap Hornier 1897

Né à Ostende le 1er juillet 1882 et décédé à Waulsort le 10 septembre 1968, muni des Sacrements de notre Mère la Sainte Eglise. Le service funèbre, suivi de l'inhumation à Waulsort, aura lieu le vendredi 13 septembre 1968 à 10 h. 30.

Cet avis tient lieu de faire part. Réunion à la mortuaire, Ruelle Sans Nom<sup>5</sup>.



Extrait d'un journal de l'époque :

Le Cdt Louis Royon

En place d'honneur, protégée comme pour un véritable culte, une œuvre signée L. Royon, accroche par sa vérité autant que pour son talent. C'est un fier voilier fuyant le gros temps.

« Le Cdt Royon, Ostendais dont l'épouse était Y. Tombeur de Marcinelle, a occupé une place énorme dans ma vie. Mousse à 14 ans, au temps de la marine à voiles, cap-hornier, il devint commandant après avoir vécu tous les métiers de la mer. Observateur très réceptif doué d'une rare mémoire, toute



Profil de Louis Royon croqué par Carlo Adam vers 1959

5. La 'Ruelle Sans Nom' où il vécut ses dernières années fut rebaptisée  
'Rue Commandant L. Royon'.



Commandant Louis Royon (dr) au «Cap Horn» -Freyr.

Photo prise par C.Adam.

mousse, il fit le tour du monde en 1897, à bord de l'Appollo. Lieutenant au long cours à 17 ans, ancien cap-hornier, capitaine au long cours, commandant honoraire de la Marine de l'État, il a navigué sur toutes les mers, sous tous les ciels. Waulsort fut la dernière étape d'une vie prodigieuse. Dans cet adorable petit village mosan, entouré d'affection, il avait créé chez lui une ambiance toute maritime. De merveilleux dessins sur les murs de sa chambre de navigation retracraient toute sa vie de marin. (Puisent-ils

être conservés !)<sup>6</sup>. Là, il a trouvé le calme, ou plutôt le repos actif, jusqu'au bout. Son dernier coup de pinceau fut donné au mois d'août pour 'L'Avenir', tableau exposé à la maison communale de Waulsort, du 15 au 25 août 1968, et vendu le premier jour. Il a atteint son but avec sa science et sa connaissance unique des choses de la mer. Il est arrivé à rendre ses impressions sainement, sans mièvreries, avec un minimum de vérité, de grandeur, de force et de vie ».

Bernard Clarenne

son œuvre de peintre porte la marque des choses profondément ressenties. Ses souvenirs étaient d'une richesse telle qu'il est impossible de les relater tous. Son talent lui a valu un succès européen comme peintre de la mer ; il n'y a aucune honte à vouloir lui ressembler : c'est un de mes vœux les plus chers !

- Et s'il n'y avait pas la mer ?

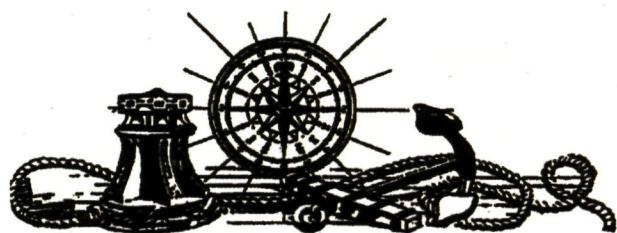
- Il n'y aurait probablement plus de peintre à signer Carlo Adam.

Ce n'est pas une réponse vaine car dans le regard qui vient de s'illuminer une nouvelle fois, tous les océans ont passé, les goélettes, les îles et, aussi « Ce toit tranquille où marchent les colombes ». (J. Boulard)

Autre extrait :

#### Waulsort : La Mort d'un Grand Peintre et d'un Grand Marin

« Le 10 septembre, à l'âge de 86 ans, s'est éteint un grand peintre et un grand marin. D'origine française mais Flamand de longue date, le commandant Royon était né à Ostende. En lui, dans sa peinture, dans ses écrits, deux tempéraments s'affrontent, parfois rude comme la mer du Nord, dans 'Gros temps', 'Brisant', parfois calme, sensible, clair, précis, comme 'Un seigneur de la mer' et 'L'Abandonné'. Royon est un mariniste de la grande tradition classique. Sa mer, il la connaît depuis toujours. À 15 ans, comme



6. Hélas les propriétaires de la maison ont repeint les murs après son décès (sans commentaires)

# Verbredingswerken Oostendse haventoegang tegen 2012 klaar



De werken voor de verbreding van de Oostendse haventoegang vorderen volgens schema. Tegen 2011 zal de ruwbouw van de twee nieuwe strekdammen klaar zijn zodat de toegankelijkheid van de haven voor grotere schepen mogelijk zal zijn. Dit zal beslist een nieuwe impuls betekenen voor de havenactiviteiten.

Deze grootscheepse werken startten in 2006 en vorderden in snel tempo. Sinds eind februari van dit jaar is de nieuwe aanlooproute al gebruiksklaar. Op een lange, rechtlijnige koers van 143° kunnen nu schepen tot 200 meter lengte met een draagvermogen van ca. 10.000 ton de haven aanlopen. De route werd uitgebaggerd tot -8,5m onder GLLWS en dit kostte in globaal 7,7 miljoen euro.

In 2002 werd reeds gestart met de afbraak van de betonnen oostelijke dam en vier later begon de bouw van de nieuwe strekdam aldaar. Nu is hij volledig uitgebouwd tot 600 meter in zee en tegen eind 2012 zal hij tot 7 meter hoog opgetrokken zijn, terwijl bovenop een brede wandeling komt. De huidige radartoren aan de Halve Maan en de signaalmast die het havenverkeer regelt, worden tegen de zomer van 2012 naar het hoofd van de oostelijke strekdam verplaatst.

Wat de nieuwe westelijke strekdam betreft, noteren we dat de werken in april van dit jaar opgestart werden. De voet van dit nieuwe havenhoofd begint iets ten westen van het Zeeliedenmonument op de zeedijk. Thans is men bezig met zinkstukken te leggen op de grindlaag die moet verhinderen dat de getijenstromingen de dam zouden ondergraven. Deze werken moeten zo spoedig mogelijk tot niveau +3m klaar zijn en daarom wordt er thans dag en nacht doorgewerkt. In 2011, na een stabilisatieperiode, zal de dam tot +7m opgetrokken worden. De aanvoer en het dumpen van de platen en de stenen gebeurt via de zee.

Uiteindelijk moet deze westelijke strekdam tegen de lente van 2012 klaarkomen zodat de Oostendse haventoegang dan over twee nieuwe dammen zal beschikken, wat nieuwe perspectieven zal bieden voor de verdere ontwikkeling van de havenactiviteiten ([www.portofoostende.be](http://www.portofoostende.be)).

H. Rogie

© foto's : Architectuur & Stedebouw E+W Eggermont  
POLYGON Architectural Graphics



## Info Marine - Info Marine

### A960 Godetia, M916 Bellis en M924 Primula Zomercampagne zeevaartscholen

Op 5 juli jl. vertrokken 42 leerling-marineofficieren voor een opleidingscampagne dekofficier of technisch officier. Afhankelijk van de opleiding die ze hadden gevolgd tijdens vorige campagnes werden ze verdeeld over drie schepen nl. de Godetia, de Primula en de Bellis. Het waren voornamelijk studenten van de Koninklijke Militaire School, maar er waren ook industriële ingenieurs uit burgerscholen bij en leerlingen van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen; te noteren dat er ook drie Burundese leerlingen en drie leerlingen uit Benin meevoeren en dat er dit jaar ook heel wat Damars van de partij waren. Gedurende drieëntwintig dagen liepen ze wacht op de brug en in de technische centrale, namen ze deel aan de navigatie en de zemanschap- en tactische oefeningen, volgden ze de dagelijkse command briefing met o.a. presentaties over zowel technische als operationele aspecten van de schepen, bereidden ze de oefeningen van de volgende dag voor enz. 'Man overboord', motorpannes, fleetex (gezamenlijke manœuvres van de schepen in gesloten formatie), bevoorrading in materiaal en fuel door de Godetia, sleepoefeningen, praktische toepassing van de vaaren boordreglementen... en noem maar op! Het hoeft geen betoog dat, na die eerste drukke week, het aanleggen te Portsmouth, onder het waakzaam oog van de Victory van admiraal Nelson, welkom was. Na een nieuwe week intensieve oefeningen op zee meerde de flottielje aan in de Canary Wharf te Londen, in het hart van de financiële City. Op zondag 18 juli nam een belangrijke afvaardiging van onze schepen deel aan de herdenkingsplechtigheid van de gesneuvelden van beide wereldoorlogen aan de Cenotaph. Laatste aanlegplaats Caen en dan terug naar huis; na een maand van hard labeur was het uur van de evaluaties en debriefings aangebroken. Vrijdag 27 juli: aankomst te Zeebrugge - 'mission accomplished' voor de bemanningsleden die aan een welverdiende vakantie toe zijn.



### A960 Godetia, M916 Bellis et M924 Primula: Campagne d'été des écoles de navigation

Le 5 juillet dernier, 42 élèves-officiers de marine ont commencé leur campagne de formation de futur officier de pont ou d'officier mécanicien. En fonction de leur formation acquise pendant les campagnes précédentes, ils ont été répartis sur trois navires de notre Marine, le Godetia, le Primula et le Bellis. La majorité d'entre eux furent des élèves de l'École Royale Militaire, les autres étant des étudiants ingénieurs indus-



riels issus d'écoles civiles ou encore de l'École Supérieure de Navigation d'Anvers; à noter que trois étudiants burundais et trois étudiants béninois complétèrent l'équipage et que les Damars furent cette année présentes en force. Pendant vingt-trois jours, ils firent le quart, tant sur le pont que dans la centrale technique, participèrent à la navigation et aux exercices tactiques, d'amarinage et de sauvetage et prirent part aux 'command briefings' quotidiens concernant les aspects techniques et opérationnels du navire et les exercices du lendemain. 'Homme à la mer', pannes de machine, fleetex (manœuvres de navires en formation serrée), ravitaillement en matériel et en fuel par le Godetia, exercices de remorquage, mise en pratique des règlements de navigation, des règles de vie à bord ... tout y passa ! Au bout de la première semaine l'escale à Portsmouth, sous la garde du Victory de l'amiral Nelson, fut la bien-venue. Après une nouvelle semaine d'exercices intensifs en mer la flottille fit escale Londres, au Canary Wharf aux pieds de la cité financière. Le dimanche 18 juillet eut lieu la cérémonie de commémoration des victimes des deux guerres mondiales au Cenotaph à laquelle participa une importante délégation de nos navires. Retour en mer du Nord pour une journée de démonstration devant la côte belge en présence de hauts gradés des diverses composantes. Après une dernière escale à Caen, retour à la base; ce fut l'heure des débriefings et des évaluations après un mois de labeur. Vendredi 27 juillet : arrivée à Zeebruges, mission accomplie pour les équipes qui jouiront dès la semaine prochaine de vacances bien méritées.

### M917 Crocus rejoint SNMCMG1

Le chasseur de mines M917 Crocus a quitté la Base navale de Zeebruges le lundi 9 août. Sa première destination fut Copenhague (DK). Le navire y a rallié SNMCMG1, l'escadron de chasse aux mines permanente de l'OTAN, actif en mer Baltique et en mer du Nord. Le Crocus a rejoint son port d'attache le 18 novembre. Pendant la campagne il a fait escale à Neustadt (GE), Lübeck (GE), Turku (FI), Faslane (UK), Campbelltown (UK), Cork (IRL), Cherbourg (FR) et Rouen (FR). Les navires participant à la SNMCMG1 sont: Navire amiral : ORP Kontradmiral Xawery Czernicki - Navire de soutien aux plongeurs : FGS Rottweil - Chasseurs de mines : HMS Penzance; HNOMS Hinnøy; ENS Admiral Cowan; ORP Mewa; BNS Crocus et HNLMS Zierikzee.

Le 'Standing NATO Mine Countermeasures Group 1' (SNMCMG1) est une escadre maritime

# Info Marine - Info Marine

permanente et multinationale de l'OTAN. En principe, elle est composée de sept navires de lutte contre les mines et d'un navire de commandement et de soutien logistique. Chaque année cette force accomplit un programme opérationnel intense et varié dans les eaux européennes, du nord de la Norvège jusqu'à la Méditerranée et de la mer d'Irlande jusqu'à la mer Baltique orientale. Depuis 1998 la SNMCMG1 a également été déployée dans les eaux côtières des Etats-Unis, du Canada et de l'Islande. Depuis sa fondation, il y a 34 ans, l'escadre a fait preuve de sa capacité à jouer un rôle principal comme 'Mine Countermeasures Immediate Reaction Force' (MCMFN) de l'OTAN. Cette force multinationale de lutte contre les mines est reconnue partout comme la plus performante et la mieux équipée du monde. Du fait du caractère spécifique de leur mission, navires et équipages (au total une trentaine d'officiers et environ 200 membres d'équipage) sont parés à intervenir à tout instant. Depuis sa fondation l'escadre multinationale a effectué chaque année quelque dix exercices nationaux ou dans le cadre de l'OTAN, à savoir trois fois la moyenne des escadres nationales. A l'origine seules la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Angleterre faisaient partie du MCNMF; le Danemark et la Norvège participèrent régulièrement aux manœuvres pendant de courtes périodes mais actuellement ces pays font partie de l'escadre permanente. La MCMFN dépend du Commandement Opérationnel SACEUR (Supreme Allied Commander Europe), situé au Quartier Général OTAN de Mons.

## M917 Crocus maakt deel uit van SNMCMG1

De mijnenjager Crocus heeft op maandag 9 augustus zijn thuishaven Zeebrugge verlaten met Kopenhagen (DK) als bestemming. Daar voegde het schip zich bij SNMCMG1, het permanente mijnenbestrijdingseskader van de NAVO, actief in de Baltische zee en de Noordzee. De Crocus is op 18 november teruggekeerd in Zeebrugge. Tijdens de campagne heeft het schip aangelegd in Neustadt (GE), Lübeck (GE), Turku (FI), Faslane (UK), Campbeltown (UK), Cork (IRL), Cherbourg (FR) en Rouen (FR).

Volgende schepen maken deel uit van SNMCMG1: Flagship: ORP Kontradmiral Xawery Czernicki - Hulpvaartuig duikers: FGS Rottweil - Mijnenjagers: HMS Penzance; HNOMS Hinnøy; ENS Admiral Cowan; ORP Mewa; BNS Crocus en HNLMS Zierikzee.

Standing NATO Mine Countermeasures Group 1' (SNMCMG1) is een permanent multinatio-

naal maritiem eskader. Normaal is het samengesteld uit zeven mijnenbestrijdingsvaartuigen en een commandoschip. Deze strijdkracht voert een intensief en gevarieerd jaarlijks operatieprogramma uit, overal in de Europese wateren, van ten noorden van Noorwegen tot de Middellandse zee en van de Ierse zee tot de Oostelijke Baltische zee. Sinds 1998 is SNMCMG1 ook actief in de kustwateren van de Verenigde Staten, Canada en IJsland. Van in het begin, nu ruim 34 jaar geleden, demonstreerde het eskader zijn bekwaamheid om de hoofdrol te spelen in de 'Mine Countermeasures Immediate Reaction Force' (MCMFN) van de NATO. Deze multinationale macht van mijnenjagers en mijnenvegers staat dan ook overal bekend als de best getrainde en best uitgeruste mijnenbestrijdingseenheid ter wereld. Door de aard van hun taak zijn zowel schepen als bemanning (zowat 30 officieren en 200 bemanningsleden) steeds paraat om onmiddellijk een opdracht uit te voeren. Sinds zijn oprichting heeft het eskader elk jaar aan ongeveer tien NATO- en nationale oefeningen deelgenomen. Dit is drie keer het gemiddelde van elk nationaal eskader. Oorspronkelijk waren enkel België, Duitsland, Nederland en Groot Brittannië constant vertegenwoordigd in MCMFN; Denemarken en Noorwegen leverden regelmatig schepen voor een korte periode maar maken nu ook permanent deel uit van de macht. MCMFN valt onder het operationeel commando van SACEUR (Supreme Allied Commander Europe), met hoofdkwartier in Bergen..

## M915 Aster: Operation Open Spirit 2010

Le chasseur de mines tripartite Aster a participé à l'opération multinationale Open Spirit 2010 du 23 août au 16 septembre. L'opération, qui s'intègre dans le concept 'Partnership for Peace' se déroula en mer Baltique devant les côtes lituaniennes. La Force multinationale était composée de quinze chasseurs de mines, de navires auxiliaires et d'équipes de plongée spécialisées en lutte de mines en eaux peu profondes. L'équipage de l'Aster eut pour mission de scruter les fonds marins à la recherche de munitions de guerre afin de les détruire. Une escale à Klaipeda (Lithuanie) eut lieu du 8 au 11 septembre.

