NEPTUNUS

MARINE

MARITIEM TIJDSCHRIFT - REVUE MARITIME
Verschijnt om de vier maanden - Paraît tous les quatre mois
54e jaargang - 54e année nr 300 - 2011/2

De bewogen Congoreis van de M901 Georges Lecointe - 1955-1956

Propos d'Etiquette Navale

Naval General Service Medal & Minesweeping Clasp

La Garde côtière, sauvegarde de nos Bancs de Flandre

be

"NEPTUNUS"
Maritiem tijdschrift
van de Vereniging voor Hulpbetoon
in de Marine

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

54e jaargang - 54e année
nr. 300 - 2011/2

Verkoop & Abonnementen
Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

Jaarabonnement (3 nummers)
Abonnement annuel (3 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. : 050/55.87.38 (iedere donderdag, chaque jeudi)
Fax: 050/55.09.15
E-mail: neptunus.marine@mil.be

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

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
J. Leye

Fotobewerking - Traitement des photos
A. Coupé

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité
J.-C. Vanbostal

Redactieraad - Comité de rédaction:

Voorzitter - Président: J-C Liénart

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

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

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

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

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

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

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

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable
Jean-Claude Vanbostal - Camiel Van Den Busschestraat, 89
8310 Assebroek

Cover : © Fr. Philips F 931 Louise Marie - A'pen - 04.2008

INHOUD SOMMAIRE

nr 2 september septembre 2011

Editoriaal / Editorial 66

De bewogen Congoreis van de M901 Georges Lecointe 1955-1956
door A. Merckx 70

Propos d'Etiquette Navale
par J.C. Liénart 75

Een woord is een woord, maar ...
... blijkbaar niet voor Vlaamse politici!
door Saint Bernard du Spuikom 82

La Garde côtière, sauvegarde de nos Bancs de Flandre
par Saint Bernard du Spuikom 85

Hoe het Schnellbootbegleitschiff Hermann von Wissmann in 1950 de A907 TNA Kamina bij de Zeemacht werd
door JC Liénart 88

Info Marine 96

Vent et Voiles : une École de la Vie !
door R. Ghys 104

Naval General Service Medal & Minesweeping clasp
door W. Lippens & J. Van Herck 106

Vlootbezoeken 126

Lijst gepensioneerden/Liste des pensionnés 127

Overlijdens - Décès 127

Leden Weldoeners / Membres bienfaiteurs 128

Editoriaal

Beste lezer,

Ik neem de pen ter hand zoals ik dat deed in Neptunus in de jaren zeventig, om u een en ander mede te delen over de huidige toestand van ons tijdschrift en zijn toekomst.

Het zal u allicht verbaasd hebben dat u nummer 2 van 2010 slechts in oktober hebt ontvangen en het nummer 3 in februari 2011, terwijl er in feite vier nummers voorzien waren per jaar. Ik sta er dan ook op u hieromtrent nader te informeren.

Maar eerst een terugblik op het verleden. Neptunus werd opgericht in 1950 te St-Kruis onder de naam 'De Bemanning'. Bedoeling was de lezers, op dat ogenblik voornamelijk matrozen-miliciens, wat afleiding te bezorgen en vakkennis bij te brengen. De oprichters waren stafleden van de school, het toenmalige Centrum voor Maritieme Opleiding COMIENAV; alle medewerkers waren vrijwilligers. In 1953 werd het blad, onder de naam Neptunus, verbonden aan de Voorlichtingsdienst van het hoofdkwartier van de Zeemacht (ZS.IRP) en ten einde de staf te vrijwaren werd beslist het blad uit te geven onder de juridische vorm van een VZW. De oprichters waren officieren en onderofficieren in actieve dienst, waaronder heel wat 'anciens' van de Royal Navy. Door ZS, de toenmalige stafchef commodore L. Lurquin, werd een startfonds toegekend aan de VZW.

De redacteurs, de zetters, de opmaakredacteurs, de typisten... allen behoorden tot het actief personeel van de Zeemacht. Het redactiekantoor bevond zich op het maritiem Commando te Oostende in de lokalen van de Dienst voor Public Relations van de Zeemacht, in de onmiddellijke nabijheid van de vloot en de mariniers. De bijdragen waren allemaal van de hand van (niet betaalde) militaire en civiele medewerkers, waaronder heel wat prominenten zoals opperofficieren, de voorzitter van de Marineacademie, directeurs van rederijen en specialisten, zoals scheepsbouwingenieurs en kapiteins op de lange vaart.

Regelmatig berichtte Neptunus over de verplaatsingen van onze schepen, de intergeallieerde oefeningen, de evolutie van de bouw van onze schepen. Er verschenen vaste rubrieken over de vreemde marines, de maritieme kunsten, de evolutie van de

Editorial

Chers amis lecteurs,

Je reprends la plume comme je le faisais dans le Neptunus des années septante, pour vous entretenir de la situation de notre revue, de la situation actuelle qui lui est faite et de son avenir.

Vous devez certes vous étonner de n'avoir reçu le numéro 2 de 2010 qu'au mois d'octobre et le numéro 3 en février 2011, alors que quatre numéros étaient prévus par année de parution. Je me dois donc de vous éclairer sur ce qui est arrivé à notre revue.

Un peu d'histoire. Neptunus a été lancé en 1950 à St-Croix-lez-Bruges sous le nom de 'l'Equipage'. Elle se voulait modestement amuser et instruire tout en informant ses premiers lecteurs, principalement les matelots, presque tous des miliciens à l'époque. L'initiative en revenait au staff de cette école, appelée Centre de Formation Navale ou COMIENAV; les opérateurs en étaient des bénévoles. En 1953 la revue, sous le nom de Neptunus, a été rattachée au Service de l'Information dépendant de l'état-major général de la Force Navale (ZS.IRP) et pour couvrir l'EM il fut décidé de l'éditer sous la forme juridique d'une ASBL. Les membres fondateurs étaient des officiers et sous-officiers d'active dont plusieurs étaient des anciens de la Royal Navy. Un fonds de lancement fut accordé par ZS, le chef d'état-major de l'époque, le commodore L. Lurquin.

Les compositeurs, metteurs en page, dactylos appartenaient au personnel d'active. Le bureau de la rédaction se trouvait au Commandement naval d'Ostende dans les dépendances du Service des relations publiques de la Force Navale et cela pour assurer la proximité avec la flotte et les marins. Les articles étaient fournis par des auteurs militaires et civils (non rémunérés) et la revue s'honorait de signatures prestigieuses comme celles de nos officiers généraux, du président de l'Académie de Marine, de compagnies d'armement marchand ou d'autorités en certains domaines spécifiques, tels des ingénieurs en construction navale et des capitaines au long cours.

La revue rapportait régulièrement les mouvements des navires, les exercices interalliés, l'évolution de nos constructions navales. Elle tenait des chroniques sur les marines militaires étrangères, sur les arts

trafiek in onze nationale havens, en veel aandacht werd uiteraard besteed aan onze vloot en onze mariniers: promoties, mutaties, samenstelling van de bemanningen, vorderingen op het gebied van het mijnenvegen, opleiding van de rekruten... en vanzelfsprekend de belangrijke ontwikkeling van de Zeemacht/Force Navale, zodat geen enkel spotblad het nog aandurfde ze uit te maken voor 'farce navale'*. Wel ja, toen telde onze kleine en efficiënte Belgische marine tot 52 schepen, waaronder 6 mijnenvegers-escortevaartuigen van de Algerine-klasse, 7 MSO hoogzeemijnenvegers, 26 MSC kustmijnenvegers, 16 MSI riviermijnenvegers, en niet te vergeten het troepentransportschip Kamina dat de verbinding onderhield met Kongo en tevens diende als opleidingsschip voor de rekruten en voor de reserveofficieren, dienstplichtigen met een grote voorliefde voor de zee en de Marine die bereid waren hun legerdienst met enkele maanden te verlengen om de gegeerde status van marineofficier te halen. Dat alles verscheen in Neptunus dat aldus een onschatbare inlichtingenbron is geworden voor wie de geschiedenis van onze Marine wil bestuderen. Ook op dat gebied speelde ons tijdschrift een belangrijke rol.

Maar toen de Berlijnse muur instortte (1989), Duitsland herenigd werd, het Sovjet-blok uiteenviel en bijgevolg het dreigende oorlogsgevaar vervaagde waarmee Europa gedurende 44 jaar geconfronteerd werd, waren onze politieke verantwoordelijken de mening toegedaan dat deze internationale 'detente' heel wat voordelen bood en voornamelijk de mogelijkheid tot forse besparingen inzake defensie. Die 'voordelen van de detente' bestonden erin de budgetten van de Luchtmacht, de Marine en het Landleger te beknotten en de verplichte legerdienst af te schaffen; twee maatregelen die een complete desorganisatie voor gevolg hadden waaraan slechts kon verholpen worden door te rationaliseren, te hergroeperen, af te schaffen en te herstructureren onder het valse en hypocriete maar geruststellend voorwendsel: 'een kleiner maar efficiënter leger'.

Te midden van die opschudding werd besloten de rekrutering via public relations, informatie en propaganda stop te zetten; dit gold echter niet voor de militaire en vooral de ministeriële autoriteiten die fors hadden moeten inkrimpen omwille van maatregelen die een zware sociale en impopulaire impact hadden. De IRP diensten van de drie machten werden dan ook tot één ministerieel organisme samengesmolten. Neptunus, sinds zijn oprichting als VZW beschermd tegen

maritimes, l'évolution portuaire nationale et consacrait une large part aux activités de notre flotte et de ses marins: promotions, mutations, composition d'équipages, avancement des missions de dragage, l'instruction des recrues ... et faisait grand état des progrès qu'enregistrait cette Force Navale, qu'aucun journal caustique n'osait plus traiter de 'farce navale'*. Eh oui, à cette époque la marine militaire belge petite et efficace, comptait jusqu'à 52 navires dont 6 dragueurs-escorteurs de la classe Algérine, 7 dragueurs océaniques MSO, 26 dragueurs côtiers MSC, 16 dragueurs d'estuaires MSI, outre un gros transport de troupe le Kamina, faisant la navette vers le Congo et servant de navire-école pour les recrues et les officiers du cadre de réserve, des passionnés de la mer et de la Marine qui faisaient bien volontiers quelques mois de service militaire supplémentaires pour accéder à ce statut envié d'officier de marine. Neptunus rapportant tout cela est devenu la première source et la plus sûre pour ceux qui se penchent sur ce que l'on peut déjà appeler l'Histoire de notre Marine. En cela aussi Neptunus aura bien servi.

Mais lorsque le mur de Berlin s'écroula (1989), que l'Allemagne se réunifia, que le Bloc soviétique se mit à se disloquer et que la menace de guerre imminente qui avait plané sur les têtes des Européens pendant 44 années s'estompa, nos responsables politiques s'avisèrent que cette détente internationale pouvait être porteuse de bénéfices premièrement et principalement par des économies à réaliser sur le budget de la Défense nationale. Les 'bénéfices de la détente' consistèrent à réduire les budgets des Forces armées, Aviation, Marine et Armée de terre, et partant à décréter l'inutilité d'un service militaire, deux mesures qui provoquèrent une désorganisation générale à laquelle il convenait de porter remède en rationalisant, regroupant, supprimant et restructurant sous la fausse et hypocrite mais apaisante assertion: ' une armée moins nombreuse mais efficace!'.

Dans cette tourmente on s'avisa qu'il était devenu inutile de provoquer du recrutement par la voie des relations publiques, par de l'information et de la propagande, sauf en ce qui concernait les autorités militaires et surtout ministérielles, sérieusement écornées par des mesures qui eurent un impact social peu populaire. D'où l'intégration des moyens IRP des Forces en un seul organisme ministériel. La revue Neptunus, protégée dès son origine par son statut d'ASBL

* = Weekblad 'Pourquoi Pas' in 1947. / Le 'Pourquoi Pas' en 1947

alle vreemde inmenging in de beslissingen van zijn algemene en soevereine vergadering, bood echter weerstand, oriënteerde zich naar evenementen in het buitenland waarbij onze mariniers betrokken waren (oorlog Irak-Iran, oorlog in de Perzische golf, oorlog in Koeweit), hun deelname aan humanitaire acties en aan patrouilles tijdens het Kosovoconflict veroorzaakt door het uiteenvallen van de Joegoslavische republiek, en ook aan hun tussenkomsten in Abessinië. Kortom, Neptunus deed zijn best om de maritieme actualiteit op de voet te volgen ten einde het imago van de Belgische Marine te bestendigen. Maar toen overwogen werd de dingen nogmaals te vereenvoudigen en de kassen van Defensie nogmaals en nogmaals te ledigen, werd beslist de staven van de diverse machten af te schaffen en deze onthoofde en herdoopte elementen samen te smelten tot een conglomeraat onder de noemer 'Defensie'. Geconfronteerd met stijgende budgetinkrimpingen maande de militaire overheid alle vriendenkringen, verenigingen van oudgedienden, liefdadigheidsinstellingen enz. aan te fusioneren, te rationaliseren, ja zelfs zich te ontbinden aangezien zij op geen hulp van Defensie meer konden rekenen. Bij de Zeemacht, Marine, Marinecomponent, kon alleen nog de Vereniging voor Hulpbetoon blijven bestaan onder het beschermheerschap van Defensie.

Neptunus dat, zoals hoger gezegd, over lokalen en militair personeel beschikte terwijl huur, verwarming en elektriciteit ten laste waren van Defensie, vond zijn heil in de Vereniging voor Hulpbetoon (de wel genaamde!). Onze onafhankelijke en financieel sterke VZW, die op haar kosten het tijdschrift uitgaf, werd echter in 2009 genoopt tot ontbinding maar aangezien er een algemene consensus was dat het blad moest blijven voortbestaan om zijn lezers informatie te verschaffen over alles wat te maken had met de maritieme wereld, kreeg het een 'toevluchtsoord' in de basis van Zeebrugge en tevens de beschikking over een kleine kern militairen, waaronder de hoofdredacteur die, bij wijze van gunst, één dag per week kon besteden aan het blad en aan de Vereniging: briefwisseling, verzending, opmaak van het blad, correctie van de teksten, telefoon, bijhouden archief, bibliotheek enz. enz. Kortom, Neptunus had alle moeite om het hoofd boven water te houden!

Wij hopen echter dat binnen afzienbare tijd de situatie zal verbeteren en dat de Vereniging voor Hulpbetoon, in de overtuiging van de meerwaarde die Neptunus biedt, dan

de toute ingérence étrangère à son assemblée générale et souveraine dans ses décisions, résista quelque temps, s'orienta vers les événements extérieurs où nos marins et leurs bateaux faisaient encore parler d'eux (guerre Iran-Irak, guerre du golfe Persique, guerre de Kuwait) et de leur participation à des actions humanitaires et aux patrouilles d'arraisonnement dans les conflits du Kosovo, conséquence de l'éclatement de la république démocratique yougoslave ou encore de leurs interventions en Abyssinie. Bref, Neptunus s'efforça de coller à l'actualité maritime, faisant ainsi perdurer l'image d'une marine belge existant toujours, si pas comme dans la mémoire de ses lecteurs. Mais lorsqu'on s'avisa de simplifier encore les choses et vider encore et encore les caisses de la Défense nationale, on décida de supprimer les états-majors des Forces et d'englober celles-ci en un seul conglomérat appelé 'la Défense', en absorbant ces éléments débaptisés et décapités. Confrontées dès lors à des réductions de budget de plus en plus conséquentes, les hautes autorités militaires avertirent les Associations, les Amicales d'anciens, de bienfaisance ou de mémoire de régiments dissous ou absorbés, d'avoir à fusionner, à rationaliser, voire à disparaître, ne pouvant plus, bien à regret, disposer d'aucune aide de la part de la Défense. Dans le cas de la Force Navale, Marine ou Composante navale, seule l'Association d'Entraide pouvait subsister et être parrainée par la Défense.

Neptunus, disposant comme on l'a vu plus haut, de locaux et de personnel militaires, tous frais de loyer, chauffage et électricité payés par la Défense, n'a trouvé de salut que dans le giron de la dite Association d'Entraide (la bien nommée). Toutefois, notre ASBL, indépendante, riche, éditant à ses frais sa revue, dut se dissoudre en 2009 mais comme de l'avis de tous elle devait subsister pour continuer à entretenir ses lecteurs des événements touchant les marins et leurs navires, elle reçut un abri à la base de Zeebruges et l'usage d'un petit noyau de militaires dont le rédacteur en chef qui, à titre précaire, pouvait consacrer 1 journée par semaine à l'édition de la revue et au bon déroulement de l'Entraide: courrier, expédition, collation des articles, mise en page, téléphones, tenue des registres d'archives, bibliothèque et j'en passe. Neptunus a bien du mal à garder la tête hors de l'eau!

Mais comme nous espérons qu'un jour ou l'autre la situation s'améliorera, sachant que l'Association d'Entraide, persuadée de

over meer middelen zal beschikken om haar informatie- en propagandaopdracht voort te zetten. Het redactiecomité, bestaande uit uitsluitend vrijwilligers en gepensioneerden, geeft dan ook de moed niet op en zal zijn duizendtal lezers en 230 ereabonnees, meestal oudgedienden van de Zeemacht, waaronder elf admiraals, maritieme verenigingen en jachtclubs, niet laten vallen maar alles in het werk stellen om ze op de hoogte te houden van het reilen en zeilen van onze Marine en haar schepen, de maritieme evolutie in binnen- en buitenland en alle gebeurtenissen die daarop betrekking hebben.

Neptunus, gedrukt op kwaliteitspapier, in full colour, en met een groter aantal bladzijden en artikels, is en blijft een kwaliteitstijdschrift. Weliswaar zal het niet meer mogelijk zijn de actualiteit op de voet te volgen; dat was reeds een moeilijke taak met 6 nummers per jaar en nog meer met 4 nummers. Daarvoor kunt u altijd terecht op internet. Voorlopig en tot onze grote spijt, zal Neptunus nog slechts driemaal per jaar verschijnen. Waarvoor onze oprechte excuses. Wij rekenen echter op uw steun en hopen dat u die zult betuigen, enerzijds door u te blijven abonneren (voor dezelfde prijs, verzekering inbegrepen, krijgt u een betere presentatie en een groter aantal artikels) en anderzijds door redactioneel mee te werken aan het tijdschrift met hoofdartikels, memoires, verslagen over recente en minder recente gebeurtenissen, algemene beschouwingen omtrent het maritieme, geofysische, kosmografische, oceanografische gebeuren, die een weerslag hebben op de huidige en toekomstige evolutie van de maritieme wereld waarvan wij deel uitmaken. 'Non multa sed multum' was het devies van de Zeemacht. Laat ons het, goedschiks kwaadschiks, toepassen op ons tijdschrift!

Met vriendelijke groeten,

Voor het Redactiecomité,

De Voorzitter, J.C. Liénart,

Erefregatkapitein,

Ex-medeoprichter Neptunus

Ex-Erevoorzitter en lid van de ex-VZW

la valeur ajoutée que représente Neptunus, obtiendra plus de moyens pour lui permettre de poursuivre son œuvre d'information, de propagande et d'échange qui fut le sien durant ces dernières années, le comité de rédaction, dont tous les membres sont des retraités et bénévoles, bien décidé à ne pas laisser tomber les bras, ni notre millier de lecteurs, nos 230 abonnés d'honneur, tous ou presque tous anciens de la Force Navale et parmi lesquels nous nous honorons de compter onze amiraux ainsi que les associations et yacht clubs, le comité de rédaction, dis-je, fera l'impossible pour continuer à vous tenir informés du présent et de l'avenir de nos marins et de leurs navires, de l'évolution navale dans le monde, des événements maritimes qui peuvent éclairer cette évolution.

Imprimé sur du papier de qualité, paraissant tout en couleurs, et comportant plus de pages, plus d'articles, Neptunus restera une revue de qualité. Toutefois, l'info d'actualité ne pourra plus être diffusée; c'était déjà difficile avec 6 parutions par an et encore plus avec 4 numéros. Il restera au lecteur pressé de consulter le Web. Provisoirement et à notre grande confusion Neptunus ne paraîtra plus que 3 fois par an. Nous nous en excusons et espérons que votre soutien ne nous fera pas défaut à la fois de par votre abonnement qui restera au prix actuel (pour une assurance inclue dans la cotisation, une meilleure présentation, un volume d'articles plus conséquent) et d'autre part par une collaboration que nous sollicitons par la rédaction et l'envoi d'articles de fond, de mémoires, de relations d'événements récents ou passés, de considérations d'intérêt général sur la vie maritime, géophysique, cosmographique, océanographique ayant une répercussion sur la vie actuelle et future de ce monde maritime si complexe dont nous sommes ou fûmes partie prenante. 'Non multa sed multum' fut la devise si prémonitoire de la Force Navale. Appliquons-là à notre belle revue bon gré, mal gré!

Très amicalement vôtre,

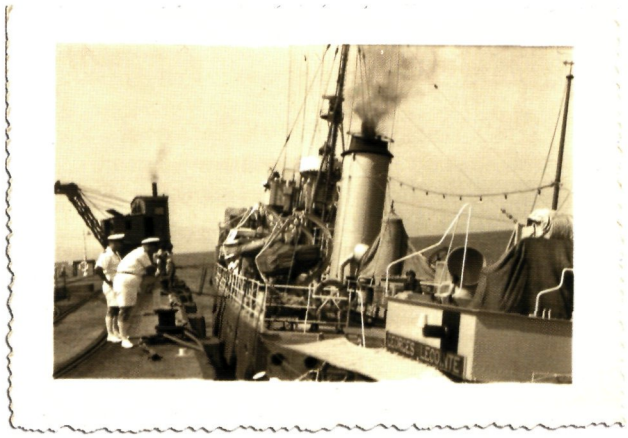
Pour le Comité de rédaction

Le Président J.C. Liénart, CPV (hre)

Ex-Cofondateur de Neptunus

Ex-Président d'honneur et membre de l'ex-ASBL

De bewogen Congoreis van de M901 Georges Lecointe 1955-1956



Op 15 november 1955 rond 0900 u in de ochtend 'trossen los'. Het schip zwenkte naar bakboord om de kaai te verlaten aan de houthangaars van Snauwaert in het zwaaidok. Als hoofd van wacht in de machinekamer kreeg ik de bevelen: 'ring, ring... bakboordturbine achteruit en stuurboord vooruit – slow - geen toerental'; aan de wieltjes draaien en een forse druk op de beide bellen naar de brug: 'orders uitgevoerd'. 'Beide turbines slow vooruit, - beide turbines achteruit en stop'; daar zwalkten we vóór de Demeysluis. Op de brug brulde commandant Depiere zijn bevelen aan het dekpersoneel. Mijn vriend, Jim Deckmyn, 'winchte' ons met de voorsteven vast. Na een twintigtal minuten: 'ring, ring ... slow vooruit – slow achteruit en stop'. We lagen in de sluis. Ik wist dat mijn moeder, mijn verloofde en mijn neefje, allen uit Tienen, daar op de kaai zouden staan : snel laddertje op, naar achter en in de deur naar het achterdek even gaan zwaaien. Boven op de brug mochten ze het niet zien; stel je voor, in overall en met een oude kepie, den 'ouwe' had zeker een hartaanval gekregen! Terug naar beneden en dan was het de beurt aan mijn tweede, Neste Vansteen, en onze smeerder-matroos. Om de beurt nog eens gaan zwaaien en na een half uur: 'ring, ring ... slow vooruit'; een stoot op de stoomfluit en we waren uit de sluis. Ter hoogte van Cedra: 'ring, ring ... halve kracht vooruit' en wat later 'tachografen 120 toeren'. We waren definitief weg ... 'Congo daar komen we'. Om 12u00 aflossing van de wacht, en ik ging eens kijken aan dek; we waren reeds ter hoogte van de Engelse kust.

Het leven aan boord ging zijn gewone gang, wacht op, wacht af, onderhoud van het schip en 'pintjes drinken'. Tot 'de Golf' roet in het eten kwam gooien; het schip ging letterlijk op zijn achterste staan, het rolde van stuurboord naar bakboord en terug, alles wat niet vastzat vloog in het rond. Ik sliep in de 'chief petty officers' mess, ingebouwd in de stokersmess; mijn hangmat wiegde vrolijk heen en weer. Toen ik gewekt werd voor de wacht en me even ging opfrissen, zag ik in de stuurboordmess de eerste erge 'zeezieken' zitten en liggen, hevig rood van aanschijn, liggend in hun eigen braaksel; om nooit te vergeten! Eenmaal ter hoogte van Portugal verbeterde het weer, de deining nam af en de zon kwam te voorschijn. Op 19 november meerden we aan te Lissabon. Man, man, man ...

op stap met Stafke Geldhof - Lissabon

wat was dat voor een mooie stad; zoiets had ik als 'boerke van Tienen' nog nooit gezien! Al de Engelse havensteden samen, plus Hamburg, Bremerhaven en Kiel er nog bij konden er niet aan rieken! In groepjes gingen we aan wal en we waren nog niet ver of het begon al: 'Joei-joei, my sister' de kroegen in! Sangria, whisky en zoete anisette naar binnen. 's Avonds, 'zo zat als een patat' maar toch met de hulp van de kameraden terug aan boord van een van de drie M901's!!! De dag daarna nog zatter, met dat hoge suikergehalte in ons bloed. Gelukkig maar dat we op 21 november Lissabon verlieten.

Ter hoogte van de straat van Gibraltar begon binnenin het schip de temperatuur stilaan op te lopen. In de machinekamer hadden we zo een 'gezellige' temperatuur van 40 graden! De **Georges Lecointe** was een dubbelwandig schip en was tijdens de oorlog geïsoleerd voor de begeleiding van de konvooien naar Moermansk, en koelde niet af

in de machinekamer

door het zeewater; te vergelijken met een ijskast maar dan omgekeerd: het schip behield krampachtig zijn warmte. Het was zweten voor iedereen, buiten de zon en binnen de stoom. Op 24 november meerden we aan in de petroleumhaven van Las Palmas om er te tanken; de Algerines verbruikten inderdaad veel olie. Maar na enkele uren was de klus geklaard en we konden in 'long white' aan wal. We lagen ver van het stadscentrum, dus taxi of wat er kon voor doorgaan: oldtimer Chevrolet, open car cabriolet met flapdeuren. Wij met zijn vijven erin en naar 'les belles filles'. De chauffeur bracht ons naar een etablissement met een enorme balzaal, een podium dat kon draaien, maar compleet leeg. De kelner kwam ons vragen wat we wensten te drinken: 'cinq whiskies s.v.p.' Die stonden amper op tafel of dat podium begon te draaien met een band van acht man, een deur ging open en wel vijftig 'belles filles' in avondkledij stormden de zaal binnen. 'De Jim' Deckmyn verslikte zich in zijn whisky, versmachtte bijna, maar begon toch een conversatie in 'Oostends frans'; de dames begrepen er natuurlijk niets van maar deden ons begrijpen dat ze ook wensten te drinken. We maakten dat onze glazen leeg waren en sloegen op de vlucht. Na bijna twee uur marcheren geraakten we terug aan boord. Voor de duur van ons verblijf zijn we dan maar wijselijk binnengebleven.

Op 26 november verlieten we Las Palmas op een spiegelgladde zee, onder een lekkere zon maar met een temperatuur in het binnenschip die opliep tot 42, 43 ja zelfs 50 graden. De grote ijskast begaf het; geen koeling meer en wanneer we in de kantine een flesje bier openden stroomde het bier er al kokend uit. Er werd thee geschonken, lauwe koffie en cocowater; het waren dorstige tijden. In de machinekamer klom de temperatuur op tot 60 graden op de koelste plaats, 70 aan de turbo; tussen de turbines beneden was het niet meer mogelijk de temperatuur te gaan opmeten, onze adem werd gewoon afgesneden. Het aantal wachtlopers in de machinekamer verminderde en in de ziekenboeg waren er geen bedden meer vrij. We verminderden vaart en er werd een kabel overgeschoten naar de **Kamina** die ons vergezelde met para's aan boord; een 'zwin' werd overgetakeld en opgehangen in de luiken (een zwin is een enorme canvasbuis met aan een einde grote openstaande vleugels die de wind opvangen en naar beneden jagen). Met die koker was het te harden. Het kwaad was echter geschied, ons team was het enige dat overbleef. Samen met Neste liepen we 24 uur wacht, 15 minuten beneden, 15 minuten boven. Die 'van het dek' vonden dat de 'zwarte bende' karottentrekkers waren en om dat te bewijzen daagde Sam, de secretaris en een oud-Koreaan, die van de machine uit tot een boksmatch. Ik zie hem nog komen in korte broek en bloot bovenlijf; in de gloeiende hitte sprong hij driemaal rond vóór de turbo en 'baf' daar vloog hij tegen de platen, en knock-out! De dokter, de ziekenbroeder en het dekpersoneel hadden meer dan één uur nodig om hem uit de machinekamer te krijgen. Cdt. Depiere bulderde van jewelste! Diezelfde Sam dook eens onder het varen van de voorsteven, zwom onder het schip door en moest dan opgepikt worden aan de andere zijde.

's morgens - Freetown

Stilaan kregen we dan toch versterking vanuit de ziekenboeg en zo geraakten we op 1 december in Freetown. Ik had net de machine stopgezet of er vroeg een inboorling me of hij eens in de machinekamer mocht afdalen; ik liet hem voorgaan en daalde mee af. Die arme stakker kwam op zijn blote voeten op de gloeiende platen terecht, hij danste de samba, rock en roll en de boogie samen, wou terug naar boven maar ik was nog niet beneden en hij schoot me zijdelings voorbij op het smalle laddertje, sneller dan een pijl, recht naar boven; ik heb hem nooit meer teruggezien. Wijzelf droegen blokschoenen met houten zolen, die voor een minimum aan isolatie tegen de warmte zorgden. We brachten onze tijd door aan dek, waar we wat afkoelden, want van uitgaan was er geen sprake uit vrees voor de 'mo-mo'; prauwen roeiden langs ons schip en de roeiers zongen constant liedjes van de 'mo-mo'. De patrijspoorten moesten dicht want ze stalen al wat ze konden pakken; zo raakte Willy Rummens zijn vest in de PO mess kwijt. Na het avondeten kroop ik, vermoeid als ik was, in mijn hangmat en viel als een blok in slaap. Plots, het was rond 23 uur, werd ik wakker geschud; Conrad Kesteloot (mach.) en ik moesten er dringend uit. De **Georges Lecointe** helde over naar stuurboord, weg van de kade en wij moesten de stookolie van de stuurboordtank overpompen naar de bakboordtank. Maar het mocht niet baten, het schip helde meer en meer over naar stuurboord. Al wat kon varen kwam ons helpen, sleepboten, jachten, plezierboten enz., om ons van de kade weg te trekken. Maar het schip bleef op zijn plaats en zakte zijdelings dieper

en dieper in het water. Malen met de schroeven hielp evenmin. Alle patrijspoorten werden dichtgeschroefd en de trossen verdubbeld om het kapseizen te voorkomen. Om 3 uur stond er meer dan één meter water op het achterdek. Paniek alom, zowel aan boord als op de kade! Een duiker werd opgetrommeld om de romp te inspecteren maar, om begrijpelijke redenen, durfde hij zich niet wagen tussen het schip en de kaai. Aan boord waren vanzelfsprekend alle andere activiteiten gestaakt en de stoomketel afgesloten. En nu? Afwachten maar! Plots stelden we vast dat we niet verder wegzakten, integendeel, we kwamen stilaan recht. Hoe was het mogelijk? Welnu, de eb was ten einde en de vloed kwam op. De redding was nabij. Ik bleef stand-by, de tanks werden gevuld en stilaan lag het dek terug horizontaal. Onze duiker terug naar beneden waar hij vaststelde dat er zich onder de laag water waterlijn een oud houten staketsel bevond waarop de M901 met zijn kiel was komen vast te zitten. Een houten vlot werd er snel bijgehaald en tussen kaai en schip bevestigd en we waren terug veilig. Het was nu al middag: boterhammen voor zij die honger hadden, maar wij maar maffen! Rond 15 uur: wiet-wiet, de intercom:'Wie niet van wacht is kan aan wal naar de Engelse basis'. Iedereen die kon vloog naar de wasplaats, wassen en scheren, en binnen een half uur stonden we piekfijn in onze 'eerste tenue', klaar voor

Tijdens de dag - Boma

de verfrissing. Een zwaar bewapende bus bracht ons naar de kantine, doods, geen kat te zien! Frisdrank? Tarara, 'lemon juice' vrij beschikbaar! Om u dood te vervelen; 'den dikke Corte' (Hubert Decorte) speelde wat liedjes op een piano maar het kon niet baten; niemand had zin om mee te zingen. Na een uur, dat er wel tien had geduurd, terug de bus op, met nog meer geschut op het dak, en terug naar ons schip. Er werd wat handel gedreven met de mo-momannen maar ze bestalen ons groen.