## M915 Aster: Operatie Open Spirit

De tripartite mijnenjager Aster nam, van 23 augustus tot 16 september, deel aan de multinationale operatie Open Spirit 2010. Dit gebeurde in de Baltische zee, ter hoogte van de Litouwse kust, in het kader van het 'Partnership for Peace'. Het multinationaal eskader bestond uit vijftien mijnenjagers, hulpvaartuigen en duikersploegen gespecialiseerd in het onschadelijk maken van mijnen in ondiep water. De bemanning van de Aster kreeg als opdracht de zeebodem af te zoeken naar oorlogsmunitie en ze onschadelijk te maken. Van 8 tot 11 september legde het eskader aan in de haven van Klaipeda (Litouwen).





### F931 Louise-Marie helpt opnieuw in strijd tegen piraterij rond Hoorn van Afrika

Op 4 oktober is het fregat F931 Louise-Marie voor de tweede keer naar de Hoorn van Afrika vertrokken. Van 20 oktober tot 20 januari zal het onder bevel van fregatkapitein Carl Gillis deelnemen aan de operatie Atalanta II, de marineoperatie van de Europese Unie in de strijd tegen piraterij langs de Somalische kust. Het doel is enerzijds de schepen van het WVP te beschermen die voedselhulp aanvoeren ten behoeve van de vluchtelingen in Somalië, en anderzijds de kwetsbare scheepvaart te beschermen en piraterijactiviteiten af te schrikken. De terugkeer van het schip in Zeebrugge is voorzien op 7 februari 2011.



In de vroege ochtend van 14 november heeft het Belgische fregat F931 Louise-Marie, varend onder bevel van EUNAVFOR, een gekapotte Yeminitische vissersboot aangetroffen in de Golf van Aden, op 70 Nautische mijl van de Yeminitische kust. Het Belgische oorlogsschip neemt deel aan operatie Atalanta en was door EUNAVFOR aangeduid om in dat gebied te patrouilleren. De vissers (twee Yemini, twee Somali en twee Tanzanianen) maakten deel uit van een tienkoppige bemanning. De boordhel-

kopter van de Louise-Marie steg onmiddellijk op, begon een zoekactie in de wijde omgeving van het schip, maar kon geen spoor van de vermisten vinden. Ter plaatse ontdekte men één dodelijk slachtoffer; er bleven dus drie mensen vermist. De overleden visser werd vervolgens op zee ten grave gedragen.

De overlevenden werden aan boord van de Louise-Marie gebracht, waar ze medische assistentie, voedsel en water kregen, vooraleer ze werden overgedragen aan de Yeminitische autoriteiten in de ochtend van 15 november.

De voornaamste taken van EUNAVFOR Somalië - Operatie ATALANTA zijn het beschermen van koopvaardijschepen die humanitaire hulp transporteren in het kader van het Wereld Voedsel Programma (WFP) en de schepen ten dienste van African Union Mission in Somalia (AMISOM). EU NAVFOR beschermt ook kwetsbare schepen in de Golf van Aden en de Indische Oceaan, ze ontraadt en schrikt de mogelijke gevallen van piraterij af. Tenslotte behoudt ze het overzicht over de visserijactiviteiten voor de Somalische kust.





#### La frégate Louise-Marie dans la Corne de l'Afrique pour la lutte contre la piraterie

Le 4 octobre, la frégate F931 Louise-Marie a mis le cap sur la corne de l'Afrique. Du 20 octobre au 20 janvier, elle participera pour la seconde fois à Atalanta, l'opération européenne menée dans le cadre de la lutte contre la piraterie au large de la Somalie. Le but est double. D'une part, protéger les navires du Programme Alimentaire Mondial (PAM) chargés d'acheminer l'aide alimentaire aux populations déplacées en Somalie. D'autre part, protéger les navires vulnérables naviguant dans les environs en effectuant de la dissuasion, de la prévention et de la répression si cela s'avère nécessaire. Le retour à Zeebrugge est prévu le 7 février 2011.

Le 14 novembre tôt au matin, le navire de guerre EUNAVFOR BNS Louise-Marie localisa un navire de pêche yéménite retourné dans le golfe d'Aden, à 70 miles nautiques des côtes du Yémen. Le navire de guerre belge qui effectuait une patrouille dans la zone comme membre de l'opération EUNAVFOR Atalanta repéra six pêcheurs s'accrochant sur le navire de pêche retourné mais toujours à flot.

Les pêcheurs, (2 yéménites, 2 somaliens et 2 tanzaniens) expliquèrent qu'ils faisaient partie d'un équipage de dix personnes. L'hélicoptère du navire EUNAVFOR décolla directement pour investiguer les environs à la recherche des personnes manquantes. Trois personnes ne furent pas retrouvées et un cadavre fut localisé dans



l'eau. Le pêcheur décédé a été décemment rendu à la mer.

Les survivants furent pris à bord du Louise-Marie où ils reçurent une assistance médicale, à boire et à manger avant d'être remis aux autorités yéménites dans la matinée du 15 novembre.

L'opération Atalanta EUNAVFOR Somalie a pour mission principale la protection des navires marchands transportant de l'aide humanitaire pour le «World Food Program »(WFP) et les navires de l'African Union Mission in Somalia (AMISOM). EU NAVFOR protège aussi les navires vulnérables dans les Golfe d' Aden et l'océan Indien, prévient et empêche la piraterie. Enfin, EUNAVFOR surveille l'activité de pêche au large des côtes de la Somalie.

#### A960 Godetia in oefening 'Beneficial Archer' 2010

De Belgisch-Nederlandse oefening 'Beneficial Archer' vond dit jaar plaats van 7 tot 29 oktober ter hoogte van de kusten van Engeland en Schotland. In samenwerking met vier mijnenjagers, waaronder de Belgische M915 Aster, en het Nederlandse hydrografische schip Snellius, was de Godetia hoofdzakelijk verantwoordelijk voor de algemene coördinatie van de verschillende oefeningen. Dit alles gebeurde na ver-



trek uit Leith, in de buurt van Edinburgh, in nauwe samenwerking met de Nederlandse staf. De activiteiten waren vooral gericht op de uitvoering van de procedures voor de mijnenjacht. In deze context speelde de Godetia een belangrijke rol in de afbakening van de mijenvelden en het plaatsen van oefenzeemijnen. Die diverse activiteiten werden uitgevoerd met raad en daad van leden van de internationale mijnenbestrijdingsschool Eguérmin. De oefening liep gelijktijdig met de herfstcampagne van de nautische school (ENS). Hierbij kregen de leerling-officieren de kans om zich te verdiepen en voor te bereiden op de feitelijke werkzaamheden van hun latere loopbaan. Verschillende oefeningen werden in praktijk gebracht zoals kaartvoorbereidingen, navigatieoefeningen, MOB (man-over-boord), STGBD (steering gear breakdown) en MBD (machinebreak). De leerlingen waren betrokken bij alle gezamenlijke manoeuvres en de vele boottransfers; 'multitasking' was zoals steeds overheersend en zorgde ervoor dat zij niet alleen een strikte planning moesten naleven maar ook flexibel moesten zijn.



Le A960 Godetia dans l'exercice 'Beneficial Archer' 2010.

L'exercice belgo-néerlandais 'Beneficial Archer' s'est déroulé cette année du 7 au 29 octobre le long des côtes anglaises et écossaises. Opérant conjointement avec quatre chasseurs de mines, parmi lesquels le M915 Aster belge, et le navire néerlandais hydrographique Snellius, le Godetia fut principalement chargé de la coordination générale des divers exercices. C'est par conséquent en étroite collaboration avec l'état-major néerlandais, qu'au départ de Leith, non loin d'Edimbourg, le personnel du Godetia géra la structure et la coordination optimale des opérations, principalement axées sur la mise en œuvre des procédures de chasse aux mines. Dans ce contexte, le Godetia joua un rôle clef dans la mesure où il prit en charge la démarcation des champs de mines factices et la pose de ces dernières. Ces diverses activités eurent lieu avec le soutien et sous les conseils avisés de membres de l'école internationale Eguemin. L'exercice se déroulant en même temps que la campagne d'automne de l'École de Navigation (ENS), les élèves-officiers jouirent d'une opportunité de taille leur permettant de se plonger davantage dans la réalité des fonctions futures auxquelles ils se préparent. Au-delà des préparations sur cartes et des mises en pratique telles que les MOB (Man overboard), STGBD (Steering Gear Breakdown) et MBD (Machinery Breakdown), les élèves furent mis à contribution lors des manœuvres groupées et des nombreux 'boat transfers' ; comme de coutume le 'multitasking' fut prédominant ce qui les obligeait non seulement à observer un planning très strict mais à faire preuve d'une grande flexibilité.

#### Kustwachttoperatie 'Opera II' groot succes

Van 18 tot 29 oktober vond voor de tweede keer dit jaar de kustwachttoperatie 'Opera' plaats in de kille wateren van de Belgische Exclusieve Economische Zone (BE EEZ) in de Noordzee. Deze operatie is ontstaan uit een samenwerkingsovereenkomst tussen diverse kustwachtpartners.

Ze omvat een gezamenlijke controleoperatie op zee door zowel de Maritieme Brigade Douane, de Scheepvaartpolitie (SPN), de Dienst voor Zeevisserij (DVZ), de Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee (BMM), het Directoraat-generaal Leefmilieu (DG leefmilieu) als het personeel van Defensie, vertegenwoordigd door het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) en het hulpschip A963 Stern dat fungeerde als operatieplatform voor de verschillende kust-



wachtinspecteurs.

A820 Snellius - Nederlandse Marine

De doelstelling van deze operatie is het gezamenlijk uitvoeren van controleactiviteiten, gericht op visserijactiviteiten, de MARPOL-regelgeving aan boord van koopvaardijschepen, het grensoverschrijdende verkeer en pollutie-controles in de BE EEZ. Een observatievliegtuig van BMM en een helikopter van DG Leefmilieu vlogen verschillende patrouillevluchten om vanuit de lucht eventuele zeeverontreiniging te detecteren.

Verschillende types vaartuigen werden gecontroleerd en enkele overreders kregen een proces-verbaal. Ondanks de soms barre weersomstandigheden was de operatie een succes voor alle betrokken partijen. Dit onderstreept nogmaals het belang van gezamenlijk gecoördineerde controles.



Opération de garde côtière «Opera II»

Pour la deuxième fois cette année l'opération de garde côtière 'Opera' s'est déroulée du 18 au 29 octobre dans les eaux froides de la Zone Eco-

nomique Exclusive Belge (BE EEZ). Cette opération est née suite à un accord de coopération des divers services de garde côtière.

Elle englobe une opération de contrôle commun en mer par les services de la brigade maritime de la douane, la police maritime (SPN), le service de garde pêche (DVZ), l'unité de contrôle du modèle mathématique de la Mer du Nord (BMM), le directeurat général de l'environnement (DG leefmilieu) ainsi que le personnel de la Défense représenté par le Centre d'Information Maritime (MIK) et le navire d'assistance A963 Stern qui sert en outre de plate-forme opérationnelle pour les différents inspecteurs de la garde côtière.

Le but de cette opération est l'exécution conjointe d'activités de contrôle visant les activités de la pêcherie, la réglementation MARPOL à bord des navires de la marine marchande, le trafic transfrontalier et le contrôle anti-pollution dans la BE EEZ. Pour la surveillance de la pollution maritime, l'avion d'observation du BMM et un hélicoptère du DG environnement ont effectués diverses patrouilles.

Plusieurs types de navires ont été contrôlés et un procès verbal à l'encontre des contrevenants a été dressé le cas échéant. L'exercice a été couronné de succès pour les différents protagonistes malgré les conditions météo parfois difficile et souligne à nouveau l'importance de contrôles conjoints coordonnés.

### De Kaliningrad in Zeebrugge

Het Russische Kaliningrad, het grootste landingsschip van de Russische vloot, bracht van 28 tot 31 mei een bezoek aan de Marinebasis van Zeebrugge. Dit gebeurde in het kader van het NAVO programma 'Partnership for Peace' (PPP). Het schip wordt tegenwoordig ingezet in de strijd tegen terrorisme, piraterij en illegale handel over zee. Na Zeebrugge is het schip richting Duitsland en Polen gevaren.

#### Technische fiche/ Fiche technique Russian Federation Ship (RFS) 102 Kaliningrad

Klasse / Classe : Ropucha class (project 775)

In vaart / Lancement : 31 mai 1984, Gdansk

Commandant: Captain Vladimir Sokolov

Bemanning / Equipage : 87

Laadcapaciteit / Capacité de chargement: 500 voertuigen et 225 opvarenden/500 tonnes de véhicules et 225 personnes

Snelheid / Vitesse: 18 knopen/noeuds / (33,5 km/h)

Verplaatsing / Déplacement: 4.080 t.

Lengte / Longueur: 112,5 m

Breedte/Largeur: 15 m

Diepgang / Tirant d'eau: 3,7 m

Bewapening / Armement:

2 x 2 boordkanons/canons de bord AK-725 57 mm

4 Manpads - luchtafweersysteem / système de défense contre les avions Strela 2

2 rakettlanceringsystemen/systèmes de lancement de missiles A-215 'Grad-M' 122 mm

Motoren/Moteurs: 2 diesel Zgoda-Sulzer 16ZVB40/48 (19.230 pk/ch)



### Le Kaliningrad à Zeebruges

Le navire **Kaliningrad**, le plus grand navire amphibie de la flotte russe de la mer Baltique, a fait escale du 28 au 31 mai à la Base Navale de Zeebruges. Cette visite était inscrite dans le cadre du 'Partenariat pour la Paix' (PPP) de l'OTAN. Le navire est actuellement affecté à la lutte contre le terrorisme, la piraterie et le commerce maritime illégal. Après sa visite en Belgique, il s'est rendu en Allemagne et en Pologne.

### Succès aux journées Portes Ouvertes à Zeebruges

Les visiteurs étaient nombreux ces samedi 3 et dimanche 4 juillet derniers à l'occasion des 30e Journées de la Flotte de la Composante





Marine. Navires belges et étrangers, amarrés sur les quais de Zeebruges, ont accueilli petits et grands durant ce premier week-end de juillet. La frégate belge F931 **Louise-Marie**, en ce moment en opération le long des côtes est-africaines, était de la partie, tout comme le navire de commandement et porte-hélicoptères américain **Mount Whitney** (200 mètres de long et 600 membres d'équipage) et plusieurs chasseurs de mines belges. Des stands démonstratifs, dynamiques ou statiques animés par les autres composantes ont complété le tableau de ce week-end festif.

#### Open deurdagen te Zeebrugge kenden groot succes

Er waren talrijke bezoekers op zaterdag 3 en zondag 4 juli jl. ter gelegenheid van de 30ste Vlootdagen van de Marinecomponent. Belgische en vreemde schepen werden er bezocht door groot en klein. Het Belgisch fregat F931 Louise-Marie, inmiddels vertrokken op zending langs de Oost-Afrikaanse kusten, was ook van de partij evenals het Amerikaanse commandoschip/helikopter carrier Mount Whitney (200 m lang - 600 bemanningsleden) en verschillende Belgische mijnenjagers. En niet te vergeten de dynamische en statische stands van de andere componenten van de Strijdkrachten die aanwezig waren tijdens dit feestelijk weekend.

#### Deux candidats sous-officiers de la Marine méritants

A l'Ecole Royale des Sous-Officiers à Saffraanberg (Sint-Truiden) deux candidats sous-officiers de la Marine ont reçu un prix d'encouragement. Le prix 'meilleur élève électromécanique' a été remis à l'élève de l'instruction générale technique Niveau 2 Electromécanique ayant obtenu le meilleur résultat dans la totalité des branches techniques. Pour les élèves francophones, ce prix a été attribué au 2MR **Romain Frans**. Chez les néerlandophones, le lauréat fut le 2MR **Kevin Bertels**. Kevin reçut également le prix 'Safken' récompensant l'élève le plus méritant de l'année scolaire 2009-2010. L'Amiral de division Jean-Paul Robyns, commandant de la Composante Marine a tenu à féliciter personnellement les deux élèves méritants.

#### Twee kandidaat-onderofficieren van de Marine vallen in de prijzen

Aan de Koninklijke school voor Onderofficieren in Saffraanberg (Sint-Truiden) hebben twee

kandidaat-onderofficieren van de Marine een aanmoedigingsprijs ontvangen. Bij de Franstaligen ging de prijs van 'beste leerling elektromechanica' naar 2MR **Romain Frans**; hij behaalde tijdens het schooljaar 2009-2010 de beste resultaten voor het geheel van de technische vakken van de algemene technische opleiding Niveau 2 Elektromechanica. Bij de nederlands-talige leerlingen ging de prijs naar 2MR **Kevin Bertels**. Kevin ontving daarenboven ook 'het Safken', de prijs voor de meest verdienstelijke leerling van het voorbije schooljaar. Divisieadmiraal Jean-Paul Robyns, commandant van de Marinecomponent, stond erop beide verdienstelijke leerlingen persoonlijk te feliciteren

#### La Marine présente la 64ème promotion de sous-officier à l'occasion du 50ème anniversaire de l'inauguration de la caserne LDV V. Bille.