Op excursie

Op 3 december verlieten we Freetown met plezier maar er wachtte ons nog wat erger. Op 7 december was het zover. We hadden de evenaar bereikt en alle 'groentjes' moesten gedoopt worden. Allen in zwembroek naar het bovendek. Op het achterdek zetelde Neptunus, met zijn drietand, met Aphrodite aan zijn rechterzijde; links van hem de aanklager in toga, en verder nog vier beulen. Om de beurt werden we voorgeleid, afgeschermd van de anderen, zodat ze niet konden zien wat er gebeurde. Toen het mijn beurt was, moest ik als hoofd van de wacht alleen komen, knielen voor de goden en het eerste wat ik kreeg was een stuurboord- en bakboordoor (resp. groen en rood geverfd met mercurochroom en andere producten van de apotheek), vaste kleuren voor minstens een week (in Boma waren de dopelingen nog steeds herkenbaar!). Dan moest ik, op bevel van de beulen, een hoop versnaperingen verorberen: allerhande walgelijke snoepjes, zoals bv. een blad wc-papier gedrenkt in mosterd, ogenblikkelijk in te slikken want uitspuwen baatte niet: dan verdubbelde men de dosis. Tezelfdertijd werd ik beklad met waterverf die snel opdroogde en heel moeilijk te verwijderen was; mijn zwembroek werd achteruit getrokken en met een harde wc-borstel werd mijn zitvlak ingewreven met een harde brei (ik kon 's anderendaags bijna niet gaan zitten van de pijn). Dan las de openbare aanklager het vonnis voor: "als hoofd van de wacht en overloper naar de soc's ... enz. enz."; mijn straf bestond erin dat ik nederig naar voren moest kruipen en de voet van Aphrodite in een kom visolie kussen (stonk harder dan 10 wc's); zodra ik hem kuste duwde Aphrodite met haar andere voet mijn gezicht in de kom, ik snakte naar adem en gulpte een flinke dosis van die smerige boel naar binnen. En pret dat de beulen hadden; door mijn half aan elkaar

Evenaarsdoop

geplakte oogleden herkende ik mijn beste vriend van dek, Stafke Geldhof, en dagen later, als ik hem tegenkwam proestte hij het nog uit. Als afsluiter gaf Neptunus me met zijn drietand een flinke slag op de rug en ik mocht vertrekken. En ik mij dan maar gauw gaan wassen. Maar het binnenschip was afgesloten en ik kon alleen terecht aan de andere kant van het achterdek onder een douche van zeewater; er was ook een tobbe zeewater, bruine zeep, een handschrobbertje en een baal vodden om u af te drogen. Maar de tropische hitte, het zout van het zeewater en het schrobben met bruine zeep hadden voor resultaat dat we zo rood waren als een indiaan. Maar we overleefden het allemaal en achteraf waren we blij dat wie 'beproeving' hadden doorstaan en waren we fier op ons brevet van gedoopte.

De routine van het dagelijks leven hernam, geen land te zien, alleen schepen. Op 10 december kleurde het water bruin en vuil, een wolk sprinkhanen verduisterde de hemel (het dek lag vol met spartelende bruine insecten), we waren ter hoogte van de Congostroom. We wendden de steven naar bakboord en voeren tegen de sterke stroming de Congo op. Enkele uren later legden we aan in Boma, gangway uit, elektrische stroom van de kade, stookholes en machinekamer werden afgesloten ... rust! Het onderhoud van het schip zou gebeuren van 4 tot 8 uur 's morgens en ervoor en erna waren officieren en onderofficieren vrij; de matrozen moesten tegen middernacht aan boord zijn.

Te Boma

Wassen, scheren, 'long white' aan, en aan wal! Mijn vriend Staf die al in Boma geweest was, wist wel waar naartoe: de Excelsior. Een frisse pint, 'een engeltje dat na zoveel dagen over uw tong liep', heerlijk! Maar tegen 2 uur in de morgen waren we ... ja, u kent het leven van de zeeman wel, ... 'drunken sailors'. In de

Bezoek aan visverwerkend bedrijf - Benguela

loop van de volgende dag kwamen er inheemse arbeiders aan boord. Ze mochten niet in het binnenschip, stonden onder het bevel van een bootsman en moesten hun behoeften over boord doen (daarvoor werd een zeil voor de reling gespannen en een plank overboord opgehangen waarop ze konden zitten). Op 12 december gingen we onder stoom en vertrokken we op volle kracht door het 'duivelsgat' naar Anglo-Anglo om er te bunkeren; na enkele uren keerden we al terug, maar nu in staat van alarm, patrijspoorten toe, peilglazen op de ketels afgesloten, alle hens aan dek. In de machinekamer wisten we niet wat er gebeurde en plots 'ring, ring ... volle kracht vooruit' en er volgde een enorme schok, het schip schudde door elkaar, en dan nog eens ... en nog eens... en nog eens! Was me dat even verschieten; we stonden te trillen op onze benen, en dan 'ring, ring ... slow vooruit' en het alarm werd afgeblazen. Wat was er gebeurd? Er waren vier dieptebommen van elk 400 kg TNT gedropt in het duivelsgat om er de draaikolken uit te schakelen. Ik had vroeger al zulke droppings meegemaakt tijdens oefeningen in volle zee maar dan ontploften de ladingen op grote diepte en op grote afstand; maar nu, op geringe diepte, wat een opschudding! Terug in Boma werd de sleepboot **Valcke** op onderzoek gestuurd; het resultaat was bevredigend maar toch nog onvoldoende.

Op 17 december vertrokken we naar de Zeemachtbasis te Banana. Het was pijnlijk te moeten vaststellen hoe onze eigen Belgen van de Zeemacht aldaar ons aanzagen als minderwaardigen; een eerste matroos was daar 1MC en ze wilden dat wij, echte onderofficieren, hen als superieur beschouwden! Maar dan kenden ze onze ouwe, commandant Depiere, nog niet; ze vlogen stante pede van boord en wij hadden er geen last meer van, ook niet in Boma. Op 18 december mochten we met de **Valcke** naar de overkant van de stroom, waar de brousse welig tierde; een Congolees kapte met de machete een weg naar een negerdorp. We wandelden door het dorpje om ons een idee te vormen van het dagelijks leven van de inwoners; ik kocht er een ananas vers uit de tuin van een zwarte en werd er

Basis van Banana

hartelijk ontvangen door zijn familie, die zich waarschijnlijk afvroegen waarom we hen niet uit de hoogte bekeken zoals de meeste blanken dat daar deden. Op 20 december voeren we de stroom af, de Atlantische oceaan op, naar Lobito (Angola). Een tamelijk grote stad met gezellige bars. Op stap met mijn goede vriend 'den dikke Corte', zwalkten we van de ene kroeg naar de andere. Al een beetje geladen belandden wij op een terrasje op een plein. Juist vóór onze tafel lag een schepershond; toen we hem wilden strelen sprong hij op en begon vervaarlijk te grommen. Wij gingen op de grond liggen en jankten als geslagen honden; hij bekeek ons, kwam naast ons liggen en jankte mee; dan kroop hij bij ons onder de tafel en werd onze beste maat. De baas had nog nooit zoiets meegemaakt; hij lachte zich kreupel en we kregen een gratis drankje. 's Avonds keerden we terug aan boord; het was hoog water, het schip lag hoog en we konden de gangway bijna niet meer op, bezopen als we waren. Op 23 december vertokken we op excursie naar Benguela. We werden er opgewacht in een groot hotel waarvan de uitbater een vriend was van commandant Depiere. We mochten er naar hartenlust verbruiken wat we wilden. Wie het wenste kon een bezoek brengen aan het plaatselijk radiostation maar wij bleven met z'n zevenen achter in de bar; we ledigden er vijf flessen whisky en waren ons terug nuchter aan het eten met een enorm eetmaal toen de anderen terugkwamen van hun bezoek. Op de terugweg bezochten we een visverwerkend bedrijf, verbroederden er met de werklieden en bezichtigden dan nog een zoutwinning voor we aan boord terugkeerden. Op 24 december verlieten we Lobito, vierden kerst aan boord en arriveerden 's anderendaags in Boma. Op 27 december opnieuw naar Anglo-Anglo om er te tanken, en op de terugweg naar Boma opnieuw hetzelfde in het duivelsgat, met beter resultaat deze keer. Het nieuwe jaar vierden we tijdens oudejaarsnacht met een geweldig diner in de Excelsior.

We beleefden nog enkele mooie dagen te Boma, kochten er souvenirs voor thuis en op 3 januari vertrokken we naar Freetown waar we op 10 januari aankwamen. Ditmaal lag het houten vlot klaar om ons te scheiden van de kaaimuur; we vertoefden er twee dagen en voeren af op 12 januari met bestemming Gibraltar. Daar kwamen we aan op 19 januari, bezochten er de 'Rock' binnen en buiten, kochten er tax free cadeautjes en brachten vanzelfsprekend ook een bezoek aan de bars waar we verbroederden met Spaanse danseressen die om 23 uur de grens over moesten en die ons kwamen uitwuiven bij ons vertrek op 21 januari. Vier dagen later waren we terug thuis. Normaal moesten we nog een maidentrip maken naar Zuid-Amerika, maar wegens de hoge temperatuur in de machinekamer en na tussenkomst van de dokter, maar tegen de zin van commandant Depiere, werd van hogerhand beslist die reis af te gelasten.

Tot daar mijn relaas over een reis vol avontuur, ontbering en kameraadschap: aan anderen om het eventueel aan te vullen. Zij die er nog zijn, gegroet!

Antoine Merckx (De Jef)

Korpsadjudant OR

Propos d'Etiquette Navale

Je m'en vais ouvrir ici, avec la complicité du Neptunus, une chronique sur le BCBG maritime[1] qui sera prétexte à un aimable bavardage sur ce que d'aucuns appelleront la mémoire nostalgique, celle-là même qui fait souvent des vieux marins d'insupportables barbons. Tant pis pour vous!

J.C. Lepanaché (Frégaton retraité)

Pavillonnerie

Au hasard d'une balade sur les quais du port, j'ai pu observer qu'à l'occasion d'une quelconque manifestation festive, certains navires arboraient plic-ploc des pavillons (des drapeaux dans la langue des terriens) et cela pour faire joli. Les passants ne se doutent pas de ce que l'on peut faire dire à ces pavillons, du sympathique ou franchement injurieux, selon la disposition qu'on leur donne dans la mâture d'un navire. Car cela c'est le langage codé des marins. C'est ainsi que l'on a pu voir certains navires, tels pilotes, remorqueurs et autres, appartenant au 'régional', arborer un pavillon belge surmontant un pavillon jaune du lion de Flandre et cela sur la même ligne de drisse. Ceux qui ont fait cela (et le font encore) ne se doutent pas qu'ils insultent gravement la Flandre, car cela signifie, en bon langage de marin, qu'un navire flamand a été capturé par des Belges! Ignorance ou malice? Gaffe en tout cas.

1. BCBG: 'Bon chic, bon genre' comme vous le savez.

Lorsqu'on voit d'autre part un yacht français arborer, en lieu et place du pavillon national, un pavillon de la Bretagne, c'est une insulte à la nation française qu'il commet là. Bien sûr, l'on sait que cette façon de faire est l'affirmation de son appartenance à ce peuple de Bretons et que cela ne signifie pas que l'on crache sur le pavillon national, mais quand-même, cela fait désordre et cela choque les marins et aussi les étrangers.

Cette observation est valable pour les Écossais comme pour les Gallois, qui se permettent parfois de telles libertés que les revues de yachting anglaises stigmatisent d'ailleurs régulièrement. C'est bête, alors qu'il y a un moyen très simple et parfaitement légal d'affirmer son appartenance à une communauté régionale, c'est d'arborer ce dit pavillon régional au bâton de beaupré pour les yachts à moteur, aux barres de flèche de tribord, avec ou sans guidon de propriétaire, pour les voiliers, ou encore à leur mât de misaine et alors en tête de mât, sur un digon ou hampé sur un bâton pour qu'il batte bien clair. Et voilà, le tour est joué; on vous prendra pour ce que vous êtes: un Breton de France, ou un Flamand de Belgique, si vous voyez ce que je veux dire.

Puisqu'on en est à parler du pavillon de propriétaire, le mot 'pavillon' convient mieux que 'guidon' qui est par définition le pavillon rectangulaire à deux pointes à

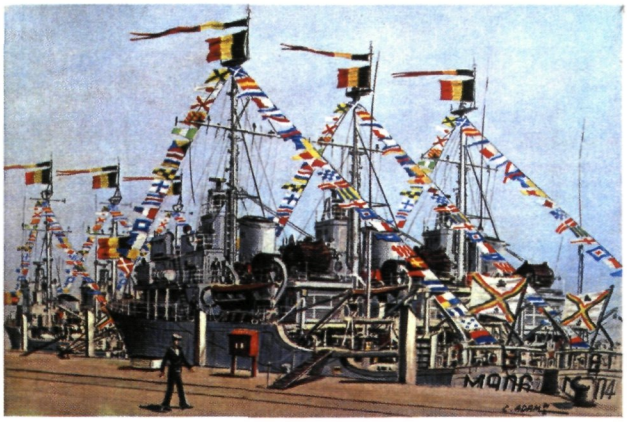
queue d'aronde ('bungee' en anglais) et qui est dans la Marine la marque de commandement de l'officier supérieur en charge d'une escadre ou d'un groupe quelconque de navires. Les lettres A et B du code sont des guidons, de même que les marques des officiers des comités du Club de Yachting, les Commodores et Vice-commodores. Par contre le triangulaire qui est le signalétique du club, s'appelle 'le guidon du club'. Il s'arbore à demeure en tête de mât et c'est le seul pavillon qu'il soit permis de laisser battre sans qu'il y ait personne à bord.

Disons encore que le pavillon de propriétaire a son battant plus long d'un quart que le guindant. Quant à ses dimensions, les puristes vous diront que la taille doit être proportionnelle à la hauteur du mât, c. à d. qu'il doit avoir 4 cm par mètre que le guindant compte à partir de la surface de l'eau.

Fermons la parenthèse et revenons-en au pavillon national. Celui-ci est attribué au navire enregistré sur les listes nationales et de ce fait soumis aux lois de ce pays. Le yachtman français qui fait immatriculer son bateau en Belgique, ce qui se fait beaucoup aujourd'hui afin d'échapper aux sévères contraintes des autorités maritimes françaises, se met sous l'autorité de la Belgique, moins contraignante il est vrai, et est donc soumis à la loi belge. Il est par conséquent tenu d'arborer le pavillon belge en lieu et place du pavillon français ... quitte à se faire interpeller en flamand lorsqu'il rencontre un autre yacht belge, vraiment belge celui-là. C'est légal, mais c'est fausser le jeu. De même qu'il ne faut pas nécessairement être Luxembourgeois pour se faire immatriculer au Luxembourg, ne soyez donc pas étonnés si, en vous baladant à Saint-Tropez, vous voyez d'énormes yachts (à trois étages comme dirait Marie-Chantal) dont les occupants ne parlent nullement le luxembourgeois (Ei helei, koekelei!). Arborer un pavillon national indûment ou à un autre endroit que celui prévu par la loi est répréhensible, mais l'arborer à l'envers est injurieux. Essayez pour voir d'envoyer par courtoisie[2] le pavillon hollandais à l'envers, le bleu en haut au lieu du rouge (Oranje boven!) et vous verrez comment vous vous ferez apostropher par les autochtones. Libre à vous évidemment, si cela vous est égal, de passer pour un éléphant (le mot est plus blessant encore que 'terrien'); il y en a qui sont ignorants et qui s'en vantent, par modestie sans doute.

De quoi la loi se mêle-t-elle? me direz-vous. Est-ce pour respecter la tradition ou les coutumes bizarres des marins? Mais non bien sûr, la loi s'impose parce que le pavillon national offre au navire qui le bat, et cela conformément à la législation maritime internationale, une protection à ses ressortissants et qu'elle couvre la marchandise transportée. Il est bien connu que si un navire est, en temps de guerre, reconnu comme neutre on le laissera tranquille (hum!!).

Revenons-en aux pavillons arborés pour faire joli de toute à l'heure. S'ils sont hissés attachés l'un à l'autre depuis la proue jusqu'à la poupe en passant par le haut des mâts, on appelle cela le grand pavois.



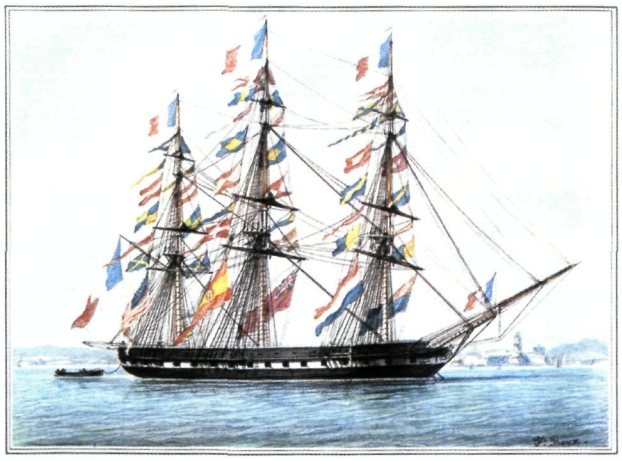
le 21 juillet à la Base navale à Ostende (1971)

Le navire est donc pavoisé, ce que l'on fait en tout cas à l'occasion d'une fête nationale. Dans les marinas belges cela ne se fait plus beaucoup, bien que le 21 juillet tombez au beau milieu des vacances... Brassens chantait: « Le jour du 14 juillet, je reste dans mon lit douillet... » Le Belge aussi faut croire! Cela fait joli tous ces pavillons qui claquent au vent. Mais là aussi, il ne fallut pas attendre longtemps pour qu'un règlement s'en mêle. A raison, et à bon droit d'ailleurs, parce que chaque pavillon étant une lettre de l'alphabet il peut, seul ou par groupe, signifier quelque chose. Le 'B' par exemple, signifie qu'on manipule des explosifs ou des produits dangereux, le 'A' (que l'on verra plus souvent dans la mâture d'un yacht que le 'B') veut dire « J'ai un plongeur sous l'eau, faites donc attention! » Et bien, figurez-vous qu'il est arrivé que des signaleurs malicieux envoyaient dans le grand pavois des messages dans le genre « Mon pacha est un c..., et le tien? » ou « Chez Nadine, rue de Siam, on b... pour pas cher ». Or, comme il arrive quelquefois qu'un officier des transmissions sache décoder les signaux par pavillons, on mit fatalement le holà à ces pratiques amusantes mais abusives, et que l'on réglementa l'ordonnance des pavillons du pavois. Cette réglementation n'est pas contraignante pour les yachts, il n'y a que les navires de guerre qui sont concernés. Mais ici, la coutume, la tradition, la fierté nationale, la bienséance et

2. 'Par courtoisie' signifie qu'on arbore à la barre de flèche de tribord, le pavillon du pays dans les eaux territoriales duquel on pénètre.

l'étiquette navale exercent parfois une bonne influence sur le comportement des navires marchands et parfois des plaisanciers, qui veillent donc à ne pas mélanger pavillons nationaux et étrangers, ainsi que l' 'aperçu' du code aux drisses de pavillons de signalisation utilisées pour le grand pavois.

En Belgique le règlement de la Force Navale sur les pavillons et honneurs prévoit que partant de la proue on fasse monter, en succession, une flamme entre deux pavillons carrés, en partant de la lettre 'A'. En France, dans la Royale, la succession est ordonnancée de la proue à la poupe dans l'ordre suivant: AB2, UJ1, KE3, GH6, IV5, FL4, DM7, PQ3S (substitut), RN (1er Substitut), STZéro, CX9, WQ8, ZY (2me substitut). Comme on le devine les pavillons des lettres sont carrés, ceux des chiffres sont des triangles et des substituts. Dans la Marine des Pays-Bas (KNM, Koninklijke Nederlandse Marine) le grand pavois se hisse en privilégiant les couleurs dominantes des signaux, de manière à donner l'impression de représenter les couleurs nationales, le rouge, le blanc et le bleu, en succession. En Angleterre où l'on peut une fois de plus admirer l'usage de l' 'understatement', il n'est pas dit que l'on doit mais on dit que « flags should be used in a set order »... Il s'agit ici de l'étiquette en usage dans les clubs et à bord des yachts. On en donne pour raison « so that all boats look alike », mais aussi, et cela est plus important encore, que le choix de la séquence fasse en sorte que les « code letters do not spell indecent words in any common used language ». Le yacht anglais arborera donc en pavois dans la séquence



Grand Pavois, disposition en carré

suivante: EQ, G8, Z4, W6, P1, Icode, TXBX, 1er Substitut, H 3me Substitut, DF 2me Substitut, UAOMR2, JZéro, N9, K7, V5, LCS (voir illustration: 'Dressing overall' que j'emprunte au périodique britannique 'Practical Boat Owner' n° 44/2003). On peut donc être assuré que l'on ne commettra pas d'impair dans un port étranger si on s'en tient à la mode anglaise. Mais allez savoir pourquoi les Anglais ne font pas comme les autres Marines du continent. Ils disposent, tout comme nous, du même nombre de pavillons: 26 alphabétiques, 10 numériques triangulaires et 3 substituts; ce qui permet l'alternance de 2 carrés pour 1 triangle.

Arborer le grand pavois comme il est représenté sur l'illustration anglaise, du bout du beaupré à la poupe en passant par le ou les sommets du ou des mâts, dépendra de la taille des pavillons dont on dispose. A la Force Navale, par exemple, la taille des pavillons est proportionnelle à la longueur du navire; en effet, le dragueur de mines n'a pas de mât aussi élevé que la frégate. Le yacht dont le mât fait 12 m ne peut se contenter de pavillons de code de 20 cm au guindeau. Mis bout à bout et comptant sur un écart de 10 cm on n'atteindra que 11m70 de longueur de pavois et donc pas assez pour remplir l'hypoténuse avant, ni celle de l'arrière. Aux yachtsmen de savoir si leurs pavillons sont assez grands ou s'il leur faudra acheter un second set! Remarquez que les Anglais emploient la flamme 'Aperçu' dans leur ordonnancement, ce que notre étiquette navale ne permet pas. Mais pour les Anglais il n'en fut pas toujours ainsi. Sous Nelson, par exemple, la Royal Navy se contentait de 10 pavillons numériques pour transmettre tous ses signaux, ordres et messages. C'est en effet en 1800 qu'un célèbre capitaine de vaisseau, Lord Popham, composa un code par lequel chaque lettre de l'alphabet correspondait à un pavillon numérique, la lettre 'A' correspondant au pavillon 1, la lettre 'B' au pavillon 2 et ainsi de suite, jusqu'à la lettre 'I' qui est le n° 9. Popham donne alors le même numéro à la lettre 'J' car, dit-il, on l'emploie peu et on ne peut les confondre; le 'K', première lettre de la dizaine suivante, portant le n° 10, se traduira par deux pavillons: le 1 et le zéro; le 11 qui est le 'L', sera représenté par le chiffre 1 suivi d'un signal spécial appelé 'Idem', l'ancêtre de nos trois substituts. On pouvait donc à l'aide de 10 pavillons numériques s'adresser n'importe quel message[3]. En pratique Popham donna à des groupes de 2 ou 3 chiffres des significations particulières; ainsi pour dire que « l'amiral est absent » on enverra 41 pour 'amiral' et 30 pour 'absent'. Son dictionnaire des signaux comprendra jusqu'à 999 combinaisons conventionnelles. Mais lorsque le vocabulaire signalétique ne comportait pas de code pour le mot recherché on l'épelait selon la combinaison alphabétique numérique. Voilà, voilà ... mais tout cela ne permet pas d'expliquer comment un vaisseau anglais pouvait hisser un grand

3. Dans l'alphabet anglais du 18me siècle la lettre V précède la lettre U et porte le numéro 25

pavois avec les seuls 10 pavillons numériques qu'il possédait. En avait-il plusieurs jeux? Sur ce point je dois avouer mon ignorance.

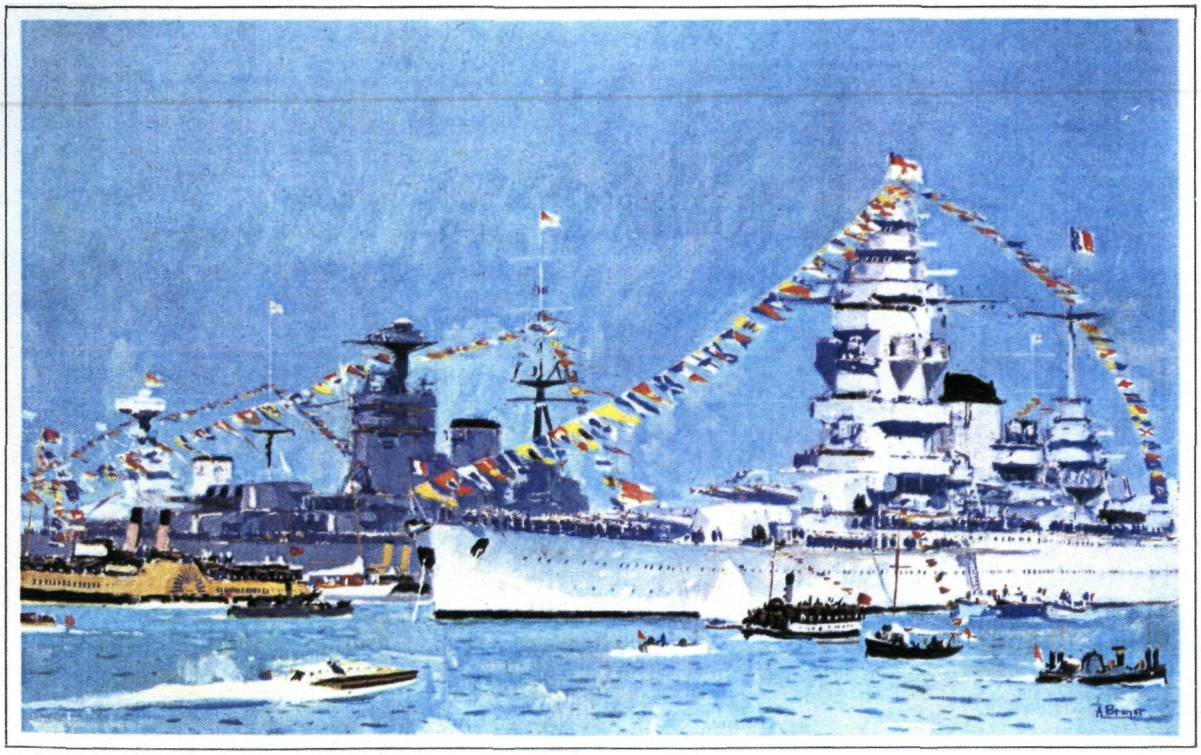
Disons tout de suite que notre Code international des signaux ne vit le jour qu'en 1857, bien que la marine marchande continua à utiliser jusqu'en 1880 un autre code mis au point en 1817 par un certain captain Marryat. Le Code International fut modifié une première fois en 1901 et pour la dernière fois en 1934. Nous, les Belges, ne sommes pas à la traîne en fait de pavillonnerie; déjà sous Charles le Téméraire, qui gouverna nos contrées de 1467 à 1477, la Marine se voit dotée d'ordonnances et de règlements de mer pour la conduite des navires (1470); on y trouve bien entendu la description des pavillons et l'usage des signaux. On y voit arborer le pavillon de Bourgogne à la poupe des vaisseaux, les troupes embarquées se reconnaissant à la forme de leurs drapeaux: la bannière est l'insigne des baronnets, le guidon celui des archers. Ils sont de couleur bleue à la croix de Saint-André, peinte à l'huile de couleur blanche. Au sommet du grand mât une flamme appelée le 'caudis', également de couleur bleue et à la croix de Saint-André. Le pavillon de guerre ou 'Bloedvlag', rouge au bras d'acier armé d'un sabre sortant d'un nuage blanc, remplaçait le 'caudis' au combat; dès le moment qu'il était hissé il était interdit sous peine de mort de quitter son poste, d'abandonner le combat, d'exécuter une manœuvre contraire à celle ordonnée ou de commencer à piller l'ennemi avant la défaite totale de la prise! Comme je vous le disais, chaque pavillon a sa signification propre!

Philippe de Clèves-Ravenstein

Un peu plus tard, en 1516, Philippe de Clèves Ravenstein, petit-neveu du duc Philippe le Bon, et époux de la sœur de Marie de Bourgogne, brouillé avec son beau-frère et seigneur Maximilien, espérant revenir dans les bonnes grâces de nos suzerains, écrivit un manuel d'éducation navale destiné au jeune Charles-Quint. Il a alors 60 ans et a bourlingué au service du roi de France en Méditerranée de Venise à Constantinople et il en reçut le titre d'Amiral des royaumes de Naples et de Jérusalem (1501). Son traité décrit très fidèlement l'organisation d'une flotte en ces temps-là, la vie à bord, les aménagements, les pavillons bien sûr et surtout l'étiquette navale, tels les égards qui sont dus au navire-amiral et au souverain lorsqu'il est embarqué. Et on dira encore que les Belges n'ont pas de traditions maritimes! Et pour enfoncer le clou davantage, nous nous rappellerons que Charles-Quint fit en 1522 réunir une commission chargée d'étudier et de comparer les ordonnances sur la Marine rendus en France, en Angleterre et en Espagne, d'où sortiront édits, placards et ordonnances en 1540, 1543, 1549, 1551, 1563, 1565, 1570 et 1579, tous sur la Marine de notre pays d'alors.

Certains me diront, nous autres on n'en a rien à (f...) cirer! On a un bateau pour s'amuser, se distraire, se faire plaisir, pas pour faire partie d'une confrérie d'initiés. Vu sous cet angle ils ont peut-être raison. Moi et d'autres avions cru intéressant de retrouver nos racines, ce qui est dans l'air du temps et j'avais avec plaisir découvert de quoi rendre plus nobles que nobles, par ancienneté, tous les marins de mon pays, ceux de la plaisance comme ceux de la marine de guerre et les 'marmars' dont on parle si peu. Tout le monde peut se tromper n'est-ce pas? Même à la Force Navale belge (marine ou composante, au choix), et là je veux vous mettre en garde. Sur tous les dépliants publicitaires ou de propagande (on dit pudiquement de d'information ou de relations publiques...) les images coloriées des pavillons de code qui y sont reproduits, montrent pour les chiffres les seuls signaux en usage dans les seules marines de l'OTAN, et non les chiffres du Code international des signaux. A bon entendeur...

Revenons-en au pavois, pour vous dire que ce mot vient de l'italien 'pavese' signifiant 'grand bouclier'. Les Francs ou les Gaulois, nos ancêtres, qui, comme tout le monde le sait, avaient les cheveux blonds, faisaient monter leur roi sur le pavois ou grand bouclier porté sur l'épaule par quatre gaillards solides (voir Astérix le Gaulois). A bord des



Cuirassé Dunkerque à la revue navale de la Coronation à Spithead, 1937.(*A. Brenet*) Grand Pavois en long

navires, à ces époques lointaines, on accrochait au bastingage, en guise de rempart, les boucliers des miliatires transportés. Ils y plantaient en outre leurs gonfalons, bannières, étendards et guidons, ce qui donnait au navire un aspect de force redoutable. On en vint donc à parler du pavois au lieu et place de la rambarde que constituait le bastingage ainsi orné, et le navire pavoisé de pavillons devint avec la sagesse du temps signe de fête plutôt que d'agression.

On distingue deux sortes de pavois, le petit et le grand pavois. Le grand pavois que nous avons décrit, qui va de la proue à la poupe en passant par le haut des mâts ne devrait être hissé qu'au port ou au mouillage. Pourquoi? Eh bien, tout simplement parce que le vent, doublé de vigueur par la progression du navire en marche, ira vous arracher vos drisses, briser les ralingues et effranger les pavillons; c'est donc une coutume issue de la saine économie qui est de règle chez tous les marins. Donc, jamais en route mais bien lorsque l'on doit manœuvrer dans un port ou en rade, et cela pour éviter de devoir recommencer! En route donc, et par exemple pour un défilé devant un roi (ou la reine d'Angleterre, ce qu'en disaient certains le 31 du mois d'a-oût!), on arborera le petit pavois qui consiste à envoyer en tête de chaque mât un pavillon national ou le pavillon national de la nation dont c'est la fête. Pour que ces pavillons nationaux soient plus visibles et mieux dégagés on les frappe souvent sur une gaffe ou un bâton, de façon à leur faire dépasser la pomme du mât ou sa têtière. Ça alors, on peut le dire c'est BCBG!

Du pavillon national (voir illustrations p. 80)

En Belgique et à la mer on distingue 4 variantes du pavillon national. Primo, les trois couleurs noir, jaune et rouge(***A***), marque distinctive de la nation belge, sont arborées indistinctement et identiquement pour tous les navires de commerce; en sont dispensés les bateaux de pêche et les navires de servitude, tels les dragues à godets ou suceuses et leur maries-salopes, les pontons-grues, les canots etc. Secundo, le pavillon aux trois couleurs dont la laize centrale jaune est garnie d'un lion noir couronné(***B***), qui est la marque d'un navire de l'État et qui est arboré par les pilotines, les vedettes de la police maritime et en général par tous les navires des autorités fédérales et régionales. La plaisance arbore la 3me variante du tricolore, dont le laize noir est frappé d'une couronne royale d'or(***C***), lorsque le propriétaire du yacht est membre d'un yacht-club et que son bateau est muni d'une lettre de pavillon. La 4me variante est le pavillon de la marine militaire qui est blanc, barré en croix de Saint-André de bandes tricolores et frappé de deux canons croisés couronnés et d'une ancre surjalée, ces deux motifs étant de couleur noire(***D***). Ce pavillon qui désigne le navire militaire est complété par une longue flamme tricolore, se terminant en queue d'hirondelle, qui sera hissée en

(A) (D) (B) (C)

tête de mât et qui indique, outre sa fonction militaire, qu'il est 'commissionné', c. à d. en service actif et armé. Cette flamme reste à poste jour et nuit, au port comme en mer, ce qui n'est pas le cas du pavillon blanc qui est envoyé à 0800 du matin et rentré le soir au coucher du soleil, sauf au mouillage et en route. Autre caractéristique de tout bâtiment de guerre: le pavillon de beaupré. Celui-ci est chez nous un tricolore parfaitement carré, le guindant égal au battant, qui est hissé au bâton ou mât de beaupré au port et au mouillage, aux mêmes heures que le national.