Il y a 50 ans fut inaugurée à St Kruis la caserne de la Marine 'Lieutenant de Vaisseau Victor Billet'. Le centre d'instruction de la Marine est ainsi nommé en hommage au fondateur de la Royal Navy Section Belge, dont est issue la 'Force Navale'. Le 10 septembre 1952, la 'Force Navale' de l'époque faisait son entrée dans le quartier et, depuis lors elle fait partie intégrale de Sint Kruis. Le 10 septembre 2010, une cérémonie du souvenir s'est déroulée à la caserne de la Marine, en présence de monsieur Georges Billet, fils du LDV Victor Billet. A l'issue de celle-ci, la Marine a présenté sa dernière génération de sous-officiers ; 23 candidats ont prêté



# Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

serment comme 64ème promotion de sous-officier de la Marine. Cette promotion a reçu le nom du défunt Maître Principal Roland Parmentier comme parrain et porte donc son nom. La famille Parmentier était présente lors cette cérémonie.

## Marine stelt 64ste promotie onderofficieren voor op 50ste verjaardag inwijding marinekazerne LTZ V. Billet

50 jaar geleden, op 10 september 1960, werd de marinekazerne 'Luitenant-ter-zee Victor Billet' in Sint-Kruis Brugge ingewijd. Het opleidingscentrum van de Marine is toen genoemd naar de stichter van de Royal Navy Section Belge, waaruit de 'Zeemacht' is ontstaan. De toenmalige 'Zeemacht' had op 10 september 1952 zijn intrek genomen in het kwartier en is sindsdien niet meer uit het straatbeeld van Sint-Kruis weg te denken. Op 10 september 2010 vond in de marinekazerne in een herdenkingsplechtigheid plaats, in aanwezigheid van de heer Georges Billet, zoon van LTZ Victor Billet. Hierbij aanstaande, stelde de Marine haar jongste generatie onderofficieren voor; 23 kandidaten legden de eed af als 64ste promotie onderofficieren van de Marine. Deze promotie kreeg wijlen Oppermeester Roland Parmentier als peter en zal dus ook zijn naam dragen. De familie Parmentier was bij deze plechtige naamgeving aanwezig.

Bron/Source : <http://www.mil.be/navycomp>

## L'Amicale ZM/FN

Les dynamiques Christian Dehennin et Michel Rousseau, respectivement président et secrétaire de l'Amicale ZM/FN viennent de mettre en place une réorganisation de leur association, afin de mieux répondre aux buts qu'elle s'est fixée. Ils sont également conscients du fait que le résultat dépendra beaucoup de l'engagement personnel des membres et spécialement de celui des membres du comité de direction. Ces derniers ont la ferme intention de publier un bulletin d'informations plusieurs fois par an, afin de donner aux membres des nouvelles du club: les activités prévues, les nouveaux membres, les décès...mais ils comptent également sur la contribution des membres qui se sentent l'âme d'un écrivain et qui pourront faire part de leurs anecdotes et de leurs expériences vécues ; tous les membres de l'Amicale ont en effet un lien avec la mer, soit par la Force Navale, soit par la pêche, le dragage ou la navigation de plaisance. Le but est de mettre en place un calendrier varié, comme l'organisation de balades en mer à bord du 'Néle' ou d'autres navires, l'organisation de concours de photos marines concrétisées par une exposition d'œuvres sélectionnées par un jury professionnel. Les traditionnels 'Happy Hours' seront également tenus dans le local du club (la cantine de la Minque) ; des dîners seront organisés, tels la traditionnelle 'Table de riz Indonésienne' de la Marine néerlandaise, une paëlla, un souper aux moules ou, lorsque le temps le permet, un BBQ. Les membres en seront informés par notre bulletin expédié, au choix soit par courriel, soit par envoi postal.

La cotisation 2011 est de 10 euro et peut être versée au compte Argenta de l'Amicale ZM/FN

IBAN : BE89979151890685

BIC : ARSPBE22XXX.

Amicale ZM-FN,

Guido Gezellesstraat 21, B-8450 Bredene -

Tel: 059 43 66 47 - GSM: 0475 43 04 94 -

Mail: [christian.dehennin@gmail.com](mailto:christian.dehennin@gmail.com)

## Amicale ZM/FN

De dynamische Christian Dehennin en Michel Rousseau, respectievelijk voorzitter en secretaris van de Amicale ZM/FN, hebben nieuwe structuren uitgetekend voor hun vereniging, met het doel beter te kunnen inspelen op de doelstellingen die zij vooropgesteld heeft. Zij zijn er zich ook van bewust dat het resultaat ervan zal afhangen van de persoonlijke inzet van de leden en meer bepaald van de leden van het directiecomité. Deze laatste hebben de vaste bedoeling meerdere malen per jaar een clubblad te publiceren met clubnieuws voor de leden: geplande activiteiten, nieuwe leden, sterfgevallen ...maar zij rekenen ook op de bijdragen van de leden met 'schrijverskriebels' om verhalen, reportages anekdoten en ervaringen op papier te zetten; alle leden van de Amicale hebben inderdaad een stevige band met de zee, hetzij via de Zeemacht, hetzij via de visserij, de baggerschuiten of de pleziervaart. Bedoeling is een uitgebreide kalender op te stellen, zoals bv. het organiseren van zeetochten aan boord van o.a. de 'Néle' of het organiseren van fotowedstrijden met de zee als onderwerp en geconcretiseerd door een tentoonstelling van door een professionele jury geselecteerde werken. De traditionele 'Happy Hours' zullen plaatshebben in het clublokaal (kantine van de Vismijn); ook plannen wij regelmatig dîners o.a. de "traditionele Indonesische Rijsttafel" van de Koninklijke Nederlandse Marine, of een paëlla, een mosselsouper of, indien het weer het toelaat, een BBQ. Alle leden worden op de hoogte gebracht worden via het nieuwsbulletin dat u zal toegezonden worden per mail of per gewone post, naargelang uw keuze.

Het lidgeld voor 2011 bedraagt 10 euro over te schrijven op onze bankrekening Argenta van de Amicale ZM/FN

Rekeningnummer : IBAN : BE89979151890685

BIC : ARSPBE22XXX

Amicale ZM-FN,

Guido Gezellesstraat 21, B-8450 Bredene -

Tel: 059 43 66 47 - GSM: 0475 43 04 94 -

Mail: [christian.dehennin@gmail.com](mailto:christian.dehennin@gmail.com)

## Te koop - A vendre

Lloyds Register jaargang/années 1930/31 - 1961/62 - 1966/67 - 1969/70 - 1971/72 Volume M-Z - Marine News World Ship Society jaargang/années 1988/89/90/91/92/93/94/96/97/98/99/2000: 12 € per jaargang/par année - Marine News World Ship Society jaargang/années 2006/07/08/09: 20 € per jaargang - Zich wenden tot/S'adresser à A. Blancquart, Fuchsiasstraat, 34/3 1080 Brussel/Bruxelles - Tel 02/414.48.52

Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

44<sup>ième  
ste</sup>

# BAL DE GALA GALABA de la van de MARINE

Bal vanaf 22u00  
Bal à partir de 2200hr

Avondkledij-Tenue de soirée

Entrée/Ingang €22,00

04-02-2011  
KURSAAL  
OOSTENDE

Voor de Vereniging Hulpbetoon in de Marine VZW - Pour l'Association d'Entraide de la Marine ASBL



# 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 (VI)

### Ostende de 1870 à la fin du siècle

#### Nouveaux bassins

Déjà en 1857, notre futur roi Léopold II, qui était souvent à Ostende où le gouvernement avait pratiquement mis une ancienne malle à sa disposition, s'était plaint au Sénat de la lenteur des améliorations du port. Cette année fut entreprise la démolition de l'enceinte de Nieuport, ce qui permit de développer les plans de la future Nieuport-Bains. Mais il faudra attendre le début de son règne en 1865, pour que l'on commence à démolir les fortifications autour d'Ostende. En décembre 1868, on put combler le fossé Est et détruire les ponts qui avaient été érigés dans la continuation des rues principales, entre les murs d'enceinte et la digue du chenal. On put ainsi doter l'avant-port d'un nouveau bassin pour les bateaux de pêche, en remplacement de l'ancien bassin à flot, totalement atrophié et dont un bras ne servait plus qu'aux écluses menant aux bassins du commerce. Il fut baptisé Bassin des Pêcheurs ou Visserijdok et tout au long fut créée une large avenue, le Quai des Pêcheurs. Penchons-nous sur un plan de cette époque ainsi qu'une carte des rues et de leurs changements de noms qui nous ont aimablement été fournis par le chercheur Mr. Claude Declercq. En 1870, l'ensablement était à nouveau tel que les malles qui n'avaient alors pourtant que 7 pieds de tirant d'eau ne parvenaient plus à atteindre le port et devaient embarquer et débarquer leurs passagers en rade ! Par ailleurs, le port commença à recevoir ses premiers chalutiers à vapeur dont le tirant d'eau était trop profond pour le bassin à marée; on leur attribua temporairement quelques places au bassin de commerce. On trouva enfin aux budgets de 1871 et 1872 des crédits destinés à améliorer le port, la gare et le nouveau quai pour les paquebots. Le creusement du Bassin des Pêcheurs ne fut possible que grâce au déplacement simultané du Quai des Paquebots à l'est du premier bassin. Or, pour ce faire et rendre possible un lien direct entre le chemin de fer et les malles, il fallut obtenir l'accord des autorités militaires pour détruire non seulement une série de bastions au sud de la ville mais aussi l'ancien arsenal. Leurs terrains au sud-ouest du troisième bassin furent eux aussi mis à la disposition du chemin de fer. On combla alors la crique américaine et une nouvelle gare fut construite au sud du deuxième bassin ; les voies furent pro-

longées le long du premier bassin, en passant devant l'entrepôt, jusqu'à une nouvelle station maritime construite sur la rive du chenal de l'avant-port, là où une bande de terre séparait l'ancienne crique américaine du bassin à flot. La 'Zeestation' fut inaugurée le 20 février 1871 et les voies de chemin de fer furent prolongées en juin de cette



www.hazeaars.com

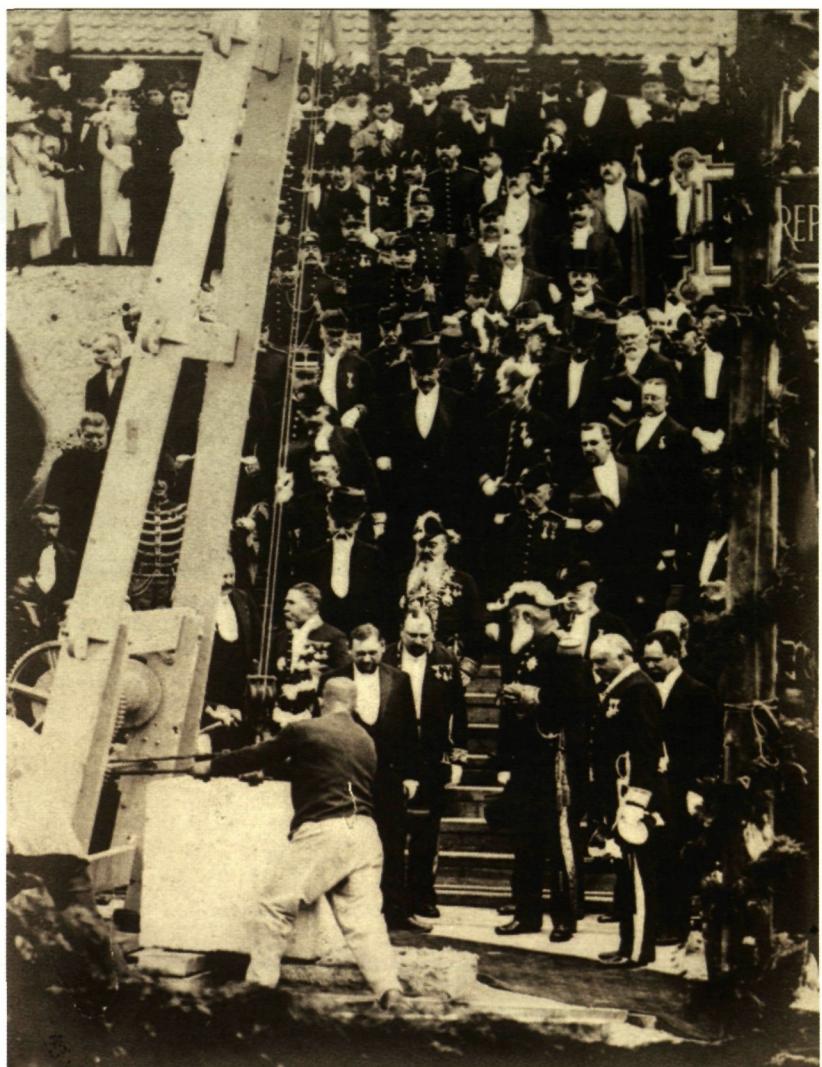
la «Zeestation»

année. Les nouveaux bassins du commerce et de l'estacade constituaient des lieux de promenade pour les touristes en 1873-75; leurs emménagements ne furent définitivement terminés qu'en 1885. Les toutes premières photos de type 'carte postale' témoignent de cette époque. Les chantiers navals furent déménagés à l'ouest du troisième bassin du fait de toutes ces transformations. La rue qui les longeait fut baptisée rue de Stockholm. Le quai Sud du deuxième bassin devint la Place de la Station et celui au sud du premier, le Quai de l'Entrepôt. Le Quai de l'Empereur qui bordait au nord les trois bassins garda son nom et fut prolongé à l'ouest par le Boulevard du Midi (actuellement l'Alfons Pieterslaan). Au sud du premier bassin, on élargit sérieusement le bras d'eau (afleidingskanaal) qui menait au Verbindingsdokken, le long de la nouvelle 'Zeestation' ou station maritime, où fut installé le débarcadère pour les paquebots. Notons encore pour nous y retrouver, que la Rue du Carénage ou Werfkaaistraat est aujourd'hui la Hendrik Serruyslaan et que le Kielkaai n'était pas un vrai quai mais la Kalfateersstraat au nord-ouest du troisième bassin, derrière le Quai de l'Empereur. Le coin qui avait servi pendant longtemps aux huîtrières deviendra le Brandarisdok, suivi du Verbindingsdok. De 1877 à 1879 fut encore créée

une nouvelle minque, au sud du Bassin des Pêcheurs et une ligne de chemin de fer fut posée, qui contournait le Werfdok pour y aboutir en longeant le Keizerskaai. En dépit des problèmes récurrents de tirant d'eau, les journaux font régulièrement état de grands navires qui font escale au port comme ceux qui revenaient d'Amérique du Sud chargés de nitrates. En 1879, à la demande de Rau, Van den Abeele & C°, on fit construire cinq hangars entre le Keizerskaai et l'Amsterdamstraat pour servir de dépôts de guano; ils furent par la suite loués de 1887 à 1912 à Deweert, importateur de bois. Quand en 1912 ce dernier déménagea au Houtkaai les hangars furent démolis après une décision du 20 mai 1913. On trouve à ce moment un certain Auguste Pede, actif dans le domaine de la pêche à Ostende. En 1876, il s'associa avec les Lauwereins et nous avons trouvé un nombre croissant de bateaux de pêche enregistrés par la maison Aug. Pede-Lauwereins entre 1876 et 1881; c'est ainsi que le 28 juillet 1879 les journaux firent état de l'acquisition par cette maison du trois-mâts goélette russe **Medea**, amarré au deuxième bassin à Ostende. Mais en 1880, le problème de l'ensablement restait le plus crucial et n'était toujours pas résolu; et nos malles devaient toujours se contenter d'arrivées en rade. Ce n'est qu'en 1886 que des études de rénovation du port furent entreprises par le 'Bestuur der Bruggen en Wegen'. Mais en termes de réalisations, on ne peut qu'enregistrer en 1889 le déplacement du Westerstaketsel plus à l'ouest pour l'élargissement de l'accès au port; cette estacade fut appelée également 't Hoofd' par les Ostendais. Les estacades se prolongeant loin dans la mer datent donc de cette époque.

Au cours de la première partie de cette étude, nous avons longuement présenté la **Mathilde**; rappelons que ce trois-mâts fut désarmé en 1880 et rayé des listes au cours du premier semestre de 1881. Dès lors, il ne navigua plus et fut utilisé comme navire-école stationnaire, sans gréement, amarré au deuxième bassin du commerce; il y était encore en 1896. Notons les bourgmestres qui se succédèrent après le décès de Van Iseghem, de 1882 à 1912. Deux noms nous interpellent car ils appartiennent à des familles d'armateurs : Charles Janssens, de 1882 à 1887; Jacques Montagne, de 1888 à 1892; et Alphonse Pieters de 1892 à 1912. En 1890, un schéma du port montre l'exis-

tence d'un petit 'Zeewezendok' en face de la minque, au sud du 'Spuikom'; les bâtiments de cet établissement s'échelonnaient jusqu'à la route qui passait maintenant par l'écluse Demey, à l'entrée du nouvel avant-port. En 1893, on approuva enfin une série de nouveaux grands travaux, mais des palabres incessantes suivirent et ce n'est qu'en février 1898 qu'eut lieu la première adjudication. Une convention avait cependant déjà été signée le 10 octobre 1894 entre la Ville d'Ostende et l'État, qui définissait les grands travaux à entreprendre. Ils étaient ambitieux et comprenaient entre autres : la suppression de l'ancien 'Spuikom français', de son écluse, et de l'écluse militaire; la création d'un arrière-port et de nouveaux quais pour les paquebots; un nouveau 'Spuikom'; le creusement du 'Vlotdok'; une écluse de mer à créer entre le chenal et le nouveau Vlotdok; un 'Houtdok'; un 'Zwaaidok' au sud du Vlotdok; et enfin une écluse de bassin entre le 'Zwaaidok' et le canal d'Ostende à Bruges. Les premiers travaux furent entamés à la fin de 1897 et le 19 juin 1898 le roi Léopold II posa la première pierre des



Visite du Roi Léopold II lors de l'inauguration des nouvelles installations portuaires

nouvelles installations maritimes. La première pierre de la nouvelle écluse maritime, l'écluse Demey, du nom de l'ingénieur, fut elle aussi encore posée en 1898. On pouvait ensuite s'attaquer à l'estuaire, au creusement du nouveau 'Spuikom' et des docks dans l'arrière-port. C'est Emile Coppieters qui fut engagé dès 1890 pour mener à bien ces grands chantiers portuaires. Il fut associé pendant huit ans à trois autres entrepreneurs mais allait continuer à travailler à l'amélioration du port jusqu'à l'aube de la première guerre mondiale.

Relevons quelques chiffres en fin de siècle, datant de 1897. Cette année, 7.253 navires entrèrent dans nos ports pour un total de 7.186.355 tonnes. Évidemment, c'est Anvers qui détenait le record absolu avec 5.110 navires pour 6.182.274 tonnes. Gand était notre deuxième port le plus important avec 106 voiliers pour 36.590 tonnes et 873 navires à vapeur pour 566.772 tonnes, chiffres assez comparables à ceux d'Ostende avec 95 voiliers pour 30.589 tonnes et 698 vapeurs pour 293.707 tonnes, sans toutefois compter le trafic généré par le service Ostende-Douvres. Par ailleurs, le rapport de la Ville fait fièrement état, en 1898, de deux navires entrés avec un tirant d'eau de 64 dm et deux de 65 dm; c'étaient des barques ou trois-mâts d'une portée de 1.500 tonnes environ.

## De 1900 à 1922

Le 4 septembre 1905, Léopold II vint inaugurer le nouveau port. Un plan datant de cette année montre l'ampleur des transformations et en particulier des agrandissements, qui dataient de 1904, dont le 'Vlottok', le 'Houtdok', le Quai Cockerill et la nouvelle écluse. On parlait dès lors des 'nouveaux bassins de commerce' à l'arrière du pont de Smet de Naeyer. Vu l'ampleur des transformations, une deuxième convention avait été signée en 1902, qui fut encore suivie d'une troisième en 1912, deux ans après l'érection de nouveaux murs de quais. Les derniers plans que nous avons analysés pour cette période sont ceux de 1894 et un dessin de 1906 intitulé 'Ostende, Reine des plages'. On y voit l'enfilade des nouveaux bassins de l'arrière-port, plus à l'est que les anciens, et longés par le chemin de fer qui mène à la 'Zeestation'. Le nouveau 'Spuikom' viendra tout à l'est du complexe portuaire, là où on trouvait auparavant un petit réseau de ruisseaux longeant le canal de Bruges. Relevons encore l'existence du bassin Brandaris, enfin prêt en 1908. Consultons à nouveau un almanach, celui de 1913, pour y rechercher quelques adresses. On y remarque que : le nouveau bourgmestre d'Ostende était Auguste Liebaert (25/7/1912-6/1919);

depuis 1901, le chantier de Jan Borrey est situé au n° 109 de la Langestraat (et non plus au Boulevard du Midi); les armateurs Edouard Verbiest, rue du Cercle, 33 et Léopold Verbiest, Quai des Pêcheurs, 42; la veuve d'Emile Nefors, armateur qui vivait toujours en 1908, au Quai des Pêcheurs, 28; Auguste Janssens, armateur, habitant au n° 6 de l'avenue de Smet de Naeyer; l'armement Albert Vroome, au n° 21 du Parvis SS Pierre & Paul; John Bauwens, avenue Henri Serruys, 62; Henri Deweert, conseiller communal, installé Boulevard Alphonse Pieters; l'armement Handel & Scheepvaart au n° 42 de la rue Euphrasine Beernaert; et enfin Eugène Rau, armateur et conseiller communal, au n° 71 de la rue de l'Est, mais dont les bureaux de l'armement étaient au n° 57. En 1913 fut encore achevé un grand dock de réparations de 210 mètres de long, mais le projet de 1912 ne sera entièrement exécuté qu'en 1922. Dans l'almanach de cette année, on trouve mention de l'armement Veuve Emile Nefors au Quai des Pêcheurs. Curieusement, à la même adresse, on trouve aussi un nom orthographié 'Peere' que nous pensons être les deux armateurs Auguste et Léopold Pede. En 1918, on trouve encore l'adresse de l'armement S.A. Belge de Transports Maritimes, au n° 5 du Quai Brandaris.

Dans notre chronologie de la vie des armements, nous relatons les affres de la première guerre mondiale. Analysons ici plus en détail quelles furent les conséquences pour nos ports côtiers. En 1919, les responsables du port d'Ostende espéraient lui rendre sa vocation première de port de vitesse vers l'Angleterre, et de pouvoir reprendre au plus vite les importations de charbons anglais ; mais encore celles des nitrates et des céréales, dont le maïs d'Argentine comme c'était encore le cas en 1913, ainsi que de glace norvégienne. À ce sujet, mentionnons à nouveau le fait que la barque **Valentine** de l'armement anversois de Decker-Cassiers était passée en mains norvégiennes en 1877, et navigua ainsi encore pendant 35 ans pour la Stabbestad Ice C° de Kragerö. Cet armement assura le transport de glace naturelle de Kragerö à Ostende, qu'il livrait initialement à la maison Desforges puis chez Casteels-De Coene. En 1904, on fêta la centième arrivée du navire à Ostende; en 1912, son 150ième voyage ! Les registres du Bureau Veritas ne le mentionnent plus après 1913 sinon comme 'allège'. La fin de la **Valentine** fut donc misérable, mais après une carrière bien remplie de non moins de 48 ans, fait exceptionnel pour une barque de cette époque.

Le premier bourgmestre d'Ostende après la guerre fut Edouard Moreaux, qui remplit cette fonction du 7 janvier 1920 au 18 mai



Autre vue de la visite du Roi Léopold II

1940. Il s'attaqua par priorité à la reconstruction. Une brochure du Touring Club de Belgique ('La Mer, guide du touriste et du villégiateur au littoral belge') nous montre l'état de nos ports d'Ostende, Zeebruges et Nieuport après la guerre, en 1922, et en particulier les destructions nombreuses qui eurent lieu dans ce dernier port. Dans un texte ajouté à la liste officielle de 1920, on pouvait lire qu'à Ostende les installations portuaires, bien qu'elles eussent été sérieusement endommagées pendant la guerre, étaient déjà entièrement reconstruites et que de nouveaux murs de quai étaient encore prévus; le mouillage maximum autorisé était de 8 mètres. Cependant, à Nieuport qui « n'avait cessé d'être dans la ligne de feu d'octobre 1914 à octobre 1918 », le port n'était « pas encore en état de reprendre son trafic d'avant-guerre ». Nos feux de Nieuport et d'Ostende avaient été détruits pendant la guerre; les autres, à La Panne, Blankenberge et Knokke, étaient en ordre de marche en 1922 ; à Knokke, les feux du phare n'étaient pas encore rallumés en 1921. Nous avions également en service les bateaux-phares **Wandelaar** au large de Blankenberge, et **Wielingen** à la passe du même nom et au Ribzand, au large de Heist et Zeebruges. Les dégâts les plus irrémédiabes et catastrophiques eurent lieu à la cité balnéaire de Westende-Bains qui était pratiquement rayée de la carte. À Zeebruges, les travaux de déblaiement entrepris depuis 1919 n'en finissaient pas. Ce n'est qu'à partir de 1921 que l'on put ouvrir le port à une très timide navigation maritime; le tonnage total du trafic ne fut que d'environ

200.000 tonnes cette année. Remarquons sur la carte le banc formé dans la rade, les ports d'échouage et de carénage et la darse au canal de Bruges. Nieuport était encore en fort piteux état et toujours réduit à la pêche seulement, impraticable par gros temps. De plus, l'entrée du port qui n'était large que de 80 mètres entre les musoirs des estacades était fort dangereuse à marée basse, du fait de hauts-fonds dans le chenal et une barre au large. Les écluses au fond du port étaient toujours en reconstruction et on ne pouvait donc plus pratiquer de 'chasses'. Enfin, des dragages étaient toujours en cours dans le chenal, encombré d'épaves.

À Ostende, les chasses n'étaient plus pratiquées non plus mais l'épave du **Vindictive** avait été amenée le long du quai. On avait 2,5 pieds d'eau aux bassins d'échouage, de carénage et de la Marine, 3 au bassin à flot et respectivement 5,6 4,7 et 3 pieds dans les anciens bassins. On remarque sur la carte que le premier bassin, par celui de Brandaris, donne dans le canal de Bruges et son écluse; l'avant-port et le nouvel avant-port avec le Quai des Paquebots qui s'étend jusqu'au bassin de chasse et l'arrière-port, puis le canal. La gare maritime dans l'avant-port était intacte. On remarque aussi l'enfilade des bassins à flot avec une profondeur de 8,5 pieds, suivis du Bassin au Bois et du Bassin d'Évolution avec son slipway. Ce dernier bassin aboutit au canal de Bruges. Enfin, le bassin à sas avec ses 2 écluses donne lui aussi dans le canal. La brochure officielle vante en 1922 les espaces réservés

au trafic du bois : deux quais au bassin à flot, avec des terre-pleins de 100 mètres de large; et un dégagement de 300 mètres au Bassin au Bois. Un article de l'Écho d'Ostende rapporte en 1919 l'entrée du navire brésilien **Jonzeiro**, venant de Russie chargé de bois pour Snaeuwaert; il mesurait 350 pieds de long pour une charge de plus de 6.000 tonnes; il fut le premier de cette taille en consignation d'un seul destinataire et dont la cargaison était fournie par un seul chargeur. Le **Vindictive** était toujours dans le chenal mais on pouvait passer sans problèmes ; notre grand navire fut déchargé au nouveau bassin à flot. À la fin de cette période, en 1922, fut prise la décision d'en finir avec le fameux 'afleidingsvaart' et le bassin Brandaris ne sera comblé qu'en 1937.

## De 1923 à nos jours

Notons encore deux adresses d'armements en 1923 et 1927 : la maison Ramet & C°, dont les bureaux étaient sis Rue du Quai, 53 et la S.A. Noordzee qui était établie au n° 31 de la Rue Sébastien. Les discussions relatives au comblement du troisième des anciens bassins datent de 1926 et en 1928 le port d'Ostende fut encore agrandi. Immédiatement après la fin de la première guerre mondiale, on commença à creuser un nouveau Vissersdok et une nouvelle minque fut construite du côté du phare. Mais ce n'est qu'en 1934 que ce nouveau port de pêche fut opérationnel et qu'en 1936 qu'on construisit une écluse à caissons pour l'accès au bassin à flot, qui fut agrandi (terminé en 1938). Les déménagements des chantiers ne se firent qu'après la guerre. Du 18 mai 1940 jusqu'en 1952, c'est Henri Serruys qui fut bourgmestre d'Ostende avec cependant une interruption d'octobre 1941 à septembre 1944 durant laquelle se succédèrent deux 'bourgmestres de guerre', Albert Van Laere et Honoré Loones. La deuxième guerre mondiale entraîna de nombreuses destructions et il fallut attendre 1947 pour que le port d'Ostende fût enfin remis en état. Après la seconde guerre mondiale, nous trouvons quelques noms nouveaux du fait des extensions présentées ci-dessus; essayons de comprendre à quoi ils correspondent. Le nouveau Bassin des Pêcheurs est bordé à l'est par le Rederij Kaai; au nord est installé un slipway et au sud se trouvent les nouveaux chantiers. La nouvelle minque se trouve à l'entrée du bassin, entre un petit bassin à flot et le bassin des Pêcheurs. Le 'Zeewezendok' a été allongé et l'ancien Bassin des Pêcheurs a changé de nom et est devenu le bassin Montgomery, qui sert toujours de 'schuieldok'. La Werfstraat ou Carenagestraat est maintenant l'Hendrik Serruyslaan. Nous avons déjà indiqué que c'est à la fin des années 1940 qu'intervinrent

les déménagements de tous les anciens chantiers du Werfkaai au Nieuwe Werfkaai : Richard Panesi au n° 8, suivi des chantiers de Borrey, Hillebrant, Loy et Deweert. J. Deneye a son siège Kapellestraat, 82 tandis que Seghers est installé au Rederijkaai. Mais le chantier le plus important était alors Béliard-Crighton, au 'Zwaaidok'. Les modifications ultérieures au port d'Ostende furent relativement peu nombreuses entre 1950 et 1990. Notons cependant sur un plan de 1955, les modifications de l'immédiat après-guerre comme : le comblement de l'ancien troisième bassin du commerce qui avait été réalisé en 1948 et sur lequel on érigera en 1956 le nouvel hôtel de ville; l'enfilade des bassins à flot, au bois, 'Zwaaidok' et 'Verbindingsdok', communiqué donc avec l'avant-port au pont de Smet de Naeyer, au sud du nouveau quai des paquebots avec sa station 'Oostende Kaai'; les anciens canaux de dérivation qui partaient du premier bassin de commerce ont donc tous été comblés : le quai Brandaris et l'entrepôt ont disparu; il n'y a plus de bassin de carénage. En 1971, l'estacade Est fut reconstruite et rehaussée. Enfin, en 1989-91 intervient un nouveau plan de renouvellement des installations, en partie dicté par les exigences relatives à la mise en service prévue de jumbo-ferries par la RTM. Les décisions de rénovation furent les suivantes : de faire du 'Zeewezendok' un bassin à marée en lui enlevant son écluse; de creuser le Quai Cockerill jusqu'à une profondeur de 6 mètres; d'approfondir le chenal d'entrée jusqu'au Binnenstroombank; d'enfin enlever les dernières épaves datant de la guerre; d'élargir le port extérieur; de faire disparaître le 'drydock' de la RTM (ce qui fut fait suite à sa vente); d'offrir un tirant d'eau de 8,5 mètres entre les jetées. En septembre 1989 fut inauguré un nouveau bâtiment, en construction depuis janvier 1987, pour nos services de pilotage, administratifs et techniques. Les priorités de 1990 furent l'accès aux grands ferries et la construction d'une écluse maritime de 10.000 tdw ainsi que la rénovation des infrastructures dites 'de base' qui n'avaient plus été renouvelées depuis 100 ans !!! Un certain mécontentement se fit jour en avril 1990, car les travaux n'avaient pas encore été approuvés bien que décrits en 1989 et que les crédits nécessaires avaient été prévus, tant à Ostende qu'à Nieuport, en février. Finalement, les autorités donnèrent leur approbation pour la rénovation du port de la RTM mais pas pour le port de commerce !

Après avoir décrit succinctement l'évolution du port et de ses chantiers, nous poursuivrons au prochain numéro notre chronologie des armements depuis 1914 jusqu'à leur disparition.

À suivre

A. Delporte (†)

## De 'Amical Belgian Marine Infantry' nam deel aan de MESA 2010



De in 2007 opgerichte Amical Belgian Marine Infantry- ABMI heeft als doel de vriendschapsbanden onder de Marine-Infanteristen en NP's, zowel van het beroeps- als van het reservekader, te onderhouden en te versterken. Tijdens haar activiteiten worden de BE-Marine Component ook gepromoot. Eind juni jl. namen enkele leden van de vereniging en hun partners, deel aan de beroemde 'Vierdaagse MESA 2010 rondwandeling'. Deze jaarlijkse manifestatie werd oorspronkelijk opgericht in 1967 onder de naam 'Herdenkingmars-HM' door het 3de Bataljon Ardeense Jagers, georganiseerd als een oefening in het kader van de 'fasten' van de eenheid, met als bedoeling de gevechtsroutes van de verdedigingsstellingen van de Ardeense Jagers in mei 1940 af te lopen. In 1968 werden andere militaire eenheden, reserveofficieren en burgers uitgenodigd om deel te nemen. In 1971 werd de naam gewijzigd in 'Mars van de Herdenking en Vriendschap-MHV', en tegenwoordig 'MESA: Marche Européenne du Souvenir et de l'Amitié'. (cfr. [www.marche-mesa.be](http://www.marche-mesa.be))

« Op donderdag 24 juni vertrokken wij vroeg in de morgen uit Brugge richting La Roche-en-Ardenne, met een aanhangwagen in ons zog, daar wij heel veel materiaal voor onze verkoop- en infostand moesten vervoeren om daar op de laatste dag van de MESA-vierdaagse, een grote tent op te zetten en er documentatie over de Marine –ter beschikking gesteld door Delcom IPR- en onze vereniging aan het publiek te presenteren.