Le pavillon national a pour dimension ou battant une fois et demie la hauteur du guindant (plus large que haut), les trois laizes étant d'égale largeur[4]. Une exception toutefois: le pavillon qui flotte au sommet du Palais royal est deux fois plus haut que large et il flotte jour et nuit, lorsque le roi est présent en son royaume. Les navires anglais ont au beaupré l'Union Jack, les hollandais le Prinsenvlag, qui est un pavillon 'gironné' de bleu, de blanc et de rouge, et les américains ont les 50 étoiles sur fond bleu comme au canton de leur pavillon national. En vexillologie, qui est le nom donné à la science des drapeaux comme l'héraldique est celle des armoiries, donne des significations aux couleurs. On y voit que le noir signifie prudence, simplicité et mépris du monde; le jaune a le sens de la foi, force et richesse et dénote la puissance de l'autorité; le rouge, quant à lui, signifie la charité et dénote la vaillance.

J'ai dit plus haut que le pavillon national se rentrait au coucher du soleil, ce qui n'est pas complet, car lorsque le soleil se couche après 20 heures, comme c'est le cas chez nous en été et chez les Nordiques, ce sera à 20 heures au plus tard qu'on le rentrera. Ne pas le faire n'est pas correct. En Suède il est honteux d'oublier de rentrer le soir le pavillon national, le pavillon ou plus souvent la longue flamme jaune et bleue que les Suédois ont coutume d'arborer à un mât dans leur jardin, et les voisins vous feront honte en la rentrant d'initiative et en vous la posant bien pliée sur le pas de votre porte.

4. Le pavillon français fait pour le bleu 0,30 du battant, le blanc 0,33 et le rouge 0,37.

Dans la Royal Navy il d'usage de mépriser l'étranger qui par définition ne connaît pas les 'usages'; on y dit d'un pavillon effrangé que c'est un 'Spanish flag'. S'amarrer bord à bord tête-bêche c'est 'Dutch way et s'ils traitent les Français de 'froggies' (grenouilles, parce qu'eux ils n'en mangent pas) les marins français le leur rendent bien car depuis toujours ils les ont appelés les 'goddams' et les 'rosbifs' à cause de leurs uniformes rouges. A noter que les marins anglais sont habillés de bleu mais que leurs 'Marines (fusiliers-marins) sont en rouge, du moins autrefois car aujourd'hui ils sont plutôt en commando marine, bien qu'en spencer le soir le rouge est bien là.

Histoire de pavillons

En route pour Norfolk,Virgina, un petit dragueur de mines belge pénétrant en Chesapeake Bay, croise un énorme croiseur américain. On se salue très correctement du sifflet de manœuvre. Puis vint du croiseur le message par lampe morse « De quelle nationalité êtes-vous? Quel pavillon arborez-vous? » (Il faut dire que le pavillon de guerre des navires belges n'est pas fréquent là-bas.) Voilà mon Belge qui répond laconiquement et ironiquement « Belgian and what is yours? » La réponse vint, cinglante « American, of course! ». On raconte dans les bars de la flotte –mais je n'en crois rien– que le commandant du dragueur, un humoriste impénitent, ne put s'empêcher de poursuivre par une autre question « And all these ships in this harbour, are they also american? ». Au croiseur qui lui dit « Of course » notre C.O. fit répondre par son signaleur « I didn't know there were so many foreign ships in this harbour ». Arrivé à quai, un officier de liaison, raide dans son uniforme blanc, pria le dit commandant de se présenter chez l'amiral « at once!! ». On dit qu'il y fuma un cigare...

De l'étiquette navale

Les navires de guerre se saluent entre eux lorsqu'ils se rencontrent, se croisent ou se dépassent. Ils se saluent au sifflet de

manœuvre, de 'pipe' comme on dit en Angleterre et chez nous. Un sifflement aigu et long est le signal qui ordonne à tout le monde d'interrompre son occupation, de faire face et de saluer. L'autre répond de même et ordonne de 'continuer' ou de reprendre ses occupations par un autre sifflement plus court et retombant à la fin en tonalité; le saluant fait de même pour son bord. Ici intervient un subtil jeu de préséance. Qui salue le premier? Ce ne sera pas le plus petit navire qui salue le plus grand mais le plus jeune des commandants. Et comment savoir? Entre nationaux il y a des livres de référence; un capitaine de corvette est junior du capitaine de frégate et salue le premier; s'ils sont du même grade, ce sera l'ancienneté qui jouera. Mais quid entre étrangers? Dans leurs eaux territoriales respectives ce sera l'étranger qui y pénètre qui salue le premier mais en eaux internationales ce seront les signaleurs des bateaux qui discrètement (!) par lampe morse s'enquerront de l'âge du capitaine.

Un navire marchand, de quelque nationalité soit-il, salue toujours un navire de guerre de quelque pays qu'il soit. Il le salue en abaissant son pavillon national jusqu'à mi-drisse et le redresse à bloc après quelques secondes. Le navire de guerre lui rend la politesse en faisant de même et donc pas au sifflet de manœuvre. Ici personne n'interrompt son travail. Autrefois, ne pas répondre à un salut méritait un coup de canon et même un arraisonnement! Verleden tijd! Un navire soviétique (on ne disait pas 'russe' en ce temps-là) allait croiser un navire de guerre. Et l'on vit très distinctement un matelot se diriger en hâte vers le mât de pavillon à l'arrière. Le commandant du navire de guerre, prévoyant le salut, envoie son signaleur au sien et là ... le Russe souleva une poubelle et en jeta le contenu à la mer, visiblement content de ce geste de dérision grossière! Il y a des moments où l'on regrette l'époque du coup de canon de semonce envoyé à qui ne saluait pas promptement un navire de guerre.

Toodeloo et à bientôt!

Le Panaché J.C.

CPF (hre)

Een woord is een woord, maar ...
... blijkbaar niet voor Vlaamse politici!

Foto's 1 en 2: Paster Pype in betere tijden: 1993 – 1994, op weg naar Isle of Wight en voor anker in Sandown bay met de Marinekadetten.

Flash back

In 1949 werd te Temse, op de scheepswerven Jos. Boel & Zonen (ir. Van Dijck), een hydrografisch peilschip te water gelaten onder de naam Paster Pype (II). Het mat gros 290 ton - 37.68 m x 7.70 m x 2.81m - IMO n°5271434. Het was een zusterschip van de eerste **Paster Pype**, die op 30 maart 1939 door Cockerill Yards afgeleverd werd aan het Bestuur van het Zeewezen (Oostende). Dit schip viel op 22 mei 1940 tijdens zijn vlucht naar Engeland en na stranding ter hoogte van Dieppe in handen van de Duitsers die het gebruikten als commandovaartuig van de 20ste Vorpostenboot Flottille onder de naam V 2001. Op 5 maart 1942 verging het tijdens een reddingsoperatie in een storm van de Duitse (ex-loodsboot) **Rüstringen**, in pos 53°46 04 N - 07°38 O (Wadden eilanden)[1].

De naoorlogse **Paster Pype** (II) had een betere toekomst. Genoemd naar een Oostends historisch figuur (°1854-†1926) die zich als Aalmoezenier ter Zee inzette voor de vissers, een soort Oostendse Daens zeg maar, werd het eerst en voor korte tijd ingezet door de Zeemacht voor ontmijningsopdrachten. Daarna deed het dienst als peilschip voor zeebodem en zandbanken. Aan de hand van de meetresultaten van de **Paster Pype** werden de zeekaarten aangepast. Nog later was het een opleidingsschip voor de visserij en loodsdiensten. Van 1985 tot halverwege de jaren 1990, werd het schip door het Zeewezen 'uitgeleend' aan het Koninklijk Marinekadetten Korps voor de zeeopleiding en training van zijn leden met als laatst bekend schipper vriend Hubert H. Cattoor. Helaas door gebrek aan geld en onderhoud ging de toestand van het schip achteruit en werd het langzaam maar zeker een wrak en in 1997 werd het zeewaardigheidattest niet meer hernieuwd.

Jaren 2000

Nochtans had de **Paster Pype** een grote historische waarde. Niet alleen omdat dit het oudste schip was gebouwd in België en bovendien nog in de vaart, maar ook omdat

1. http://www.lsvo.be/nieuwsarchief/LSVO/ledenboekje/2005.pdf

Opleiding van de Marinekadetten: een nieuwe rijkdom te ontdekken.

het een voorbeeld was van technische innovatie. Zo werd om zo weinig mogelijk vibraties te veroorzaken tijdens de hydrografische metingen in nauwe wateren, gekozen voor een voortstuwing door twee enkelwerkende viertakt dieselmotoren (6 cil.) met een vermogen van 2 x 270 PK die elk een generator aandreven van 148 KW/230 V; elke generator afzonderlijk kon de elektrische voortstuwingsmotor voeden, terwijl door serieschakeling van de beide generatoren de motor het volle vermogen van 380 P.K. bij 900 omw/min kon voortbrengen. In die tijd zeker een duurdere oplossing maar die achteraf zeer efficiënt bleek te zijn!

Bewust van de specificiteit van het schip, werd beslist te ijveren voor het behoud van de **Paster Pype**, en het lukte bijna ook nog!

Op vrijdag 4 april 2003, tijdens een korte plechtigheid op de Maritieme Site Oostende vzw kwam Vlaams minister Paul Van Grembergen (Spirit), bevoegd voor Monumenten en Landschappen, het rijke maritieme verleden,dat niet mocht verloren gaan, ondersteunen. Hij ondertekende die dag een besluit waardoor de **Paster Pype**, als het eerste schip in Vlaanderen, erkend werd als 'varend erfgoed'. Het schip was zo goed als gered! Wij horen de minister tijdens zijn toespraak nog wijzen op: « *... de cruciale taak van de overheid bij het behoud van belangrijk historisch erfgoed.... Er is niets erger dan je geheugen verliezen. Bij het verliezen van erfgoed is het niet één persoon die kennis verliest maar een hele gemeenschap.* »

Dankzij deze handtekening kon de renovatie van de **Paster Pype** rekenen op Vlaamse subsidies en moest hij tegen zomer 2005 het zeegat kunnen kiezen als ambassadeur van Vlaanderen. De restauratiewerken begonnen, het schip werd volledig ontmanteld, grondig gereinigd, en lagen antiroest verf werden overal aangebracht. Maar door allerhande omstandigheden ging het de vzw Maritieme Site Oostende - M.S.O. echter niet voor de wind en uiteindelijk ging de vereniging ten onder samen met haar projecten. De **Paster Pype** bleef nog een lange tijd aan de kaai in het Visserijdok wachten om uiteindelijk begin juli jl., naar het 'schavot' te Gent gesleept te worden en er gesloopt.

De machinekamer: een technische innovatie!

De machinekamer

Terwijl wij, naïevelingen, dachten dat een gegeven woord een woord was en dat politici consequent waren in hun zeggen en doen! Bovendien ging het toch om Vlaams Erfgoed verheven boven politieke beslommeringen en tendensen ... want deel van ons collectief geheugen! Eens te meer ... niet dus!

S.b.d.S.

Foto's:

Foto 1 tot en met 5: © Fr. Philips

Foto 6 en 7: © Peter Wearing

...weggesleept naar Gent...

La Garde côtière, sauvegarde de nos Bancs de Flandre

Depuis 2006, notre pays compte officiellement une onzième province! D'une superficie d'environ 3.600 km², elle est constituée par nos eaux territoriales (12 nautiques) et la Zone Economique Exclusive – ZEE en mer du Nord; soit 0,5 % de la surface totale de celle-ci.

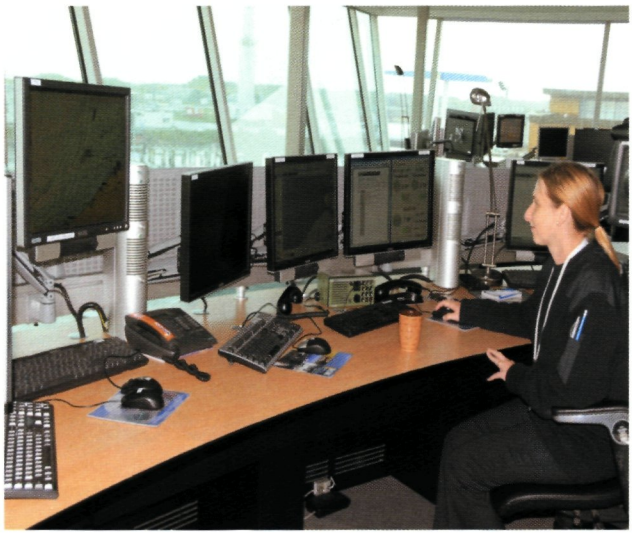
Cette mer est une des voies maritimes commerciales les plus fréquentées de la planète, sa densité représente 20 % du trafic mondial, soit près de 100.000 ferries, cargos, pétroliers, voiliers et autres navires qui transportent 200 millions de tonnes de marchandises par an. En outre, elle est constituée de sites de pêche, d'extraction de sable et de gravier et comprend en plus des zones militaires, des parcs à éoliennes, des bancs de sable, des zones protégées et tout un réseau de pipelines et de câbles immergés.

Confronté à une telle complexité et à autant de sources de risques, le gouvernement flamand et le fédéral décidèrent en 2006, de coopérer pour gérer efficacement cette vaste étendue d'eau. Ils élaborèrent pour cela une entité dénommée *Garde Côtière*, chargée de réguler et administrer, en une interaction efficace, les 17 instances officielles qui sont compétentes pour la mer du Nord[1]. Avec comme principes de garantir l'équivalence des partenaires, de respecter leurs compétences respectives et d'utiliser tous les moyens disponibles de façon optimale. Cette *Garde Côtière* comprend deux volets: l'un opérationnel, la *Centrale Garde Côtière* (ou *Kustwachtcentrale*), et l'autre administratif, qui comprend un organe de gestion, un organe de concertation et un secrétariat.

1. http://www.kustwacht.be

La *Centrale Garde Côtière* est elle-même composée de deux départements qui fonctionnent en symbiose. D'une part, le *Carrefour de l'Information Maritime - CIM* (ou *Maritiem Informatie Kruispunt - MIK*) sis à Zeebrugge qui, dans la zone maritime sous juridiction belge, veille à l'application de la législation en matière de trafic de drogue, d'immigration illégale, de terrorisme, de transport de matières dangereuses, etc. Grâce à ses moyens techniques de détection/ communications (chaîne-radars, véhicules, hélicoptères, avions, navires, etc.), il constitue véritablement l'œil et l'ouïe de l'autorité sur la mer et peut agir préventivement avant qu'une situation ne devienne critique. Opérationnel depuis 2008, le CIM regroupe de façon permanente des responsables des douanes (Brigade Maritime), de la police de la navigation et de la Défense. Il intervient et assiste de manière complémentaire, en matière de sûreté (Security), le second pilier, à savoir le *Centre Maritime de Sauvetage et de Coordination - MRCC* (*Marine Rescue and Coordination Center*) sis à Ostende, qui prend en charge la sécurité (Safety).

Etant parallèlement intégré dans le département *Service d'Accompagnement Maritime* (ou *Scheepvaartbegeleiding*), le MRCC est l'équivalent du 'central 112' à terre, constituant donc le point de contact et le dispatch pour tous événements survenus en mer, tels que balisage défectueux ou bouées vagabondes, découverte d'explosifs, navires en détresse, plongeurs en difficulté, enfants ou personnes disparues à la plage, abordages de navires en mer, avaries et incendies à bord, crash aérien dans la zone maritime, kite-



et surfeurs, plaisanciers et autres usagers de la mer en difficulté, etc.[2]. Ne disposant pas de moyens propres d'intervention sur le terrain, il coordonne les opérations et leur suivi, et peut faire appel à tous les vecteurs, civils et/ou militaires, disponibles sur terre, mer ou air comme les Sea Kings du SAR de Koksijde. Voire même, si nécessaire, ceux de pays limitrophes via le CROSS- Gris Nez ou les Coast Guards anglais. Le but étant d'agir efficacement dans l'urgence. Ainsi, en cas de déclenchement du 'plan-catastrophe-Mer-du-Nord' par exemple, c'est encore le MRCC qui génèrera la communication entre les diverses entités, les communes et centres de crise concernés, comme le Centre Gouvernemental de Coordination et de Crise de Bruxelles.

Installé avec le 'Port Control' d'Ostende dans les anciens bâtiments (classés) de l'administration de la Minque, restaurés pour ses nouvelles fonctions avec goût et moyens, le MRCC est managé par le capitaine au long cours Réjane Gyssens et compte une quinzaine de collaborateurs. Son personnel nautique dit-elle, est issus d'horizons divers et pas nécessairement du secteur maritime. Ce qui contribue positivement à apporter une diversité professionnelle au team. Ainsi, la permanence –qui se déroule par shifts de 12 heures– était assurée ce jour-là par Jane Colonval, une jeune canadienne parlant couramment le néerlandais, une obligation, qui après avoir servi pendant dix ans dans la Canadian Navy, est venue de son New Brunswick natal à Ostende, dans le sillage d'un officier de la Composante marine belge, actuellement en fonction à St. Kruis (Bruges). Après une instruction de neuf mois en interne et le suivi de quelques modules spécifiques, les recrues sont aptes à intégrer l'équipe pour y assumer diverses fonctions. Un must de flexibilité!