We reden met de gelegenheidsoplegger eerst naar een chambre d'hôtes, gelegen op de Ardeense hoogvlakte ergens tussen Marche-en-Famenne en La Roche. Een gulle morgenzon kondigde een prachtige dag aan. Ook die dagen zou het 'Rochefort-itineraire' van de MESA baden in tropische temperaturen. De aanhangwagen werd voor die dag veilig achtergelaten op het erf van 'Le clos de la fontaine', een sprankelende naam voor een gerestaureerde hoeve uit begin 18de eeuw, opgetrokken in de typische natuursteen uit de streek. Marineblauw had ze nog nooit over de vloer gehad, zei de vriendelijke gastvrouw, die enthousiast sympathiseerde met de MESA en haar moedige wandelaars. We waren trouwens niet de enige deelnemers aan de Mesa die bij haar logeerden: de hoeve stelde tien kamers met ontbijt ter beschikking en een geurig verkwikkende terrastuin.

Zonder aanhangwagen ging het vlotter en doorkruisten we het golvende landschap aan de linkeroever van de Ourthe op weg naar Marche-en-Famenne, de start van de mars die derde dag. We passeerden het bloemrijke stadje Hotton en veel locaties waar jaren geleden de Marine-Infanterie oefeningen deed. Zoals aan de overkant van de Ourthe de 30m hoge rots waar initiatie van rotsafdalingen uitgeprobeerd werd; de brug over de Ourthe die bij nacht heroverd werd op gelegenheidspartizanen; en in de verte, waar de Ourthe onder de spoorwegbrug verdwijnt, een plaats waar de Marine-Infanterie het 'Kamp van Marche-en-Famenne', beveiligd door een eenheid 'Ardeense Jagers te voet' bij nacht infiltrerde. Nostalgische terugblik op tijden van zware training tijdens tactische oefeningen.

Voor de Mars 2010, was het nipt voor de inschrijvingen in Marche-en-Famenne; een soort lastminute bus bracht ons toch nog naar de start van de 16 kilometer. Dus geen 30 km wat Marine-Infanteristen zouden verwachten. De 'Amical' heeft een gevarieerd aantal leden en sympathisanten, wat de 16 km in dit golvend terrein meer dan moeilijk genoeg maakt. Die 16 km waren tof, leuk, afwisselend dalen en klimmen onder een verzengende hitte. Met o.a. verbroedering met Dirk, Jacky, Carolien, Michel &C° van de 'Marine Wandelploeg' aan de tearoom bij de toegang naar de rots, onze rots!

Na een verkwikkende nacht in 'Le clos de la fontaine', gevolgd door een stevig ontbijt rijk aan hoeveproducten en eigen fruit, haastten wij ons met de aanhangwagen naar La Roche, een bruisend Ardeens stadje. Daar werden we verwacht door de verantwoordelijke van de MESA, Kapitein-commandant Olivier Dhondt van de 7e Brigade, om vanaf 8u30 op de laatste en vierde dag



van de MESA, onze stand op te zetten. We reden met dooreen gehaspelde remsignalen en richtingaanwijzers de stad binnen: hulpvaardige handen 's morgens hadden, zo bleek later, de stekker van de aanhangwagen omgekeerd gekoppeld. Dus, niet onopgemerkt -we hadden toch een promotieopdracht ook- kregen we van de begripvolle, en dus Marinegenegen politie vrije doorgang naar het marktplaatsje aan de Quai de l'Ourthe. Geleid door medewerkers van de MESA, werd ons een plaats aangeduid; een strategische opstelling juist naast de 'Verbroedering Para' waar gesnorde oud-para's al druk in de weer waren met hun stand.

Na een poos lukte het ons toch vrij aardig een begin van een frame te maken, wat een halfuurtje later zou uitgroeien tot een kleurrijke shop. De shopkeepers, twee charmante dames van de ABMI, van wie later op de dag zou blijken dat ze ook goede verkoopsters waren, moesten plots met man en macht de tent hoeden niet met een verraderlijke thermiek de lucht in te gaan. Toegesnelde para's van de 'Verbroedering' deden het tij keren en hielden de tent mooi aan de grond; para's zijn trouwens gewoon thermieken te bedwingen. Wij waren ondertussen voor onze dames in het enig hotel op het pleintje duurbetaalde koffies gaan halen, die hen op een fraai plateautje, versierd met gevarieerde keuze aan suikers en koekjes, ter plekke werden aangeboden.

Er was net tijd genoeg geweest om de stand op te smukken of de eerste wandelaars sijpelden binnen. Posters over de Marine

en de nieuwe fregatten, affiches over de nakende 'Dagen van de Marine' te Zeebrugge en Neptunus-magazine exemplaren versierden het interieur. De artikelen uit de Neptunus-boetiek zoals 'admiraalpetjes' en andere typische Navy-items waren ook erg in trek. Extra promotie ging de ether in tijdens een interview van de lokale radio; een ideale gelegenheid om de 'Dagen van de Marine' te promoten. Dit allemaal voor een zeer gevarieerd publiek.

Gezien de shop en de dames in goede handen naast die gesnorde para's waren, vertrokken wij met een goed gevoel voor de lus La Roche-La Roche, 16 Km.

Later op de dag verzamelde het Marin detachement zoals afgesproken voor het slotdefilé vóór onze stand en twintig minuten later stapt we fier door de straten van La Roche onder begeleiding van de muziek van de Gidsen. Rond 16u30, na de bediening van de laatste koopgrage en geïnteresseerde wandelaars, werd de stand neergehaald en opgeborgen; de wandelploeg ging naar de slotreceptie van de MESA, anderen trokken kustwaarts, terwijl wij ons spoedden richting Sy, waar we overnachtten in een idyllisch hotelletje aan de oevers van de Ourthe. 's Anderendaags genoten we nog van een 'rappeldaling' langs sierlijke rotsen in pure commandostijl, voordaleer huiswaarts te keren met onze gedwee volgende aanhangwagen, deze keer met perfect ingeplugged lichten... »

FKP (H) R. Vermeersch



# Zénobe Gramme et les torpilles

Le concept des torpilles "automobiles" fut développé au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle par un officier d'artillerie navale autrichien resté anonyme. Il s'agissait d'un petit canot rempli d'explosif, propulsé et dirigé à distance par des filins vers les navires ennemis. Le capitaine de frégate Giovanni Luppis, autrichien lui aussi, a repris et amélioré cet engin; il est aujourd'hui considéré comme étant l'inventeur de cette nouvelle arme sous-marine appelée alors "salvacoste". Il en fit, en 1860, une première démonstration réussie à l'empereur François-Joseph d'Autriche, mais la commission navale lui demanda d'en améliorer le guidage ainsi que la propulsion. Luppis fera la connaissance de l'ingénieur anglais Robert Whitehead en 1864. Ces deux hommes développeront une nouvelle version du "salvacoste" qui sera présentée aux autorités navales austro-hongroises. Ce nouveau modèle de torpille automotrice d'un diamètre de 355mm (14"), d'une longueur de 3,35 mètres et d'un poids de 146 kg, dont 8 kg d'explosif, sera cette fois-ci adopté par la commission d'évaluation. Le gouvernement autrichien commandera les premiers exemplaires en 1867. C'est en 1872 que la Royal Navy commandera les torpilles de Whitehead de 14" et 16" (406 mm). Elles seront construites sous licence en Angleterre.



1. Fusée de tête - 2. Explosif - 3. Régulateur - 4. Réservoir d'air comprimé à 60 bar - 5. Moteur - 6. Chambre de flottaison - 7. Mécanisme de rotation des hélices - 8. Hélices et gouvernails

La torpille de Whitehead est pourvue de deux hélices (8) en bronze, mues par un moteur à air comprimé (5), des ailerons en assurent la stabilité et le gouvernail, encore rudimentaire, lui permet de se diriger en ligne droite. Le pouvoir de destruction est assuré par une fusée de tête ou percuteur (1) contenant une amorce qui fera détonner le fulminate de mercure provoquant aussitôt l'explosion de la charge (2). La charge est, d'ordinaire, de 15 à 30 kg de fulmicoton ou de dynamite. Un régulateur de submersion (3) fait cheminer la torpille, soit à la surface de l'eau, soit à des profondeurs allant jusqu'à 12 mètres. On détermine cette profondeur à l'avance; cela fait, le régulateur maintient la torpille à la profondeur voulue et son moteur la propulse à des distances allant de 1500 à 2000 mètres (+/- un nautique).

La torpille étant placée sur le pont du torpilleur, il faut l'introduire dans le tube lance-torpille.

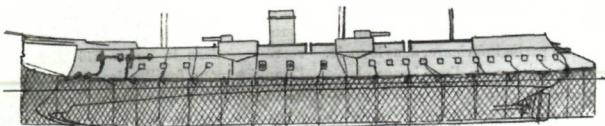


Portée par une enveloppe de toile, elle est suspendue par des chaînes à une potence. Deux hommes la dirigent en face de la culasse du tube et puis la poussent dans son logement. C'est une petite charge de poudre qui lance, par son explosion, la torpille hors du tube.

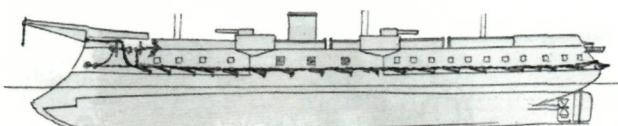


Feu ! Ordonne le commandant....On entend un bruit sourd, au milieu d'un petit nuage de fumée, la torpille s'élance dans les flots où on la voit s'enfoncer comme un marsouin. Le remous de son hélice permet de la suivre un temps du regard, ensuite on perd sa trace jusqu'à son explosion au contact du navire ennemi.

Les navires cuirassés de l'époque ont donc développé des moyens de défense contre cette nouvelle arme. Au mouillage, par exemple, ils utilisaient des filets pare-torpilles descendant au-dessous de la ligne de flottaison afin d'entraver la marche des engins destructeurs. Ce système ne peut guère fonctionner qu'au mouillage, car en marche il absorbe une grande partie de la vitesse du navire. Son poids est d'environ 60 à 70 tonnes pour un grand cuirassé. Appelé du nom de son inventeur, le filet Bullivian est composé de mailles rondes, enfilées les unes dans les autres dans tous les sens, comme les mailles d'une bourse, laissant à peine la place de passer le poing d'un homme. Ces filets ont d'abord été utilisés par la marine anglaise; ils ont plus tard été mis en service dans la marine française.



*Filet Bullivian déployé*



*Filet Bullivian replié*

Un autre moyen de prévenir la menace des torpilles qui attaquent sournoisement, dans l'ombre et le silence, est d'éclairer l'horizon et les abords immédiats des cibles potentielles au moyen de puissants projecteurs.



Suite aux progrès enregistrés dans le domaine de l'optique, de puissants projecteurs seront mis au point, permettant le balayage des flots par des faisceaux lumineux intenses. Le puissant éclairage fourni par la lumière électrique permet de scruter au loin l'horizon, et de reconnaître tout navire suspect.

La construction des projecteurs en verre, l'une des branches les plus délicates de l'optique, a vu le jour grâce aux travaux sur les phares lenticulaires qui ont permis la fabrication des premiers projecteurs à lentilles qui avaient déjà une portée de quatre mille mètres. Le réflecteur en verre constitue la partie la plus originale du projecteur. Son invention est le fruit des recherches menées par le colonel du génie Mangin. A l'aide d'une combinaison très ingénieuse de surfaces courbes, ce savant physicien a réalisé un miroir en verre jouissant des mêmes propriétés mathématiques que le miroir parabolique et pouvant être réalisé avec une perfection absolue, ce qui n'est pas le cas pour ce dernier. Le faisceau qui sort du projecteur Mangin est limité par une circonférence sans pénombre et n'a pas deux degrés d'ouverture angulaire. Dans le ciel il produit un trait lumineux, où il s'étend à perte de vue. Les navires qui en sont équipés l'emploient pour fouiller les côtes à grande distance. Lorsqu'il est nécessaire d'éclairer un espace plus large, il suffit de déplacer légèrement le foyer lumineux, à l'aide d'une vis. La lumière perd un peu de son intensité, mais

elle est répandue dans un angle beaucoup plus large. C'est avec cette technique que l'on surveille les abords immédiats des navires pour les protéger des attaques éventuelles des torpilleurs jusqu'à 4000 mètres.

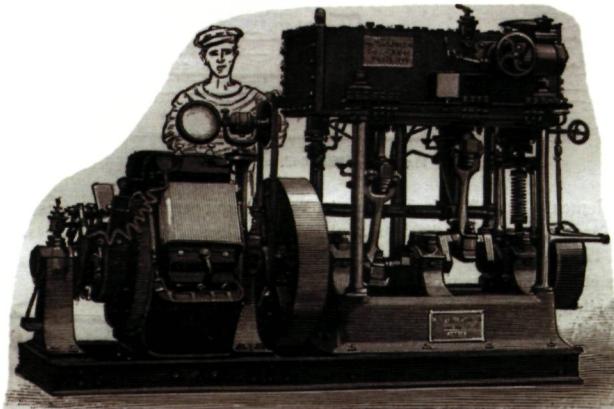


*Projecteur grand modèle de 60 cm*

Le projecteur de 60 centimètres de diamètre repose sur une fourche elle-même fixée au pont du navire. Un double système de suspension permet de le braquer dans toutes les directions. Le flux lumineux est produit par un intense courant électrique envoyé aux bornes des charbons, entre lesquels jaillit un puissant arc lumineux.

C'est ici que l'invention de notre illustre compatriote Zénobe Gramme va s'avérer très utile et efficace. Les générateurs électriques alimentant ces projecteurs sont des dynamos aussi appelées "machines de Gramme". Le poids et le volume des dynamos ont diminué et leur puissance a augmenté. Une série de moteurs à grande vitesse a été créée de façon à actionner les dynamos directement, sans l'intermédiaire de courroies, ce qui permet de loger les ensembles dans les locaux les plus exigus. Le moteur dynamo-électrique permet d'alimenter, outre les projecteurs, tout l'éclairage intérieur du navire. L'ensemble du moteur et de la dynamo n'a pas plus de 1,50 mètre de hauteur et sa longueur atteint à peine 2,50 mètres, c'est un jouet à

côté des machines à vapeur qui occupent à elles seules plus d'un tiers du bâtiment.



Générateur d'électricité du cuirassé l'Indomptable



Zénobe Gramme naquit à Jehay-Bodegnée, près de Liège en 1826.

Electricien de formation, il construira la première dynamo industrielle en 1871; la deuxième dynamo qu'il construisit est exposée au musée de la Maison de la Métallurgie et de l'Industrie de Liège. En Belgique, deux monuments lui sont dédiés, l'un à Hannut, l'autre à Liège où une école d'Ingénieurs Industriels porte son nom: l'Institut Gramme.

Il meurt en 1901 à Paris où son corps est inhumé au cimetière du Père-Lachaise



La Marine fit construire le voilier Zénobe Gramme en 1961 par les chantiers Boel (Temse). Il fut alors employé comme navire de recherche océanographique; aujourd'hui, il est utilisé comme navire-école pour les officiers et sous-officiers, et comme navire de représentation.

#### Caractéristiques du Zénobe Gramme:

Navire gréé comme un Ketch bermudien  
Coque en bois

Dimensions: L.: 28,15 m - l.: 6,85 m

Déplacement: 136 tonnes

Tirant d'eau: 2,80 m

Voilure: 700 m<sup>2</sup>

Grand mat: 32 m

Equipage: 1 officier, 3 sous-officiers, 3 matelots et 10 élèves

CPF e.r. J.-P. Hosdain

## Eguermin, Belgisch 'Centre of Excellence'



Officieel erkend als een van de drie maritieme 'Centers of Excellence' binnen de NAVO verzorgt de internationaal erkende school voor mijnenbestrijding van Oostende, Eguermin, sinds 1975 opleidingen voor de bemanningen van Belgische en Nederlandse mijnenbestrijdingsschepen maar ook voor alle bevriende landen die daarom verzoeken.