Hormis cette régie et les rapports qu'elle rédige à la demande de l'Administration, la politique de gestion du capitaine Gyssens au quotidien est basée sur le fait que tous les appels sont considérés comme 'majeurs' et requièrent la mise en place immédiate de l'ensemble des procédures opérationnelles. Sans exception! Reste toutefois le souci rémanent de garder ses collaborateurs au top niveau d'efficacité et aussi de motivation, même après des appels successifs pour interventions non justifiées!

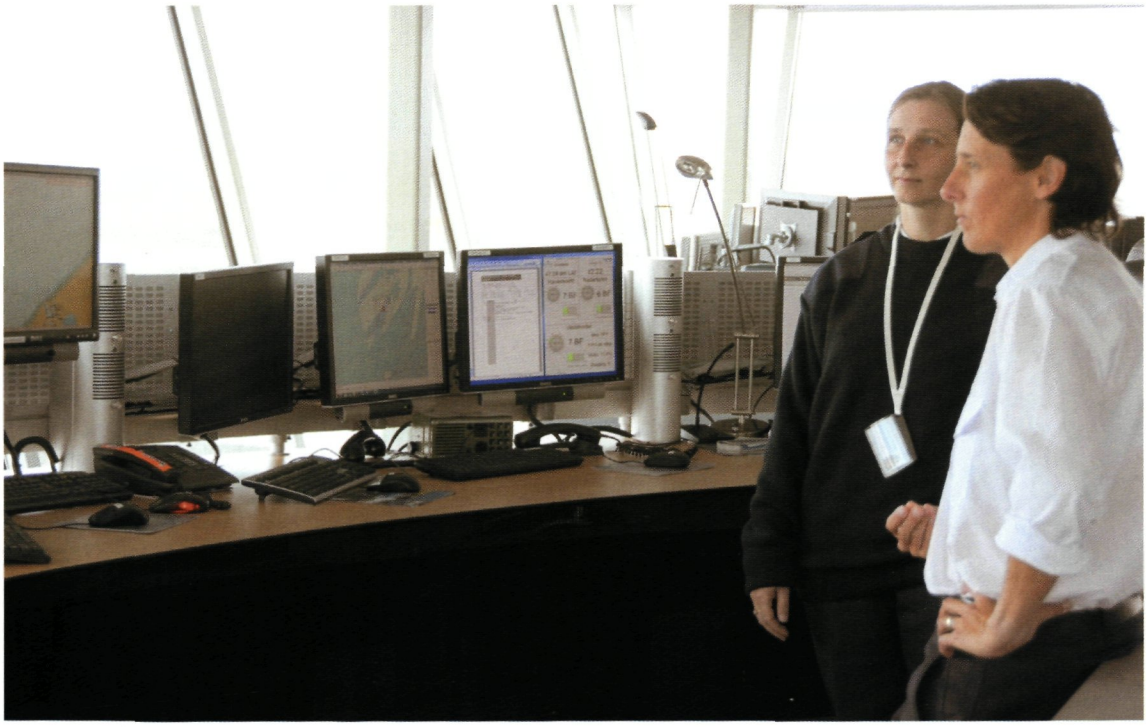
2. Outre la Mer territoriale et le ZEE, la zone d'intervention peut comprendre également la *BA Joint Responsibility Zone* où notre pays, la France et la Grande Bretagne sont coresponsables de la lutte contre la pollution (Accords de Bonn); la *Belgium FIR Zone* (Flight Information Region) pour aide et assistance en cas d'accidents aériens et le *Mancheplan* pour lequel la Belgique, la France et la Grande Bretagne coexercent une responsabilité en Manche.

Sans relâche, un tel challenge est relancé chaque jour par des simulations sur ordinateur, des exercices pratiques et des procédures diverses répétés à l'envi. Ainsi que par d'innovantes pratiques et de tests de nouveaux modules de recherches informatiques. L'objectif étant de créer des automatismes, une sorte de réflexe. Avec pour finalité la satisfaction, comme ce fut récemment le cas 'live', de savoir déterminer une zone de recherche restreinte de ce naufragé français (MoB) et de l'en évacuer avec succès, dans des limites ante- hypodermiques.

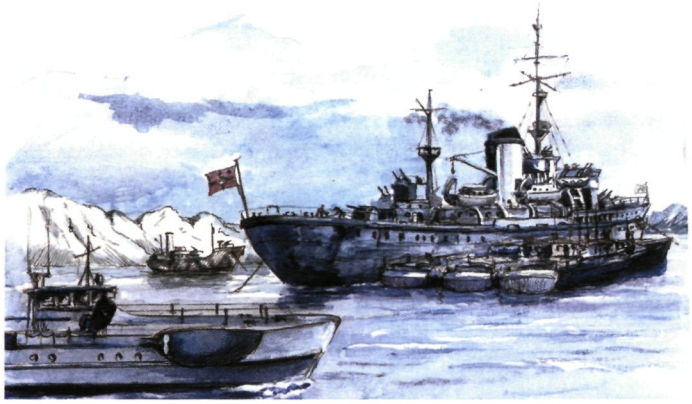
Lorsqu'on sait qu'il y eut pas moins de 252 coordinations d'intervention en 2010 et déjà 235 appels au 1er juillet de cette année – dont 60 % d'entre eux sont constitués par des baigneurs imprudents ou des plaisanciers en détresse– la charge journalière est certes exigeante. Mais c'est aussi un métier qui par son essence même, la sauvegarde en mer, procure de grandes satisfactions sur le plan professionnel et humain!

Saint Bernard du Spuikom

Photos : © Fr Philips



Hoe het Schnellbootbegleitschiff Hermann von Wissmann in 1950 de A907 TNA Kamina bij de Zeemacht werd



Het scheelde niet veel of de A907 TNA (Transport Naval Auxiliaire) **Kamina**, een mythisch schip dat nog vers in het geheugen ligt van allen die het gekend hebben –mariniers van de Zeemacht, commando's en militairen die hun basis in Kongo vervoegden–, zou niet de wedergeboorte gekend hebben, waarvan het verhaal hieronder volgt.

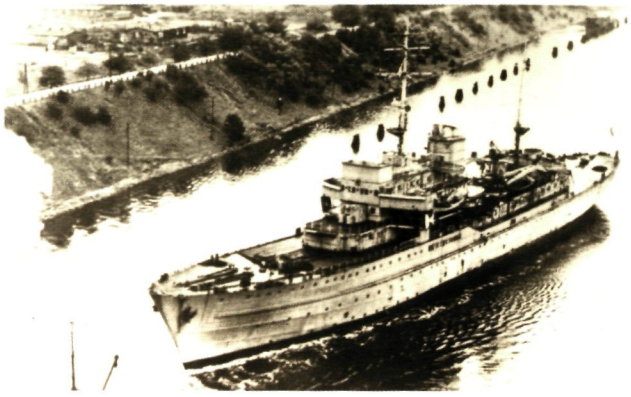
Verjaardag

Op 18 december 1950, al meer dan 60 jaar geleden, vertrok vanuit Antwerpen de Kamina, een in aller haast tot troepentransportschip omgebouwd schip van de toen nog 'prille' Zeemacht, met bestemming Korea. Aan boord bevond zich een bataljon Belgische en Luxemburgse vrijwilligers, 663 officieren, onderofficieren en manschappen sterk, en 103 bemanningsleden, samen 766 man.

Het schip

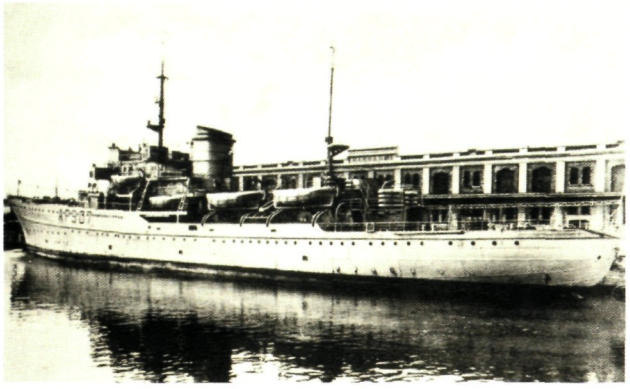
Toen de nazi's op 10 mei 1940 België binnenvielen vonden ze bij hun aankomst op 12 mei in Antwerpen, op de scheepshelling van de Cockerill werf, het nieuwe visserijwachtschip, de **Artevelde**, dat door de Belgische genietroepen bij hun aftocht gesaboteerd was. Op de werf bevonden zich ook twee onafgewerkte vrachtschepen, een op de helling en een ander te water; het betrof twee bananenboten besteld door een Poolse rederij, Zegluga Polska, onder de nummers 682 en 683, die respectievelijk de naam Lewant II en Lewant III zouden krijgen. Ze waren elk 114 m lang, hadden een draagvermogen van 3700 ton en hun voorziene snelheid was 14 knopen; het transport van tropisch fruit vergde inderdaad een grote snelheid.

Uiteraard had de Kriegsmarine veel belangstelling voor de **Artevelde** en de beide vrachtschepen, die dan ook werden aangeslagen als oorlogsbuit. De **Artevelde** werd gelicht en verbouwd; hij zou als artillerie-schoolschip dienst doen in de Baltische zee. De ingenieurs van de Kriegsmarine beslisten de twee onafgewerkte vrachtschepen om te bouwen tot logistieke steunschepen voor torpedoboten die ver van hun basis opereren. Gans het personeel van Cockerill werd opgeëist en verplicht tewerkgesteld onder controle van Duitse technici. Uiteindelijk werden de schepen afgewerkt, zij het na heel wat tegenstand en talrijke pogingen tot sabotage. Einde 1942 werden beide Schnellbootbegleitschiffe te water gelaten onder de naam **Gustav Nachtigal** en **Hermann von Wissmann** (de toekomstige Kamina). Zij vertrokken dan onder escorte naar Kiel om er bewapend te worden. Einde 1943 werden ze in dienst gesteld. De **Gustav Nachtigal** was echter geen lang leven beschoren want op 14 juni 1944 werd hij door een RAF vliegtuig getorpedeerd ten westen van het eiland Borkum; de schade was zo aanzienlijk dat de Kriegsmarine besliste hem niet te lichten en hem dan ook afschreef. De **Hermann von Wissmann**, gedetacheerd bij het 5de Schnellbootgeschwader, werd ingezet tegen de Russen in het oosten van de Baltische zee; later opereerde hij langs de Noorse kust waar hij bij de bevrijding van Noorwegen in mei 1945 onbemand en verlaten teruggevonden werd in een fjord. De Royal Navy bracht het schip naar Flensburg en later naar Kiel waar, onder de naam HMS **Royal Harold**, het zou fungeren als transitkamp en kazerne. Daarna werd het opnieuw aan zijn lot overgelaten.



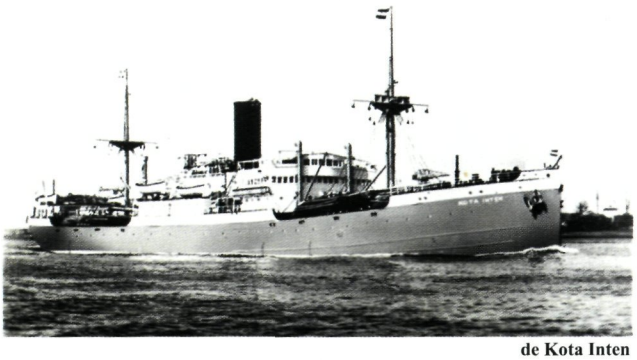
Het duurt nog vijf jaar voor de Belgische Dienst voor Recuperatie op de hoogte wordt gebracht van het feit dat het bouwnummer 683 zich in de haven van Kiel bevindt. Het schip wordt dan aan de oorspronkelijke eigenaar terugbezorgd. Maar de toekomst van het schip oogt niet goed; het bevindt zich in een erbarmelijke staat. Begin 1950 komt het op sleeptouw vanuit de Baltische zee aan te Antwerpen waar het overgedragen wordt aan Cockerill in Hoboken, de werf waar het enkele jaren eerder gebouwd werd. Voor vele specialisten was het rijp voor de sloop. Behalve dan voor de stafchef van de Zeemacht, fregatkapitein L.J.J. Robins, die later als commodore algemeen bevelhebber van onze Marine zou worden. Hij was de enige die

erop stond het schip over te dragen aan de Zeemacht en, overtuigd als hij was van de mogelijkheden die het schip bood, zette hij zich volop in voor dat doel en tegen het advies van velen in haalde hij zijn gelijk. Ik verwijs dienaangaande naar het proces-verbaal van de vergadering op de staf van de Zeemacht van 3 oktober 1950 waar, op verzoek van de stafchef, de mogelijkheid werd onderzocht het Belgisch-Luxemburgs bataljon naar Korea te vervoeren aan boord van een schip onder Belgische vlag. De heer Descamps, de toenmalige directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen (waaronder de pakketboten Oostende-Dover, de loodsdiensten en ook, tot in februari 1949, de Zeemacht ressorteerden) verzette zich tegen het voorstel aangezien de Belgische rederijen amper over voldoende tonnage beschikten om hun vaste lijnen te bedienen en dus onmogelijk een van hun schepen konden afstaan; daarbij kwam dat de ombouw van



een vrachtschip tot troepentransport veel tijd en geld zou kosten. De directeur-generaal die kapitein Robins goed kende en vermoedde welke zijn bedoelingen waren, hoopte diens voorstel in de kiem te smoren door aan te kondigen dat op zijn verzoek de Nederlanders bereid waren, in het kader van Benelux, een eenheid van de Koninklijke Marine ter beschikking te stellen voor het transport van het bataljon. Toen legde kapitein Robins zijn kaarten op tafel. Hij vond dat om redenen van prestige het aangewezen was dat wij zelf voor transport zouden zorgen. Hij bracht de vergadering ervan op de hoogte dat hij dienaangaande de Amerikaanse overheden benaderd had met het oog op het charteren of het aankopen van een transportschip van het Victory type en dat de Amerikaanse ambassadeur te Brussel dat idee erg genegen was. Ik leid daaruit af dat Robins, buiten het prestige nog andere bedoelingen had: wij zouden aldus inderdaad beschikken over een transportschip om de verbinding te verzekeren met onze kolonie zodra de geplande basis te Kamina klaar zou zijn (toespeling op de voordelen verbonden aan de overgang van de Zeemacht naar Landsverdediging); bovendien zouden wij een Belgisch 'sea transport' kunnen organiseren voor in oorlogstijd (men mag niet vergeten dat we in 1950 in volle 'koude oorlog' met het Sovjetblok waren); en in geval van conflict zou een dergelijk schip met een grote actieradius van pas komen voor eventuele evacuaties (een verwijzing naar de chaotische evacuatie van sommige leden van de regering in 1940). Robins voegde er aan toe dat het om een schip kon gaan met een Belgische burgerlijke bemanning maar dat de commandant zou moeten aangesteld worden door de minister van Landsverdediging en dat de exploitatiekosten ten laste van Landsverdediging zouden moeten vallen. Kolonel Severin van de Algemene staf merkte op dat de tijd drong aangezien het bataljon begin december, binnen twee maanden, moest inschepen; hij voegde eraan toe dat dringend moest beslist worden uit hoeveel manschappen het bataljon zou bestaan en dat in functie daarvan het gewicht en het volume aan materiaal, inbegrepen de levensmiddelen, zouden moeten berekend worden. Luitenant-kolonel van DGMT nam die taak op zich. Tot besluit stelde directeur Descamps voor onderhandelingen aan te knopen met onze Benelux-partners ten einde hun voorstellen en voorwaarden te kennen en anderzijds na te gaan hoe ver de onderhandelingen met de Amerikanen gevorderd waren; mochten die besprekingen zonder resultaat zijn dan zouden wij verplicht zijn een beroep te doen op buitenlandse rederijen (oplossing die zijn voorkeur genoot). Commandant Robins bood zich aan om samen met een vertegenwoordiger van het Bestuur van het Zeewezen naar Den Haag te gaan om er contact op te nemen met de Koninklijke Marine en de burgerlijke overheden.

Op 13 oktober, na zijn terugkeer uit Nederland, brengt cdt. Robins verslag uit: de KNM beschikt slechts over één schip dat in aanmerking zou kunnen komen, nl. de **Kota Inten**, 7500 BRT, snelheid 14 knopen, en beschikbaar vanaf 3 december. Kostprijs van het transport: fl 900 per persoon, 155 schellingen per m^3 vracht bestemd voor Japanse haven plus 35 schellingen supplement voor een Koreaanse haven (Pusan).



de Kota Inten

Geschatte reisduur: 40 dagen. Belgische Landsverdediging moet personeel leveren voor administratie, ziekenboeg, keuken en kantines. Minimum 1000 passagiers vereist (terwijl ons bataljon en de bemanning uit slechts 750 man bestaat). Het laadvermogen is beperkt en het rollend materieel zal niet kunnen meegenomen worden. De exploitatiekosten zouden oplopen tot 9 miljoen gulden (fl 3.500.000 salarissen bemanning, fl 1.000.000 brandstof, fl 2.000.000 levensmiddelen en fl 2.500.000 verzekering oorlogsrisico's). De stafchef vestigt de aandacht op het feit dat, rekening gehouden met de wisselkoers (1 gulden = 13 BF) de Nederlandse regering aan de operatie een winst zal overhouden van maar liefst 2,7 miljoen

gulden. Het Nederlands voorstel wordt dan ook afgewezen wegens te duur. Het Amerikaanse voorstel, evenals dat van enkele Franse en Italiaanse rederijen, wordt eveneens verworpen; de reden is ons onbekend aangezien er geen melding van gemaakt wordt in de diverse verslagen.

Hoe dan ook, de keuze valt definitief op de **Hermann von Wissmann**. Cdt. Robins stelt voor hem om te dopen tot **TNA Kamina**, naar de plaats in Kongo waar de Belgen een belangrijke militaire basis aan het bouwen zijn. Volgens hem kan het schip binnen de kortste tijd zeewaardig worden gemaakt; deskundig onderzoek heeft aangetoond dat de vitale delen van het schip, dat trouwens maar zeven jaar oud is en weinig gediend heeft, in uitstekende staat zijn. Verder is het zo dat het ombouwen van het schip tot troepentransport weinig problemen zal stellen aangezien de Royal Navy het al ingericht had als kazerne.

KVK Henri Ceulemans

De kogel is door de kerk! Landsverdediging vertrouwt de taak om de **Kamina** zeewaardig te maken toe aan haar specialisten en het Bestuur van het Zeewezen wordt buiten spel gezet. Korvetkapitein Henri Ceulemans, eerste officier van de **Mercator** bij het uitbreken van de oorlog en oudgediende van de Royal Navy, wordt aangesteld als bevelhebber en samen met zijn chef machinekamer, meester Larsen, zal hij de verbouwingswerken superviseren. Op de werf wordt hard gewerkt, dag- en nachtploegen lossen elkaar af, want alles moet klaar zijn tegen begin december. Op de staf van de Zeemacht draaien de technische diensten, de aankoopdienst en de administratie op volle toeren onder het waakzaam oog van commandant Robins. Op 20 november zijn alle administratieve richtlijnen in verband met de reis van de **Kamina** naar Korea klaar. Onderrichtingen betreffende aankopen in het buitenland, het beheer van materiaal en levensmiddelen, van de messes en kantines, het financiële en administratief beleid enz., beslaan zowat zeven hoofdstukken; men vindt er zelfs onderrichtingen voor het geval van overlijden aan boord. De Generale Staf neemt de taken voor zijn rekening die de nog jonge Zeemacht alleen nog niet aankan: transport van uitrusting en wapens van het bataljon, het aanleggen van voorraad geneesmiddelen en van medisch en chirurgisch materiaal, en ten slotte de bevoorrading in levensmiddelen en brandstof, de uitrusting en de bewapening van het schip. Kortom, er heerst een activiteit van jewelste in alle staven!

De pers valt aan

De Belgische media maken zich zorgen over de aanhoudende spanningen tussen Oost en West die aan de basis liggen van de zogenaamde 'koude oorlog'. Overal ter wereld breken er, onder impuls van de Sovjet-Unie en haar linkse bondgenoten, heel wat koloniale revoluties los. Daarbij komt dat communistisch China, samen met Noord-Korea, Zuid-Korea wil bevrijden dat op zijn beurt bevrijd werd door de Amerikanen. De kranten, meestal organen van een politieke partij, kiezen ofwel voor de UNO, die sancties tegen Noord-Korea heeft opgelegd, ofwel ontketenen zij een hevige campagne tegen de oprichting van het bataljon Belgische en Luxemburgse vrijwilligers. Zo komt meer bepaald de **Kamina** in het vizier van duidelijk slecht geïnformeerde journalisten. Er wordt ondermeer beweerd dat "de vrijwilligers voor Korea op 12 december moeten vertrekken maar dat het stoomschip (!) **Kamina** nog niet klaar is"; op dat ogenblik was de **Kamina** in Nederland waar hij gedemagnetiseerd werd. Erger nog: de krant La Cité ontketent op 11 december een aanval onder de titel "Een overduidelijk bewijs van de wanorde op Landsverdediging: het Korea bataljon vertrekt zonder materiaal". En zo gaat het verder: "Voor de relatief geringe prijs van 12 miljoen frank konden we over een Nederlands schip beschikken en dat zou dan manschappen en materiaal meenemen", wat niet met de waarheid strookt, zoals we hoger gezien hebben. De journalist vervolgt: "Dat materiaal is belangrijk want het bestaat uit moto's, jeeps, vrachtwagens, want ter plaatse zal niets geleverd worden door de Amerikanen. Indien dat alles samen met de levensmiddelen werd vervoerd met hetzelfde schip zouden manschappen en materiaal tegelijkertijd ter plaatse aankomen, inclusief een voorraad munitie voor 80 dagen –onze wapens hebben inderdaad een ander kaliber en andere structuur dan de Amerikaanse–, met voor gevolg dat bevoorrading ter plaatse erg moeilijk zal zijn". En dan komt de 'clou' : "De Turkse brigade die op een cruciaal ogenblik zonder munitie viel heeft zware verliezen geleden; er wordt zelfs beweerd dat de bevelhebber zelfmoord heeft gepleegd..." Het betreft hier overduidelijk flagrante desinformatie. In werkelijkheid werd het Belgisch-Luxemburgs bataljon gedurende drie maanden achter het front in reserve geplaatst ten einde de manschappen toe te laten zich te oefenen in gevechtstechnieken, het terrein te verkennen, aan het klimaat te wennen en om zich te voorzien van winterkledij en Amerikaanse wapens. De journalist volhardt in de boosheid: "Om het rollend mate-

rieel, uitrusting, levensmiddelen en drank ter plaatse te krijgen zag de Belgische staat zich verplicht een beroep te doen op buitenlandse schepen die naar dat deel van de Stille oceaan varen; om monopolistische redenen konden Belgische schepen destijds niet naar die bestemmingen varen. Te noteren dat tot in januari 1951 de meerderheid van die schepen gecharterd zijn door communistisch China". Die expeditie heeft dus geen zin aangezien de Chinese communisten over alle troeven beschikken; kortom, het betreft hier "een absurde en irrationele situatie". En ten slotte het 'in cauda venenum' van de zo goed geïnformeerde (?) La Cité: "De Zeemacht heeft heel wat druk uitgeoefend om tegen een hoge prijs een schip te kunnen uitrusten dat aan België werd toegekend als schadeloosstelling en een tweede schip (de Socatra) aan te schaffen. Kortom een nutteloze operatie; de militaire toekomst van België ligt niet op zee (!)". Pure journalistieke waanzin!

Wij beschikken nu over de exacte gegevens waaruit blijkt dat de kostprijs van het transport van het bataljon naar Korea 6.514.837 BEF bedroeg (nota ZAQ-C/4177 van 25 september 1954 aan ZGS). Daarin waren o.m. begrepen de brandstof, levensmiddelen en drank, herstellingen tijdens de reis, het loodsgeld, de transit door het Suez-kanaal, de salarissen van het burgerpersoneel (27 personen voor 1.141.998 BEF). Die cijfers leren ons dat de gemiddelde kostprijs per persoon 8.802 BEF was (of 622 fl); heel wat minder dus dan de 900 fl die de Nederlanders vroegen en ver verwijderd van de 45.000.000 BEF van La Cité (JCL: 'La Cité, de best geïnformeerde krant', zo beweerde ze althans!).

Van de politieke partijen die de 'volksdemocratieën' genegen waren, kon men niet anders verwachten dan dat ze zich tegen deze militaire operatie zouden verzetten. Dat verzet was in sommige gevallen zelfs zo hevig dat men aanslagen vreesde; er waren ook enkele pogingen tot sabotage en de Staatsveiligheid voerde dan ook strenge controles uit op de arbeiders die aangeworven werden door de werf. Ook werden vrijwilligers van het bataljon door protesterende militanten gemolesteerd en uitgescholden voor moordenaars en huurlingen. Zo bracht Le Drapeau Rouge op 19 december 1950 volgende titel: "De huurlingen voor Korea verlaten Antwerpen onder het gejouw van de democraten". In hetzelfde blad worden onze vrijwilligers op een walgelijke manier aangevallen en uitgemaakt voor incivieken, ja zelfs nieuwe SS'ers. De krant publiceert ook een brief van een zogezegde ex-krijgsgevangene die beweert dat "hij en zijn kameraden zich verzetten tegen de verheerlijking door de dagbladen van huurlingen die ten strijde trekken tegen het dappere Koreaanse volk dat vecht voor zijn onafhankelijkheid (!); te meer daar onder die vrijwilligers enkele ex-krijgsgevangenen verdwaald zijn die geleden hebben onder de nazi bezetting en die nu in Korea gaan doen wat de Hitlerianen bij ons deden..."; de krant verduidelijkt dat die ex-krijgsgevangenen drie officieren zijn, namelijk kolonel Crahay, chef van het bataljon, en de majoors Vivario en Moreau de Melen. Te noteren dat kolonel Crahay gewond geraakte tijdens de gevechten en dat hij zou vervangen worden door majoor Vivario. Deze laatste was tijdens de oorlog opgesloten in een kamp in Noord-Duitsland van waaruit hij bevrijd werd door Belgisch commando's, die hij dan zou begeleiden tot aan het einde van de oorlog; daarna volgde hij de commando-opleiding om zijn 'groene muts' te halen; hij zou zijn militaire carrière beëindigen met de graad van luitenant-generaal en als algemeen bevelhebber van onze strijdkrachten. Reservemajoor Moreau de Melen, voormalig minister van Landsverdediging, verzaakte aan zijn mandaat als senator om zich te kunnen aanmelden als vrijwilliger voor het Korea-bataljon. Een andere 'verdachte' vrijwilliger was kapitein Poswick die later ook minister van Landsverdediging zou worden. Al deze personen wier patriottisme onverdacht was werden door Le Drapeau Rouge uitgemaakt voor 'incivieken'.

Débarquement du contingent belge en Corée (Cliché Associated Press)

verzameling JC Vanbostal

Vergeten wij niet dat ons bataljon een harde strijd heeft geleverd in Korea; 13 vrijwilligers verloren er het leven en 30 werden gewond. Hun inzet werd op prijs gesteld en gewaardeerd door de Amerikaanse en Koreaanse overheden en generaal Mc Arthur ontving persoonlijk kolonel Crahay. Aan journalisten die hem ondervroegen bij zijn aankomst in Pusan verklaarde de Luxemburgse sergeantchef

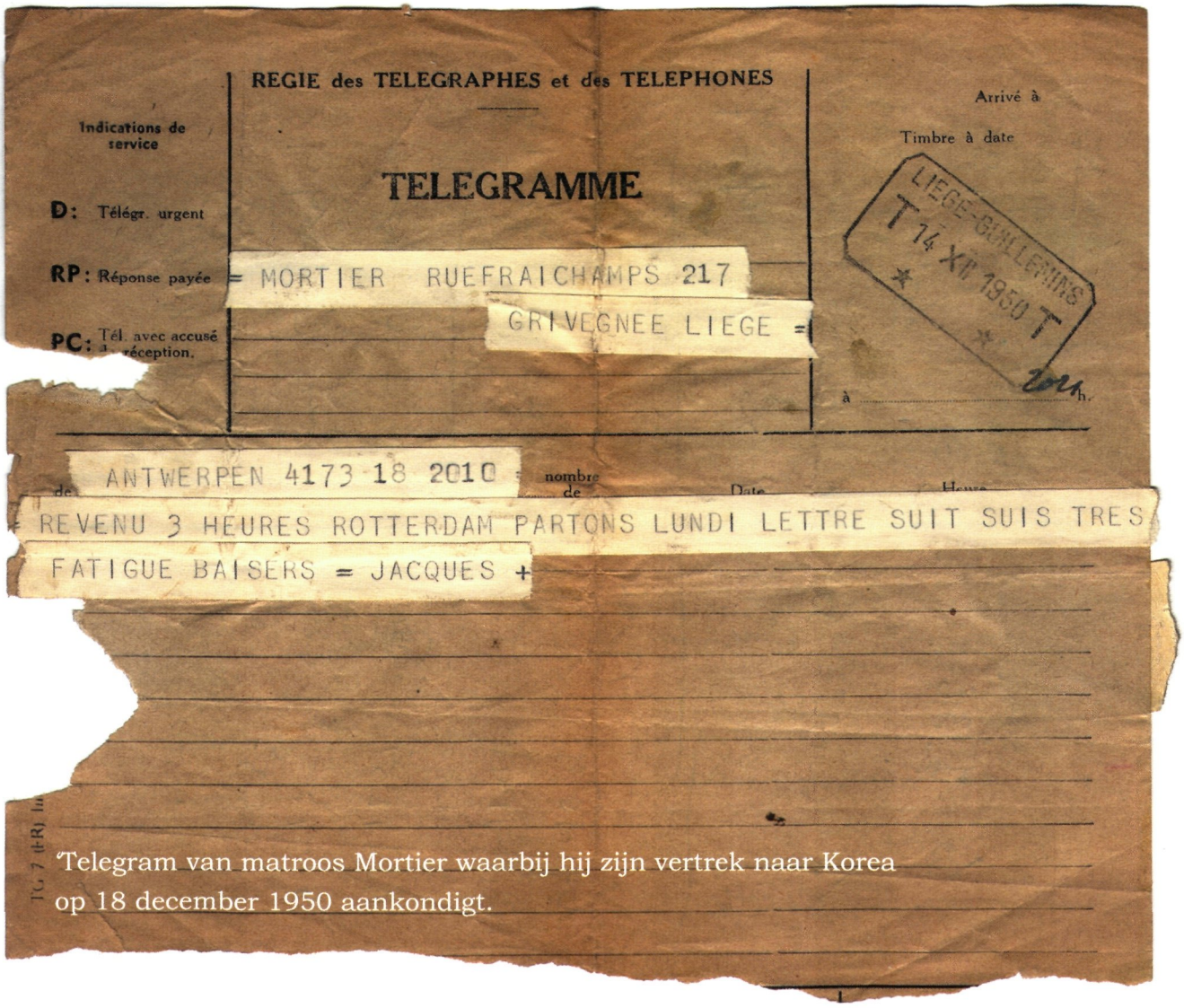
Bob Muller: « Na zes weken op zee doet het goed terug vaste grond onder de voeten te hebben; ik ben blij dat ik nu in Korea ben; ik heb tijdens de oorlog met de Amerikanen meegevochten nadat ik Luxemburg (JCL: dat tijdens de oorlog door de Duitsers geannexeerd was) ontvlucht was en ben verheugd om hen nu opnieuw in hun strijd te kunnen bijstaan»; sergeant Luxen uit Brussel voegde eraan toe: « De Amerikanen hebben ons bevrijd in 1944, en wij zijn verheugd om hen nu op onze beurt te kunnen helpen»; en sergeant Haulotte uit Charleroi verklaarde van zijn kant: «Het Belgisch volk is verheugd om de Verenigde Naties bij te staan in hun strijd in Korea; wij zullen bewijzen wat wij waard zijn als soldaten! ».

De comissionering van de Kamina

De oplevering van de **Kamina** was voorzien voor 8 december en op 9 december werd het schip door Cockerill overgedragen aan de Zeemacht. Om 7 uur verliet de **Kamina** de werf voor een proefvaart waarna hij te Antwerpen aanmeerde om 22 u. Naast de directeurs, ingenieurs, meestergasten en technici van de werf namen, voor de Zeemacht, deel aan de proefvaart: de commandant en 8 officieren, 1 radiotechnicus, 8 telegrafisten, 4 seiners, 10 dekmatrozen, 1 verpleger, 6 hulpmecaniciens, 2 hulpelektriciens, 4 stokers, 3 schoonmakers en 6 stewards. De testen waren positief wat betrof de romp, de voortstuwing en de stuurinrichting evenals de brug en de radio. Er waren echter nog heel wat mankementen: zo was het sanitair slechts voor 50% afgewerkt, de keukens voor 75% en de elektriciteit voor 70%. Gezien de tijd drong moest men er genoegen mee nemen, maar tijdens de heenreis vonden heel wat aanpassingen en verbeteringen plaats. Op de avond van 9 december moest iedereen van boord om plaats te maken voor de firma gelast met het ontratten. Om wel te begrijpen veiligheidsredenen werd juist voor het vertrek de romp door duikers van de Zeemacht geïnspecteerd.

De lading

700 ton bagages, materiaal en levensmiddelen worden manueel aan boord gebracht want de Kamina heeft geen luiken noch laadmasten. De goederen worden niet in bulk geleverd maar in kisten en bundels 'op mensenmaat'. Het laden vergt heel wat aandacht en


REGIE des TELEGRAPHES et des TELEPHONES

Indications de service

D: Télégr. urgent

RP: Réponse payée

PC: Tél. avec accusé de réception.