Op zee wachten moderne mijnen geduldig op schepen die langskomen. Ze kiezen hun doelgroep en ontploffen op het meest geschikte ogenblik om zo hun slachtoffers de meeste schade toe te brengen. In alle conflicten van de afgelopen vijftig jaar, van Korea tot de Golfoorlog, werden mijnen gebruikt. Sinds 2006, na de dood van drie Nederlandse vissers, hebben de Belgische en de Nederlandse marines de vernietiging van mijnen en bommen die zich nog in de Noordzee bevinden -erfenis van twee wereldoorlogen- geïntensieveerd. In vier jaar tijd zijn er al meer dan 800 vernietigd, en dit zonder schade te berokkenen of slachtoffers te eisen. De mogelijkheid om deze mijnen te vinden en te vernietigen is dus zeker geen overbodige luxe voor een marine, maar een noodzaak. Om zo weinig mogelijk kwetsbaar te zijn, dienen de bemanningen een zeer specifieke opleiding te krijgen.

De mijnenbestrijdingsschool Eguermin, die tot doel heeft een kwaliteitsvolle opleiding te verschaffen in ideale omstandigheden, werd opgericht op basis van een binational akkoord tussen de ministeries van Defensie van België en Nederland. Zij is gevestigd in de kazerne Bootsman Jonsen, gelegen tussen de 'tettenbrug' en het Hazegras. De opleiding vindt plaats zowel in de klas, met simulators als aan boord van schepen. Het gebruik van moderne leermiddelen, simulators en computers stelt de studenten in staat gespecialiseerde en realistische kennis te verwerven. Oefenen met dit soort materieel verbetert de efficiëntie van de operatoren. Sinds 2008 beschikt Eguermin over een nieuwe simulator die voor de studenten de realiteit op zee aan boord van Belgische en Nederlandse mijnenjagers nabootst. De

grafische mogelijkheden gaan zo ver dat de weersomstandigheden, de stroming, de zichtbaarheid, ja zelfs de vegetatie aangepast kunnen worden. Alle scenario's zijn aldus mogelijk. De werkinstructies kunnen meer in detail onderzocht en uitgetest worden, alsook verscheidene technische configuraties gesimuleerd zoals aan boord. Dankzij dit dynamische instrument is het mogelijk theoretische kennis onmiddellijk in de praktijk om te zetten.

De school heeft sinds 2005 het kwaliteitslabel ISO 9001-2008. Het evenwicht tussen beide naties wordt binnen Eguermin bewaard zowel betreffende personeel, instructeurs, als voor het beheer van de begroting. De school bestaat uit drie divisies: een afdeling Onderwijs en Vorming, een afdeling die verantwoordelijk is voor expertise-uitwisseling tussen de 'centres of excellence' van de NAVO, en de uitvoerende afdeling administratie, logistiek, financiën en technische ondersteuning.

De studenten werken in een ideale omgeving. Ze beschikken er over comfortabele accommodaties en verscheidene studeerfaciliteiten worden hen aangeboden. Een brede scala tactische en technische opleidingen is beschikbaar. De cursussen voor de Belgische en Nederlandse leerlingen worden gedoceerd in het Nederlands en het Frans, de NAVO- en internationale cursussen in het Engels. Ook trainingen van een à twee weken aan boord met teams van specialisten worden aangeboden aan het marinpersoneel. De locatie in het centrum van 'de koningin der badsteden', de parel van de Belgische kust maakt het nog aantrekkelijker.

In 2009 hebben meer dan 700 studenten uit 25 landen er cursussen gevolgd. De meeste buitenlandse studenten maken gebruik van de hotelfaciliteiten in de stad tijdens hun verblijf bij ons. Sinds 2004 heeft de garnizoensstad Oostende het peterschap aanvaard van Eguermin. Elk jaar, naast wederzijdse vriendschappelijke samenkomsten, probeert Eguermin een activiteit ten behoeve van lokale scholen te organiseren.

Meer informatie over Eguermin is beschikbaar op [www.eguermin.org](http://www.eguermin.org)

CPF P. CORNEZ



## On mandate de La Spezia (It.)

# Interview exclusif à bord du porte-aéronefs italien ITS Cavour



Ce porte-aéronefs de 27.500 tonnes de déplacement et de 244 m de longueur commissionné en 2009, a été engagé au début de cette année, dans une mission humanitaire d'assistance aux populations sinistrées à Haïti, à la suite d'un violent tremblement de terre. Invité à bord en septembre

dernier, Neptunus a recueilli le témoignage de son commandant, le capitaine de vaisseau Gianluigi Reversi (°1963).

*Neptunus : Commandant, vous devez être fier, à juste titre, d'être le premier CO de ce fleuron de la Marine italienne. Quand avez-vous pris vos fonctions et quel fut votre programme depuis ce jour-là?*

CPV G. Reversi : J'ai rejoint le navire en octobre 2005, alors qu'il était encore en construction, et l'ai véritablement vu évoluer au jour le jour. Ce ne fut toutefois que lors de sa réception officielle par la Marine, le 28 mars 2008, que j'en fus nommé commandant. Avec les ingénieurs du chantier, nous avons effectué les premiers tests en mer, puis procédé à des essais de manœuvrabilité et à des exercices-tests de Damage Control. Retour ensuite à Muggiano en décembre 2008 pour quatre mois d'entretien, de révisions et/ou ajustements des programmes initiaux. Nous avons ensuite réalisé avec succès de nombreux exercices de vols, de jour comme de nuit, avec des AB-212, des EH-101 et AV-8B Harrier, et testé in situ toutes les procédures de décollage et atterrissage de nos appareils. Après le commissionnement du navire le 10 juin 2009, nous avons testé sur le plan opérationnel, les capacités de combat du navire et analysé l'ensemble des systèmes afin de vérifier s'ils répondaient idéalement aux exigences préétablies. Idem pour tous les types d'avions et

d'hélicoptères embarquables sur ce navire. Fin 2009, nous participâmes à notre premier grand exercice national d'importance, AMPHEX 2009, avant d'être déployé début 2010, à Haïti, pour y fournir aide et assistance aux victimes du tremblement de terre. Depuis que nous sommes opérationnels, le ITS Cavour a déjà parcouru plus de 30.000 nautiques !

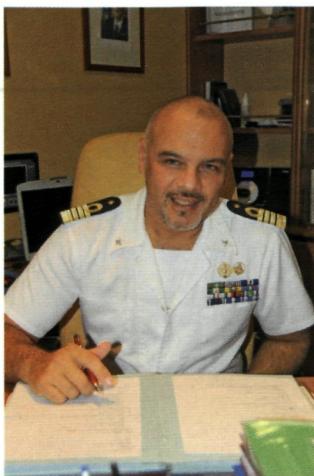
*Neptunus : Quel rôle le ITS Cavour est-il appelé à jouer au sein de la Marine italienne?*

CPV G. Reversi : Le ITS Cavour est avant tout un porte-aéronefs, mais c'est aussi un navire de type 'multi-purpose'. Dans ce cas, il fonctionne comme une plate-forme C2 pour des commandements inter/nationaux ou joint/combined, pour participer à des opérations de projection de forces; de lutte anti-sous-marin; antisurface et/ou antiaérienne, etc. Utilisant alors à la fois les moyens de détection et systèmes de combat du navire et ceux installés à bord de notre aviation embarquée. De cette façon, nous pouvons étaler tant des attaques aériennes que fournir un support logistique pour des missions amphibies ou de transports stratégiques. En outre, nous sommes en mesure d'assumer depuis la mer, des opérations en territoires sinistrés, comme ce fut le cas dernièrement, lors de l'opération White Crane à Haïti; une mission HA/DR - Humanitarian Assistance / Disaster Relief.

*Neptunus : Quelles sont les principales innovations à bord de ce bâtiment?*

CPV G. Reversi : D'un point de vue technique, une des principales innovations est assurément le système 'Integrated Platform Management System - IPMS', et le 'Command and





Control Management System'. Nous disposons de plus d'une machinerie propulsive, non nucléaire, la plus puissante jamais construite pour un navire : 120.000 C.V. (88.200 kW) ! Les autres grands avantages de ce navire résident d'une part, dans sa conception basée sur le principe du 'Lean Manning' – c'est-à-dire qu'il est doté de multiples automatisations et que l'on peut ainsi réduire l'équipage d'environ 15 % – et d'autre part, le fait de pouvoir embarquer d'importants staffs civils et/ou militaires, du matériel, un vaste module hospitalier, etc.; le tout bénéficiant d'excellentes conditions d'espace et de confort.

*Neptunus : Comment évaluez-vous ce nouveau type de navire?*

CPV G. Reversi : Ayant passé un certain temps en mer à bord de ce navire, je puis dire que ses performances dépassent notre attente. Sa tenue de mer et manœuvrabilité sont excellentes, même par gros temps. Ainsi par exemple, par force 6 Bft, il garde toute sa capacité opérationnelle, autorisant même les opérations aéronavales. Ses systèmes de propulsion et de timonerie assurent une parfaite réaction en toutes circonstances. Ses capacités de manœuvre sont assurées par des thrusters de proue et de poupe, ainsi que par des stabilisateurs latéraux actifs. Cela permet aussi d'avoir un cercle de giration réduit et une parfaite précision lors d'évolutions portuaires ou de mise à quai. Le navire répond docilement, même confronté à diverses conditions météo, ce qui est particulièrement important lors d'évolutions à vitesse réduite.

*Neptunus : Votre premier déploiement opérationnel était l'Opération White Crane, une mission HA/DR (Humanitarian Assistance / Disaster Relief) à Haïti. Comment votre équi-*

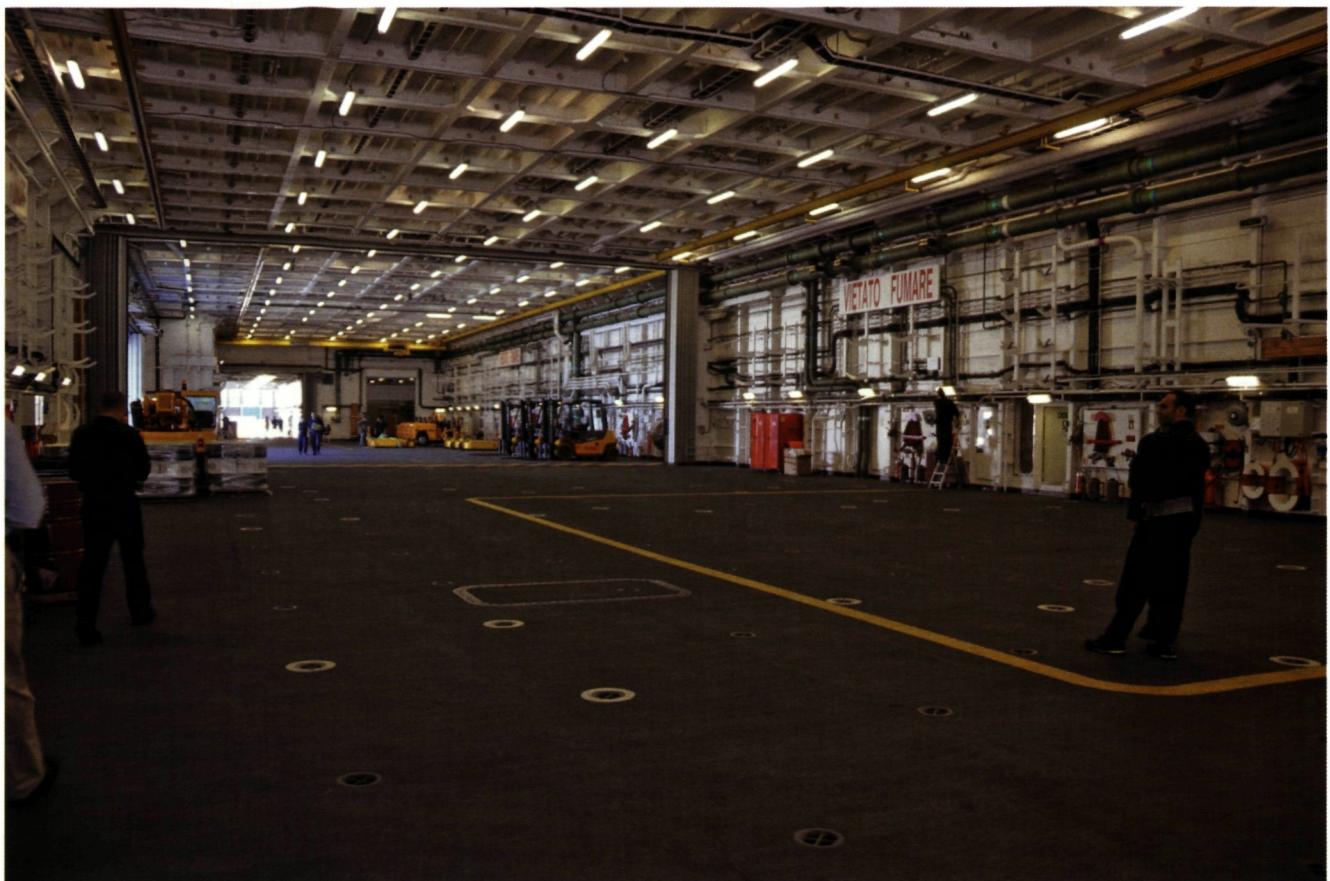
*page et vous-même avez appréhendé cette mission?*

CPV G. Reversi : 48 heures après avoir reçu notre ordre de mission du gouvernement, nous étions prêts à prendre la mer. Le 16 janvier nous escalions à Civitavecchia pour y embarquer de l'équipement lourd, soit en tout, quatre hélicoptères SH-3Ds et deux EH-101; 176 véhicules; 47 abris; 12 tonnes de nourriture; 176 tonnes de médicaments; 78 tonnes de matériel de la Croix-Rouge; 26,8 tonnes de tentes, etc. En plus de notre équipage normal, nous avons encore embarqué du personnel de l'armée de Terre, de l'Air, de la Marine, des carabinieri ainsi que du personnel civil de la Croix-Rouge et un team médical du Celio Military Hospital de Rome. Nous avons appareillé le 19 janvier et après une escale technique d'un jour à Las Palmas, nous sommes arrivés le 28 à Fortaleza au Brésil pour y embarquer encore un Super Puma UH-14 et un UH-12 Squirrel; 11 civils (6 docteurs et 5 nurses) et 63 militaires. Le 2 février, à peine 11 jours après notre départ de La Spezia, nous étions sur zone à Haïti. Vu les dégâts causés par le tremblement de terre, nous ne pûmes débarquer notre matériel à Port-au-Prince. Aussi l'avons-nous donc mis à quai en République Dominicaine, d'où il fut acheminé par la route, vers Haïti.

*Neptunus : Quelle type d'assistance avez-vous fourni là-bas?*

CPV G. Reversi : Tous les départements de mon équipage ont été mis à contribution. Tous travaillant, par roulement, à bord et à terre, pour dispenser des soins médicaux et distribuer de l'aide humanitaire. Notre team médical collabora activement avec les





trois Advanced Medical Sites et les navires-hôpitaux. Nous prodiguâmes des soins à environ 2.500 patients, dont à 481 à bord; nous pratiquâmes 60 opérations chirurgicales; plus de 100 diagnoses au moyen de notre CAT scan (Computed Axial Tomography); 225 Radioscopies, 96 écho-scans, etc. Nos embarcations de servitude transbordèrent de et vers le navire, du personnel, toutes sortes de matériel, des véhicules, etc., pour un total de plus de 1.000 heures de navigation. Les hélicoptères embarqués furent utilisés sur tout le territoire haïtien, transportant au total 496 personnes et 124 tonnes de matériel. Ils affichèrent plus de 470 heures de vol dont 60 pour les évacuations médicales. La Composante Terre était chargée du dégagement des routes; de l'installation de trois hôpitaux de campagne d'une capacité de 150 patients/jour; du dégagement de débris; de la réhabilitation d'habitations et de la distribution d'aide là où la plus grande nécessité se faisait sentir. Nous étions là-bas le seul contingent international à disposer d'une unité hyperbare apte à fournir une oxygénothérapie aux blessés graves. Grace à ce type de traitement –la respiration d'oxygène sous pression stimule la circulation sanguine et favorise la cicatrisation!– nous avons réussi à éviter l'amputation certaine de nombreux bras et jambes. En support médical, notre bloc sanitaire était en liaison constante, via

satellite, avec le Celio Military Hospital et le navire-hôpital américain USNS Comfort, lui aussi sur zone. Le 31 mars nous avons quitté Port-au-Prince et sommes arrivés à La Spezia le 14 avril 2010.

*Neptunus : Quel fut le plus important défi pour vous et votre équipage au cours de cette mission?*

CPV G. Reversi : Les deux plus grands défis furent d'une part, la constante coordination de mon personnel qui travaillait avec des équipements complexes, dans un environnement hostile, avec tout ce que cela implique au niveau de la sécurité pour l'équipage. Et d'autre part, le fait d'être à plus de 7.000 nautiques de son port d'attache, et d'opérer dans une zone où toutes les infrastructures ont été anéanties par le tremblement de terre. Néanmoins, cette opération White Crane a démontré la parfaite multifonctionnalité du ITS Cavour. A telle enseigne que lorsque Catherine Ashton, la ministre des Affaires Etrangères de l'UE est venue nous rendre visite le 3 mars à Port-au-Prince, elle déclara que tous les pays européens devraient prendre exemple sur l'Italie –et en particulier sur sa Marine– car cette mission HA/DR à Haïti était l'archétype de l'assistance en zones sinistrées.

*Neptunus : Après cette opération humanitaire, quels sont les déploiements prochains du Cavour?*

CPV G. Reversi : Il est prévu de participer prochainement à deux exercices nationaux majeurs : les Mare Aperto 2011 et Amphex 2011. Ceux-ci constitueront assurément les ultimes épreuves en vue de la full operatio-

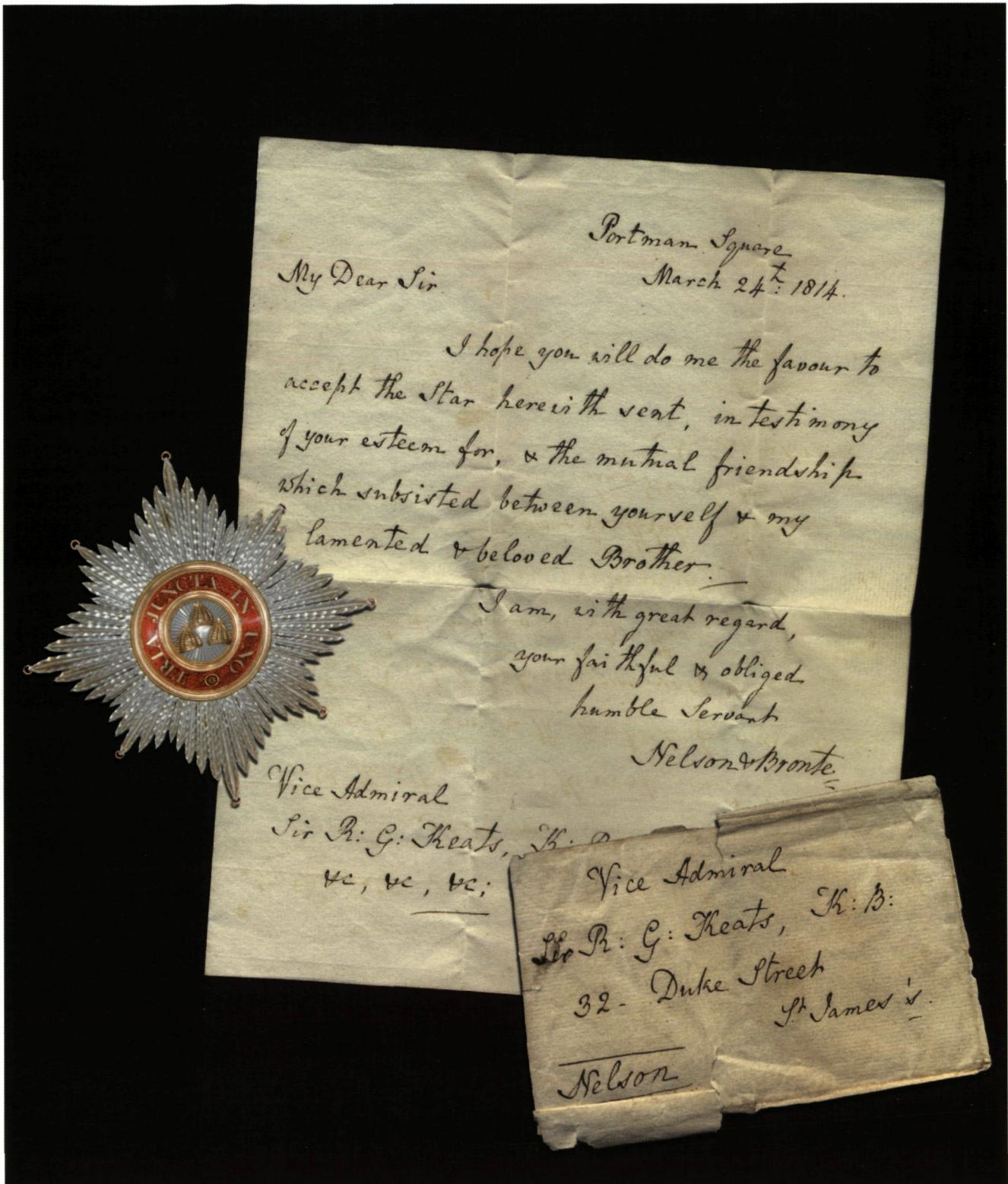
nal readiness de ce navire. Mais j'ai toute confiance en lui, et surtout en mon équipage dont le 'spirit' et le total engagement n'ont jamais failli.

Reportage G.A.H. Toremans & Fr. Philips

## Caractéristiques techniques du *ITS Cavour*

Mis sur cale	le 17 juillet 2001
Lancé	le 20 juillet 2004
Commissionné	le 10 Juin 2009
Displacement	27.500 tonnes (full load)
Dimensions	244 m x 40,30 m x 8.7 m
Propulsion	Combined Gas Turbine and Gas Turbine (COGAG) ; 4 x General Electric (GE)/ Fiat Avio LM 2500 gas turbines (119.680 hp); 2 hélices (5 pales) à pas variable ; 6 Wartsila CW12V200 diesel generators (17.6MW). Thrusters de proue et de poupe, ainsi que 2 paires de stabilisateurs latéraux actifs.
Vitesse	30 noeuds
Autonomie	7.000 nautiques à 16 noeuds
Equipage	486 + 450 Marines, 211 aircrew et si nécessaire, jusqu'à 200 Off/Staff complémentaires
Armement	3 OTO Melara-Oerlikon KBA 25mm/80 gun. Fitted for but not with 2 OTO Melara 76mm/62 Super Rapid guns
Missiles	32 Aster 15 SAMs in two 16-cell SYLVER VLS launchers.
CMS/Fire	SELEX-SI CMS.
Radars & Détection	Multi-Function Radar (MFR): SELEX-SI MM/SPY-790 EMPAR Surface Search/Navigation: SELEX RASS-30X/I. Air Search: SELEX RAN-40L 3D. Navigation: GEM Electronic MM/SPS-753. Air Control: SELEX-S&AS AN/SPN-720 Fire control: Fitted for SELEX NA 30 (Dardo-E) radar/EO for 76mm/62 guns.
Countermeasures	SLAT Torpedo Countermeasures and 2 Oto Melera SCLAR-H decoy launchers.
Sonar	Mine avoidance sonar
Avions/hélicopt.	8 AV-8B Harrier II ou F-35B Joint Strike Fighter (JSF) 12 EH-101 Merlin or NH-90 helicopters.

# Lord Nelson's vermite borstter



Lord Nelson is een van de meest legendarische figuren uit de geschiedenis van de Royal Navy. Wie kent hem niet als de overwinnaar van de slag bij Kaap St Vincent, de Nijl, Kopenhagen, Trafalgar en door zijn romance met Emma Hamilton. Maar toen in 1900 een dief Nelson's meest persoonlijke relieken, inclusief zijn gouden medailles, zijn horloge en zijn zwaard uit de Painted Hall in Greenwich stal, verloor de Britse Natie plots een waardevolle band met deze "Immortal Hero".

Gelukkig werd de uit zilver, goud en email vervaardigde "Order of the Bath" borstster – Nelson's eerste ereteken en in zijn ogen het meest belangrijke – niet gestolen. Na het overlijden van de admiraal in 1805, erfde zijn broer Rev. William Nelson de eretekens en titels<sup>1</sup>. In 1814 schonk deze laatste de originele Bath-ster aan Nelson's grote vriend en vertrouweling admiraal Sir Richard Goodwin Keats. Die ster, afgebeeld op talrijke schilderijen en busten, inclusief Nelson's Column op Trafalgar Square, werd onlangs door een rechtstreekse afstamming van admiraal Keats op een openbare veiling te koop aangeboden.

Nelson had al lang zijn zinnen op het ridderchap in de "Order of the Bath" gezet. Deze titel werden hem toegekend als bijzondere erkenning voor zijn uitzonderlijke bijdrage tot de overwinning bij Kaap St Vincent op 14 februari 1797. Hij ontving eveneens de Naval Gold Medal, omdat hij tijdens die zeeslag tegen de orders van de opperbevelhebber Middellandse zee, admiraal Sir John Jervis, in en op eigen initiatief de gevechtslijn verliet. Hij viel een deel van de Spaanse vloot aan dat op het punt stond te vluchten. Daarop veroverde hij aan het hoofd van een enterploeg twee Spaanse linieschepen, terwijl de rest van de vijandelijke vloot moeizaam haar toevlucht in de haven van Cadiz zocht.

Later dat jaar nam Nelson deel aan de aanval op Santa Cruz, Tenerife, waarbij hij zijn rechterarm verloor. Toen hij naar huis terugkeerde om van zijn wonde te herstellen, kende Koning George III hem in september 1797 de "Order of the Bath" toe.

Bovendien ontving Nelson nog talrijke eretekens, o.m. twee supplementaire Naval Gold Medals voor de Slag aan de Nijl (1798) en postuum, die voor de Slag bij Trafalgar (1805).

Nelson was zeer fier op al deze eretekens. Hij bestelde dan ook verscheidene handgeborduurde uitvoeringen in goud- en zilverdraad, die op zijn uniformen prijken. Toen hij tijdens de slag bij Trafalgar werd geveld door een Franse scherpschutter, droeg hij die eretekens – inclusief een kopie van de Bath-ster – hoewel, naar verluidt, Captain Hardy<sup>2</sup> bij hem had aangedrongen ze niet te dragen, net uit vrees dat hij als doelwit zou gekozen worden.

### Brief aan Keats

Na Nelson's overlijden erfde zijn broer, Rev. William Nelson, de titels Nelson en Bronté. Op 24 maart 1814 zond deze laatste de Bath-ster naar de grote vriend en vertrouweling van zijn broer, viceadmiraal Sir Richard Keats (KB)<sup>3</sup>. In een begeleidende brief, die samen met de borstster te koop werd aangeboden, schrijft hij: "Geachte heer, ik hoop dat U mij het genoegen zult doen hierbij deze Borstster te accepteren, als getuigenis van uw achtung en de wederzijdse vriendschap tussen U en mijn betreueerde en geliefde Broeder. Uw trouwe en nederige dienaar Nelson & Bronte".

Hoewel Keats aan geen enkele van Nelson's vermaarde zeeslagen deelnam, was hij zelf een beroemde marineofficier en -tacticus. Hij is vooral bekend om zijn bijdrage aan de acties in de "Gut of Gibraltar" in juli 1801 en de Slag van Santo Domingo in 1806.

Uit nader onderzoek van Nelson's briefwisseling blijkt hoe toegewijd hij aan Keats was. Het is bekend dat beiden Nelson's gevechtsplan, dat later zou toegepast worden tijdens de zeeslag bij Trafalgar, bespraken in Nelson's huis te Merton in 1805. Beiden waren vertrouwelingen van de hertog van Clarence, de latere koning William IV (1830-1837) en zij speelden een belangrijke rol in zijn maritieme opleiding. William IV kreeg hierom de bijnaam: 'The Sailor King'.

1. William Nelson, 1st Earl Nelson, 2nd Duke of Bronté (° 20 April 1757 - † 28 February 1835) was de oudere broer van Horatio Nelson, 1st Viscount Nelson. Na de dood van zijn jongere broer bij de Slag van Trafalgar op 21 oktober 1805 erfde hij zijn barontitels (Baron Nelson of the Nile and of Hilborough in the County of Norfolk, titel gecreëerd in 1801) en eveneens de titel van Hertog van Bronté in het Koninkrijk v.d. Beide-Siciliën. Na zijn overlijden zonder mannelijke erfgenaam werden al zijn Engelse titels overgedragen aan Thomas Bolton, de zoon van zijn zuster Susannah, terwijl het Italiaanse hertogdom naar zijn dochter Charlotte, Lady Bridport ging.

2. Bevelhebber van HMS Victory

3. Knighthood and the Order of the Bath = Ridderschap en de Bath- Orde.

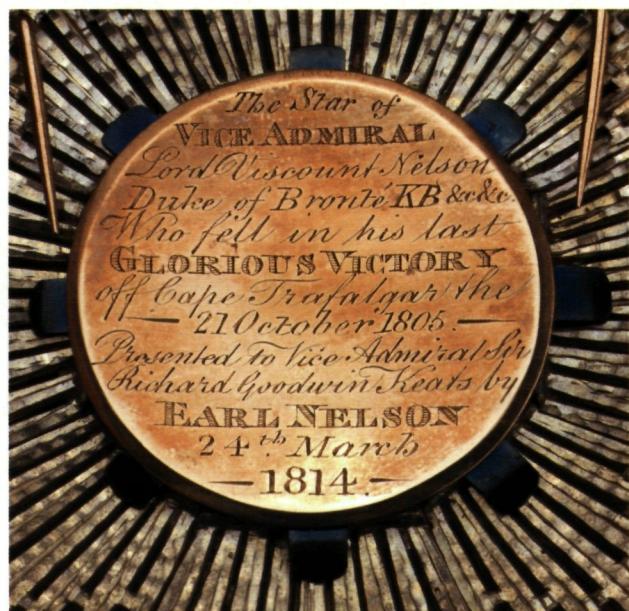


Nelson's gestolen decoraties (KB kleinood, bovenaan in het midden) gefotografeerd circa 1889

Het grootste aantal van Nelson's decoraties werd in 1895 door de Staat bij Christie's voor een bedrag van 2.500 £ gekocht. Zij werden nadien publiek tentoongesteld in de Painted Hall in het Greenwich Hospital, maar daar werden ze tijdens de nacht van 8 december 1900 gestolen. De dief had zich laten opsluiten in het gebouw. Hij ging er met de waardevolle voorwerpen vandoor via een venster op de bovenverdieping. Een beloning van 200 £ werd voor zijn arrestatie uitgeloofd. Doch hij werd pas in 1904 gesnapt, waarop hij tot zeven jaar dwangarbeid werd veroordeeld. Op Nelson's uurwerk en zegel na, die nu te bezichtigen zijn in het National Maritime Museum te Greenwich, is er geen enkel spoor van de gestolen gouden medailles en de andere relieken.

### Beschrijving van de borstster

De kentekens van de Bath-orde bestaan uit de borstster, een bijhorende gouden halsketting met het juweel. In het centrum van de achtpuntige zilveren ster bevindt zich een rode semitransparante emaillen ring met het motto van de orde: "Tria juncto in uno" (Drie verenigd in één). Op de keerzijde werd volgende tekst gegraveerd: "Ster van Viceadmiraal Lord Viscount Nelson hertog van Bronté KB &c &c. Gesneuveld tijdens zijn ultieme Roemrijke Overwinning ter hoogte van Kaap Trafalgar op 21 oktober 1805. Geschenken aan Viceadmiraal Sir Richard Goodwin Keats door Earl Nelson op 24 maart 1814".



Nelson's halsketting<sup>4</sup> was voorheen in het bezit van generaal Alexander Nelson Hood, 1st Viscount Bridport en 4th Duke of Bronté, die huwde met de dochter van Rev. William Nelson. Later kwam ze in het bezit van een Britse officiële verzameling waar ze nu bewaard wordt. Het kleinood echter, ging verloren bij de Greenwich-diefstal.

4. Het complete set van *Knight Compagnon of the Order of Bath* bestond uit een geëmailleerde gouden ketting met juweel voor het gebruik bij ceremoniële gelegenheden, evenals een ster en een sjerpe met kleinood die altijd konden gedragen worden.



Dit portret van Nelson werd geschilderd door Lemuel Francis Abbott. Het dateert van 1797 en toont Viscount Nelson met de 'Naval Golden Medal for the Battle of Cape St Vincent' rond zijn hals en de 'Order of the Bath'borstster. © The National Portrait Gallery, London.

## Nelson en de Slag bij Kaap Sint Vincent

Geboren in Norfolk trad Horatio Nelson (1758-1805) in dienst bij de Royal Navy op de leeftijd van 12 jaar en maakte er zeer snel promotie. Eerst diende hij in West-Indië, reeds bij de aanvang van de Franse revolutionaire oorlogen in 1793, kreeg hij het commando over zijn eerste schip, HMS **Agamemnon**. Hij werd toen op patrouille gezonden in de Middellandse Zee.

In 1794 ontving hij de opdracht het Franse garnizoen op Corsica te blokkeren. Hij was betrokken bij het bombardement van Calvi, daar verloor hij zijn gezichtsvermogen op het rechteroog, toen hij getroffen werd door flarden van een stukgesloten zandzak. Het volgend jaar verpletterde hij samen met andere schepen de Franse vloot, die hierna haar plan om Corsica te heroveren opborg.

Toen Sir John Jervis in 1796 werd benoemd tot opperbevelhebber van de Britse vloot in de Middellandse Zee, stelde hij Nelson aan als bevelhebber. Commodore Nelson had de opdracht met zijn schepen de Franse havens te blokkeren. Het was Nelson die Jervis waarschuwde over de aanwezigheid van de Spaanse vloot ter hoogte van Kaap Sint Vincent, aan het meest westelijke punt van Portugal. De twee vloten troffen elkaar op Valentijnsdag, 14 februari 1797.

Nelson bevond zich in de achterhoede van de Britse gevechtslinie, maar hij vond dat er individueel moest worden ingegrepen. Zo negeerde hij de bevelen en verliet hij de linie. Met zijn schip HMS **Captain** (74 kanons)<sup>5</sup> viel hij de **San Josef** (112 kanons), de **San Nicolas** (80 kanons) en de **Santissima Trinidad** (130 kanons) aan. Na een uur heen en weer schieten met grof geschut en met de hulp van HMS **Culloden** veroverde Nelson, aan het hoofd van een enterploeg, de **San Nicolas** al roepend: "Westminster Abbey or glorious victory!" De **San Josef** trachtte nog de **San Nicolas** ter hulp te komen maar tevergeefs en Nelson veroverde dat slagschip op zijn beurt. Van de vier Spaanse schepen die zich overgaven, werden er twee door Nelson overmeesterd.

Het nieuws van deze overwinning werd in Engeland enthousiast onthaald. Jervis kreeg de titel "Earl St Vincent" en Nelson werd, ondanks zijn ongehoorzaamheid, gevierd door gans de Natie. Hij werd tot "Knight of the Bath" benoemd en conform de standaardprocedure, wegens zijn anciënniteit en zonder enig verband met de zeeslag gepromoveerd tot "Rear Admiral of the Blue". Later in de loop van datzelfde jaar nam hij deel aan de bestorming van Santa Cruz, Tenerife, waar hij zijn rechterarm verloor. Het jaar daarop kreeg hij de opdracht Napoleon met zijn invasievloot te lokaliseren. Die zoekopdracht culmineerde in de Zeeslag van de Nijl (Abukir) en de vernietiging van de Franse vloot.

1801 was het jaar van Nelson's overwinning in de slag van Kopenhagen. Nadien werd hij benoemd tot opperbevelhebber Middellandse Zee en kreeg hij HMS **Victory** als vlaggenschip. Op 21 oktober 1805 ontdekte hij ter hoogte van Kaap Trafalgar de verenigde Frans-Spaanse vloot, die hem eerder ontsnapt was. Achttien vijandelijke schepen werden vernietigd met meer dan 14.000 bemanningsleden. De Engelse vloot van haar kant verloor geen enkel schip, doch telde wel 1.500 slachtoffers, Nelson inclusief. Hij werd door een Franse scherpschutter op het dek van de **Victory** vanwege zijn opzichtige uniform herkend.

Nelson's stoffelijk overschot werd naar Londen overgebracht, waar het gedurende drie dagen opgebaard lag, ironisch genoeg in de Painted Hall te Greenwich, waar later zijn eretekens zouden gestolen worden. Op 9 januari 1806 had de begrafenisplechtigheid plaats: 32 admiraals, meer dan honderd kapiteins en 10.000 manschappen escorteerden zijn lijkstaf van de Admiralty naar zijn laatste rustplaats in de crypte van St Paul's Cathedral.

## De Morton & Eden veiling

Morton & Eden zijn gespecialiseerde veilingmeesters van antieke munten, oorlogsmedailles, eretekens en decoraties, historische medailles en bankbiljetten. De firma werd opgericht in 2001 door James Morton en Tom Eden, beiden voormalige directeurs van de afdeling "Munten en Medailles" bij Sotheby's, waarmee ze trouwens nog steeds nauw samenwerken. De borstster, die nog nooit voor het grote publiek tentoongesteld was, werd op vrijdag 22 oktober 2010, exact één dag na "Trafalgar Day" te koop aangeboden door de veilingmeesters Morton & Eden. De opbrengst werd geraamd tussen de 300.000 £ en 500.000 £, maar het lot nummer 'één'<sup>6</sup> raakte aanvankelijk niet verkocht en werd ingetrokken. Uiteindelijk verkocht Morton & Eden de ster na de veiling aan een particulier.

VTZ(T) Jens Van Herck

### Bronnen :

The Morton & Eden press release & The Morton & Eden catalogue no. 45.

With kind permission of:

Mr. Christopher Proudlove, Press Officer Morton & Eden, London.

Mr. James Morton, Morton & Eden, London.

The National Portrait Gallery, London.

The Nelson portrait by Lemuel Francis Abbott is in the collection of the National Portrait Gallery and is reproduced here by kind permission. It may be published only in connection with a preview or review of the Morton & Eden auction and should be credited  
© National Portrait Gallery, London.

5. meervoud van scheepsgeschut = kanons

6. Lot #1 bestond uit "The Most Honourable Order of the Bath, Knight Companion's" borstster, toegekend aan Vice-Admiral Horatio Nelson na de slag van Kaap St Vincent, samen met de originele brief die de schenking van de borstster aan Viceadmiral Sir Richard Goodwin Keats KB begeleidde.

## P&O Ferries

### De European Endeavour zal opnieuw de lijn Zeebrugge – Dover verzorgen



Het lijkt wel dat we terug in de tijd gaan! Nadat sedert 27 maart 11. de Ostend Pride (voormalige Prins Filip) terug haar oorspronkelijke veerdienst Oostende –Rams-gate hervat heeft, verzorgt sedert 7 april de veerboot European Endeavour, in dienst bij P&O Ferries, opnieuw de veerdienst Zeebrugge–Dover, na de stopzetting ervan in 2002. Het schip kan tot 100 vrachtwagens vervoeren en zal dagelijks één heen-en-weer overtocht verzorgen tussen de Belgische en de Britse havens. Elke overtocht duurt zo'n 4,30 uur. Daarnaast kan het tevens verder ingezet worden op de lijn Dover–Calais dat het destijds bediende. "Wij bouwen momenteel in Zeebrugge een belangrijke vrachthub uit met onze reeds bestaande veerdiensten naar Hull, Teesport en Tilbury. Onze klanten hebben de wens uitgedrukt om nu al te kunnen beschikken over een rechtstreekse verbinding naar Dover vanuit een Belgische (kust)haven en we zijn bijzonder verheugd op hun vraag in te kunnen gaan" verklaart Ronny Daelman, directeur vracht bij P&O Ferries.

Bronnen : Mer et Marine 30 maart 2010 – Wikipedia.

Foto's : Mer et Marine 30 maart 2010 – Indypedia

Vertaling : © NVVS (IMP Christian Delgoffe).



Iedereen zal zich nog wel de ramp herinneren met de Herald of Enterprise, die destijds de verbinding met Dover verzorgde, en waarbij op 6 maart 1987 niet minder dan 193 (voornamelijk Britse) slachtoffers vielen.

## Vlootbezoeken Zeebrugge 2<sup>e</sup>-4<sup>e</sup> kwartaal 2010

SCHIP	NAT.	HULL	HAVEN	PERIODE (lokale tijd)
FS SAGITTAIRE	FR	M650	ZEEBRUGGE (MOST)	02 APR - 16 APR
HMS ALBION	UK	L14	ANTWERPEN	16 APR - 20 APR
GEPARD	GE	P6121	ZEEBRUGGE	041200 MEI - 041900 MEI
NERZ	GE	P6124	ZEEBRUGGE	041200 MEI - 041900 MEI
FRETTCHEN	GE	P6126	ZEEBRUGGE	041200 MEI - 041900 MEI
DACHS	GE	P6127	ZEEBRUGGE	041200 MEI - 041900 MEI
OZELOT	GE	P6128	ZEEBRUGGE	041200 MEI - 041900 MEI
WIESEL	GE	P6129	ZEEBRUGGE	041200 MEI - 041900 MEI
FS JEANNE D'ARC	FR	R97	ZEEBRUGGE	19 MEI - 20 MEI
BERNISSE «EX SPA «	NL		ZEEBRUGGE	23of24 MEI - 27 MEI
FS ERIDAN	FR	M641	BRUGGE	27 MEI - 31 MEI
FS CEPHEE	FR	M652	BRUGGE	27 MEI - 31 MEI
RFS KALININGRAD	RU	127	ZEEBRUGGE	28 MEI - 31 MEI
FS CORMORAN	FR	P677	BRUGGE	250900 JUN - 280900 JUN
BNS PRIMULA	BE	M924	WILLEBROEK	25 JUNI - 27 JUNI
HNLMS DE RUYTER	NL	F804	ANTWERPEN	021200 JUL - 050700 JUL
USS MOUNT WHITNEY	US	LCC20	ZEEBRUGGE IODZ	03 JUL - 04 JUL
HMS RICHMOND	UK	F239	ZEEBRUGGE IODZ	03 JUL - 04 JUL
FGS BERLIN	GE	A1411	ZEEBRUGGE IODZ	03 JUL - 04 JUL
Lé CIARA	IRL	P42	ZEEBRUGGE IODZ	03 JUL - 04 JUL
ZEEHOND	BE		ZEEBRUGGE IODZ	03 JUL - 04 JUL
HNLMS WALRUS	NL	S802	ZEEBRUGGE IODZ	03 JUL - 04 JUL
FS ETOILE	FR	A649	ZEEBRUGGE	07 JUL - 09 JUL
FS MUTIN	FR	A652	ZEEBRUGGE	07 JUL - 09 JUL
FS ETOILE	FR	A649	ANTWERPEN	09 JUL - 14 JUL
FS MUTIN	FR	A652	ANTWERPEN	09 JUL - 14 JUL
HNLMS URANIA	NL	Y8050	ANTWERPEN	091500 JUL - 130800 JUL
HMS RANGER	UK	P293	ANTWERPEN	26 JUL - 28 JUL
HMS BLAZER	UK	P279	ANTWERPEN	26 JUL - 28 JUL
HMS EXAMPLE	UK	P165	ANTWERPEN	26 JUL - 28 JUL
HMS EXPLORER	UK	P164	ANTWERPEN	26 JUL - 28 JUL
HMS RANGER	UK	P293	OOSTENDE	291500 JUL - 300900 JUL
HMS BLAZER	UK	P279	OOSTENDE	291500 JUL - 300900 JUL
HMS EXAMPLE	UK	P165	OOSTENDE	291500 JUL - 300900 JUL
HMS EXPLORER	UK	P164	OOSTENDE	291500 JUL - 300900 JUL
FS FLAMANT	FR	P676	BRUGGE	060900 AUG - 090900 AUG
FS ACHARNE	FR	A693	BRUSSEL	200900 AUG - 230900 AUG
2LCVP - 1 LCU	NL	L95--	ZEEBRUGGE	01-02 SEP
2LCVP - 1 LCU	NL	L95--	ZEEBRUGGE	21-Sep
HNOMS OTRA	NOR	M351	ZEEBRUGGE	20 SEP - 04 OKT
HSWMS ULVÖN	SWE	M77	ZEEBRUGGE	18 OKT - 29 OKT
HNLMS VLAARDINGEN	NL	M863	OOSTENDE	04 OKT - 07 OKT
HNLMS MAASSLUIS	NL	M856	ZEEBRUGGE	21 sep - week 51
HNLMS MERCUUR	NL	A900	ANTWERPEN	24 SEP - 27 SEP
HNLMS URANIA	NL	Y8050	ZEEBRUGGE	30 SEP - 01 OKT
HNLMS URANIA	NL	Y8050	OOSTENDE	05 OKT - 06 OKT
HNLMS MERCUUR	NL	A900	ZEEBRUGGE	15 OKT - 18 OKT
ORP KONTRADMIRAL X CZERNICKI	POL	511	ZEEBRUGGE (SNMCMG1)	19 NOV - 22 NOV
HMS PENZANCE	GBR	M106	ZEEBRUGGE (SNMCMG1)	19 NOV - 22 NOV
FGS ROTTWEIL	GR	M1061	ZEEBRUGGE (SNMCMG1)	19 NOV - 22 NOV
HNLMS ZIERIKZEE	NL	M862	ZEEBRUGGE (SNMCMG1)	19 NOV - 22 NOV
HNOMS HINNOEY	NOR	M343	ZEEBRUGGE (SNMCMG1)	19 NOV - 22 NOV
HNLMS MIDDELBURG	NL	M858	ANTWERPEN	12 NOV - 15 NOV
HNLMS WILLESTAD	NL	M864	OOSTENDE (MHTT)	08 NOV - 19 NOV
HNLMS HAARLEM	NL	M853	ZEEBRUGGE (MOST)	15 NOV - 16 DEC

**Met rust**

**Hiernavolgende officieren, onderofficieren en quartiermeesters 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 2010.**

**La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.**

CPF	Murangwa, Ngabo	01/01/2011
1LV	Rossel, Marianne	01/01/2011
1LV	Verdonck, Dirk	01/10/2010
MPC	Andries, Jean	01/10/2010
MPC	Warnez, Dan	01/01/2011
MPC	Winkelmans, François	01/10/2010
1MP	Pieters, Daniel	01/01/2011
1MC	De Maertelaere, Eric	01/01/2011
1MC	Deroo, Christiane	01/10/2010
1MC	Storm, Marcel	01/10/2010
1MC	Vanden Abeele, Andrea	1/01/2011
MTC	Aubinet, Gérard	01/01/2011
MTC	Dagraed, Brandan	01/01/2011
MTC	De Rechter, Linda	01/10/2010
1KC	Braem, Maureen	01/10/2010
1KC	Nollevaux, Jean	01/10/2010
1KC	Schoeters, Christian	01/01/2011
1KC	Schuurmans, Joanna	01/01/2011
1KC	Theys, Chantal	01/10/2010
1KC	Valoris, Christian	01/10/2010

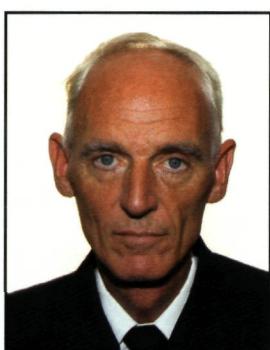


1LV Muller, Ulrik 01/01/2011



MPC Vaneygen, Joseph 01/10/2010

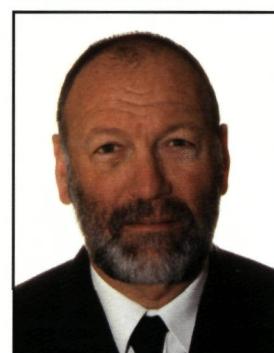
**Met leedwezen melden wij U het overlijden van:**



1MC ROBYNS Jean-Louis ( † 06/10/2010)

OMC (b.d.) BACQUAERT Eddy ( † 24/08/2010)

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



1MC (b.d.) VAN ACKER Yves ( † 20/08/2010)

MTR (e.r.) ANCION Christian ( † 21/08/2010)

Nous avons appris le décès de notre rédacteur assidu Monsieur André Delporte à la date du 6 octobre dernier. André publie début 2002 une série d'article concernant nos armements de navires de mer.

We hebben ook het overlijden vernomen van onze trouwe redacteur Mijnheer André Delporte op datum van 6 oktober laatstleden. André publiceerde sinds begin 2002 een reeks artikels betreffende onze bewapening van zeeschepen.

## 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  
Oudgedienenden - 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  
BENOUDT P. Luitenant 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  
BUNSENS-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 DECKER J. Kapitein-ter-zee (R) - GENT  
DE FAYS P. - BRUXELLES  
DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES

DEHIN L. Lieutenant de vaisseau (R) - LIEGE  
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 Maître 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  
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
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  
FRILLIER F. - BEAUFORT  
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  
HOLSBØR 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

**HOUZEAU DE LEHAIE P.** Lieutenant de vaisseau ( R ) - MONS  
**HUGET P.** Kapitein-ter-zee ( R ) - ITTERBEEK  
**UYGHE M.** - ANTWERPEN  
**UYNSMAN H.** Capitaine de corvette RHr - ERWETEGEM  
**JACOBS W.** Erefregatkapitein - WOBBELGEM  
**JACOBS C.** Kapitein-ter-zee SBH ( b.d. ) - MORTSEL  
**JACQUES B.** - OUDERGEM  
**JANDA M.** 1ste Kwartiermeester-chef - LOMBARDIJDE  
**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  
**MICHELENS 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. ) - EREMBOEGEM  
**PEIFFER M.** - TEMSE  
**PELS A** KTLO - ANTWERPEN  
**(†) PERMENTIER-SCHALTIN F.** Luitenant-ter-zee 1ste klasse ( b.d. ) - AALST  
**PERSOOONS 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  
**REYNIERS O.** Ere-eerste-meester-chef ( b.d. ) - ST- NIKLAAS  
**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.CI.** - 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.** Kapitein-ter-zee ( R ) - 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  
**VERSTREPIN 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



## 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 opérations 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.eds.com](http://www.eds.com)



**EADS**  
DEFENCE  
& SECURITY