TELEGRAMME

Arrivé à

Timbre à date

LIEGE-GUILLEMINS T 14 XII 1950 T

= MORTIER RUEFRAICHAMPS 217 GRIVEGNEE LIEGE =

ANTWERPEN 4173 18 2010 =

REVENU 3 HEURES ROTTERDAM PARTONS LUNDI LETTRE SUIT SUIS TRES FATIGUE BAISERS = JACQUES +

Telegram van matroos Mortier waarbij hij zijn vertrek naar Korea op 18 december 1950 aankondigt.

verzameling JC Vanbostal

precisiewerk; op elke kist en bundel moet duidelijk de inhoud en de opslagplaats vermeld worden. Alles moet perfect op de voorziene plaats opgeborgen worden en doorgangen en ladders moeten vrij blijven; de wisselstukken moeten gescheiden zijn van de voorraden van het bataljon; levensmiddelen moeten op de voorziene plaats terechtkomen enz.

Ministère de la Défense Nationale

N° 241

Le porteur de la présente est autorisé à se rendre à bord du KAMINA.

Anvers, le 14 décembre 1950.

NOM:

PRENOMS:

Carte d'identité:

délivrée par l'administration de:

le

numéro

verzameling JC Vanbostal

Het laden door militairen van de Genietroepen neemt 10 dagen en nachten in beslag. De operaties waren reeds gestart op de werf waar de lading van de uitrusting en wisselstukken 2 dagen in beslag genomen hadden. Op 7 december wordt de keukenapparatuur geïnstalleerd, de 'loan clothing' geladen op 8 december. De 10de arriveert het kantoormateriaal en de complementaire uitrusting voor de brug, de machine en het departement elektriciteit. Dan volgen de goederen geleverd door de Centrale Militaire Kantine nl. 6.000 kartonnen dozen van elk 18 kg, 165.000 flesjes bier plus een flinke voorraad conservenblikken. Dat alles duurt tot 12 december waarna de **Kamina** naar de Waalhaven in Rotterdam vertrekt om er gedemagnetiseerd te worden, een maatregel die zich opdringt aangezien, ondanks vijf jaar intensieve ontmijningsoperaties door de Zeemacht, het mijnengevaar nog niet geweken is. Op 14 december is de **Kamina** terug in Antwerpen en het laden herbegint: nu is het de beurt aan aardappelen en andere verse levensmiddelen; 60 ton stookolie en 650 liter drinkwater; en tenslotte 23 kubieke meter wapens en munitie.

De bemanning

Sinds de bevrijding van Oostende op 4 september 1944 is onze Zeemacht zonder onderbreking bezig met het mijnenvrij maken van de waterwegen in onze territoriale wateren. Dat gebeurt met 6 MMS kustmijnenvegers in bruikleen afgestaan door de Royal Navy, en twee Algerines (hoogzeemijnenvegers-escortevaartuigen) aangekocht in Engeland. De ZM beschikt niet over een bemanning met ervaring in het troepentransport op de grote vaart. Elke dag drie maaltijden klaarmaken voor 750 man is iets nieuws; er is geen enkele slager die zomaar een kwartier van een slachtdier aan stukken kan snijden en evenmin een bakker die 's nachts brood kan bakken voor zulk groot aantal manschappen. De oplossing die zich opdringt bestaat erin personeel aan te werven van de Compagnie Maritime Belge die heel wat ervaring hebben op de lijndiensten naar Kongo en Amerika. Voor de functies waarvoor de ZM niet over geschikt personeel beschikt, worden dan ook 27 burgers aangeworven, nl. twee officieren, een boordcommissaris, twee chefstewards, een meester-kok en twee assistenten, twee bakkers, en verder vijf officieren-werktuigkundigen, drie elektriciens en een donkeyman voor de machinekamer; daar komen dan nog bij voor het dek: een meester-timmerman, drie kwartiermeesters en hun baas. Hiervan blijven er slechts 16, voornamelijk horecapersoneel en drie officieren-werktuigkundigen, aan boord tot het einde van de reis; de 11 anderen verlaten het schip in Port Saïd. De samenwerking tussen burgerlijk en militair personeel was inderdaad een ramp zowel op psychologisch vlak als qua efficiëntie en beroepsbekwaamheid. Conflicten over verschillende lonen voor hetzelfde werk, andere dienstroosters enz. waren dagelijkse kost en hadden vanzelfsprekend een negatieve weerslag op de sfeer en de werkomstandigheden. De ZM trok hieruit de nodige lessen en zou voortaan voor die nieuwe taken haar eigen personeel opleiden, dat ze nodig zal hebben voor haar toekomstige troepentransporten naar Kongo.

De inscheping van de troepen

Voor iedereen was er een inschepingkaart voorzien met vermelding van zijn identiteit, zijn slaapplaats, zijn gevechtspost en de verzamelplaatsen voor redding- en brandoefeningen. Dag J is vastgesteld op 18 december en het uur H op 11u30. De inscheping verloopt als volgt:

- J – 5: het installatiepeloton en de MP's gaan aan boord voor een laatste inspectie;
- J – 2: de individuele bagages en wapens worden aan boord gebracht;
- J – 1: herhaling van de inschepingdrill;
- J, H – 6: een wachtdetachement neemt plaats op de kaai;
- J, H – 5: het peloton treedt aan, inspectie en overhandiging van de inscheepkaarten;
- J, H – 4: inscheping van de troepen.

ontwerp J. Demart ('50)

Het is nu 7u30. De manschappen gaan op zoek naar hun slaapplaats en bagage. Iedereen doet zijn veiligheidsgordel aan en begeeft zich naar de hem aangeduide plaats voor de afscheidsceremonie. Alles verloopt in goede orde en volgens de regels. Via de intercom worden de laatste onderrichtingen gegeven.

Het vertrek

Op de kaaien valt een lichte motregen en her en der ligt er wat sneeuw. Twee tribunes werden er geplaatst voor de personaliteiten en voor de ouders van de vrijwilligers; aan de masten wapperen fier de Belgische en de Luxemburgse vlag en ook die van de UNO. Gewapende MP's en rijkswachters vormen een cordon rond de kaai. Manifestanten hebben zich inderdaad in de buurt opgesteld van waaruit ze beledigingen en verwensingen naar het hoofd van de vrijwilligers slingeren; diezelfde morgen hadden manifesanten de vrijwilligers al uitgejouwd aan de poort van de Luchtbalkazerne waar zij de nacht hadden doorgebracht. De toegang tot de kaaien wordt dan ook steng gecontroleerd.

Terwijl de muziekkapel van de Zeemacht enkele aantrekkelijke marsen speelt arriveren de personaliteiten. Onder hen de heer Struye, voorzitter van de Senaat, de heer Van Cauwelaert, voorzitter van de Kamer, de heer Als, eerste minister van Luxemburg, de heer Craeybeckx, burgemeester van Antwerpen, de heer Segers, minister van Verkeerswezen, kolonel Adams, afgevaardigde van Landsverdediging, de Britse, Franse en Nederlandse militaire attachés en tenslotte onze eerste minister, de heer Pholien. De personaliteiten begeven zich aan boord waar ze de commandant van het bataljon, zijn hoofdofficieren, de dokters en aalmoezeniers begroeten; daarna worden zij ontvangen door KVK Henri Ceulemans, de bevelhebber van de **Kamina**, en door de stafchef van de Zeemacht, FKP Robins, die het bevel zal waarnemen tot in Port Saïd.

vrijwilliger Jacques van Landewyck

Terug aan wal begroet onze eerste minister de gasten in naam van beide regeringen en brengt vervolgens hulde aan de moed van de vrijwilligers; hij beëindigt zijn toespraak met de volgende woorden: «Nooit zult U alleen zijn, want waar U zich ook zal bevinden, zal gans ons volk in gedachte bij U zijn». De Luxemburgse eerste minister neemt vervolgens het woord, waarna de muziekkapel van de Zeemacht het volkslied van beide landen uitvoert.

Het is nu 11u35. De valreep wordt weggehaald en de trossen gelost. Langzaamaan, met de hulp van twee sleepboten, wordt de **Kamina** verhaald naar het midden van de stroom waar hij opgewacht wordt door zijn escortevaartuig, de **Georges Lecointe**. Er wordt over en weer gezwaaid en geroepen en op de tonen van 'Ik zeg u geen vaarwel' (Auld Lang Syne), vertrekt de **Kamina** naar zee. Na 43 dagen arriveert hij op 31 januari 1951 te 08u00 in Pusan. Tijdens die reis zal hij aanleggen in Gibraltar, Port Saïd, Colombo, Singapore, Manilla en Sasebo (Japan). Na het ontschepen van de troepen en het materiaal, vertrekt hij terug naar Sasebo voor enkele kleine herstellingen; de bemanning krijgt er de gelegenheid om wat uit te blazen en het schip weer in goede staat te brengen, verslagen en inventarissen op te maken, water en levensmiddelen op te slaan, kortom het schip terug tip top in orde te brengen voor de terugreis. De **Kamina** verlaat Sasebo op 16 februari en na een tussenstop in Singapore, Suez, Port Saïd en Gibraltar komt hij aan in Oostende op 24 maart. De campagne had drie maanden geduurd.

Conclusies

Het betrof hier een eerste echte test voor de **Kamina**, waaruit bleek dat het schip voldeed aan de eisen van een transportschip maar dat er enkele technische en andere mankementen waren waaraan moest verholpen worden. Commandant Robins, die het bevel over het schip voerde gedurende het eerste deel van de heenreis, had niet nagelaten een staat op te maken van alle verbeteringen en wijzigingen die zich opdrongen. Bij de terugkeer van het schip werd daar dan ook volop werk van gemaakt; alle betrokken diensten werden ingezet voor de berekening van de kostprijs van die werken en de duur ervan. Op 26 maart 1951vertrekt de **Kamina** naar de Béliard & Crighton werf te Antwerpen waar hij 9 maanden zal verblijven; het toegekend budget voor de transformaties bedraagt 32.675.000 BEF.

Inmiddels stelde zich het probleem van het aflossen van het Korea-bataljon. De druk was groot maar de Zeemacht weigerde om de werken te versnellen met het gevolg dat een contingent van 150 vrijwilligers naar Korea vertrok aan boord van een schip van de US Navy, samen met 150 Nederlanders, 600 Grieken, 1.800 Turken en, vanaf Bangkok, 600 Siamezen. Dit schip vertrok vanuit Rotterdam op 26 mei 1951.

Na die verbouwingswerken beschikt de **Kamina** over een nieuwe kombuis en een nieuwe bakkerij; de messes en de slaapzalen zijn heringericht en het sanitair evenals de complete elektrische installaties, inbegrepen de generatoren, zijn vernieuwd. Er komt ook een nieuwe radar en een meer performant radiostation.

commandant Paul Van Waesberghe

Onder het bevel van KVK K. Böting vertrekt de **Kamina** op 15 april 1953 voor zijn eerste reis naar Kongo, vanwaar hij zal terugkeren op 2 juni. Het vertrek had plaats in aanwezigheid van ZKH Prins Albert en van de ministers van Landsverdediging en Koloniën.

KVK K Böting

Na het vredesakkoord dat getekend werd in Pun Munjon op 27 juli 1953, vertrok de **Kamina**, onder het bevel van FKP Paul Van Waesberghe, naar Korea van waaruit hij het Belgisch-Luxemburgs bataljon terugbracht. Op de heenreis waren er tussenstops in Rotterdam, Port Saïd, Singapore en Pusan, en op de terugreis in Manilla, Colombo, Port Saïd en Malta.

Te noteren dat de **Kamina** tijdens zijn ganse Belgische militaire loopbaan voer onder de vlag van het zwart, geel en rood Sint Andreaskruis, dat hij in totaal 72 reizen maakte waarvan 24 retourreizen naar Kongo (de laatste vond plaats op 18 december 1960 met het laatste Belgisch militair detachement in Kongo aan boord), dat hij 400.000 zeemijlen aflegde en aanlegde in 71 havens in 48 landen. De weddenschap van commodore Robins is uitgekomen

Dankwoord

De 'wedergeboorte' van de **Kamina** is grotendeels danken aan de inzet van zijn officieren, zijn bemanningen en aan de diverse staven, voor het merendeel bestaande uit militairen van de Landmacht, uiterst gekwalificeerde personen verknocht aan de Zeemacht waarvan niet allen deel uitmaakten. Ook de beslissingen van de diverse ministers van Landsverdediging en van de Generale Staf die de jonge en beloftevolle Zeemacht begrepen en ondersteunden hebben er zonder twijfel in sterke mate toe bijgedragen.

Ik sta erop te vermelden dat ik voor het stellen van deze bijdrage dankbaar gebruik heb gemaakt van de belangrijke documentatie die Jean Coppens, matroosmilicien van de lichting 1951, heeft aangelegd over het reilen en zeilen aan boord van de **Kamina**.

JC Liénart

Erefregatkapitein

Reddingsboei van de AP 907 Kamina (Koreamuseum, Tielen)

La Composante Marine a un nouveau commandant

Le jeudi 30 juin 2011, l'amiral de division Jean-Paul Robyns a remis le commandement de la Composante Marine à l'amiral de flottille Michel Hofman, lors d'une cérémonie militaire organisée à la base navale de Zeebruges, en présence du représentant du Roi, du ministre de la Défense, Pieter De Crem et du chef de la Défense, le général Charles-Henri Delcour.

Après plus de quarante années de service, dont les cinq dernières comme commandant de la Composante Marine, Jean-Paul Robyns passe le flambeau à Michel Hofman. Ce dernier jouit d'une solide expérience en mer, particulièrement à bord de chasseurs de mines et de frégates. Depuis 2009, il fait partie du département d'état-major Opérations et Entraînement de la Défense.

De nieuwe commandant van de Marinecomponent

Op donderdag 30 juni 2011 droeg divisieadmiraal Jean-Paul Robyns het commando van de Marinecomponent over aan flottieljeadmiraal Michel Hofman. Dat gebeurde tijdens een militaire plechtigheid in de marinebasis van Zeebrugge, in aanwezigheid van de vertegenwoordiger van de Koning, Defensieminister Pieter De Crem en Defensiechef generaal Charles-Henri Delcour. Na meer dan veertig jaar bij de Marine en vijf jaar aan het hoofd ervan, gaf Jean-Paul Robyns de fakkel door aan Michel Hofman. Deze laatste verwierf aan boord van mijnenjagers en fregatten een solide ervaring op zee. Sinds 2009 werkt hij op het stafdepartement Operaties en Training van Defensie.

Le nouveau Commandant de la Composante Marine

L'Amiral de flotille Michel Hofman est né à Ostende, le 28 avril 1961. Après avoir débuté ses études secondaires à Jette au Collège St-Pierre, il les poursuit, dès 1975, à l'Ecole Royale des Cadets à Laeken. Il rejoint à 17 ans la 118ème Promotion Toutes Armes à l'Ecole Royale Militaire. Le 26 septembre 1980, il est commissionné enseigne de vaisseau de 2de classe et en 1982 il obtient le diplôme de licencié en sciences maritimes et militaires. Comme jeune officier, il occupe différentes fonctions à bord de dragueurs de mines et exerce notamment le commandement du M477 ***Oudenaarde****. Il entame sa carrière sur les frégates en 1986 et après avoir suivi la formation Officier de Centre d'Opération à Den Helder ainsi qu'une spécialisation en navigation et information de combat, il embarque sur la frégate F912*

***Wandelaar**, où il sera durant l'automne 1990 Chef du département Opérations lors de l'Opération Southern Breeze (guerre du Golfe). Après une période comme instructeur à l'Ecole Opérations à Bruges Ste-Croix, il prend le commandement du chasseur de mines tripartite M917 **Crocus**. En 1996 il assume durant une année la fonction d'Officier Opérations au sein de l'état-major du Commandant de l'escadre permanente de l'OTAN en Atlantique, la STANAVFORLANT. Ensuite il rejoindra l'état-major personnel du Chef de la Défense, le Vice- Amiral Herteleer pour une période de deux ans. En 2000, il obtient le brevet d'état-major au collège Interarmées de Défense (CID) de Paris après quoi il prend le commandement de la frégate F911 **Westdiep** jusqu'en avril 2002. C'est durant cette période que l'Opération Active Endeavour débute en Méditerranée. Après ce commandement il rejoint l'état-major de l'escadre BE-NL (BNLTG) où il remplit la fonction de Chef d'état-major; en janvier 2004 il est nommé Adjoint Opérations au Commandement de la Composante Marine ainsi qu'Adjoint au Chef Opérations dans la structure ABNL. Après un dernier court commandement à la mer à l'occasion de la vente de la frégate **Wandelaar** à la Marine bulgare, il rejoint en janvier 2006 la Division Opérations du département ACOS Opérations & Entraînement, en premier lieu comme Chef de la section Current Ops et ensuite comme Chef de la Division. En août 2010 il assume la fonction d'Adjoint au Commandant de la Force européenne déployée au large des côtes de la Somalie (EUNAVFORATALANTA) dans le cadre de la lutte contre la piraterie. Il est promu au grade d'Amiral de flottille à la date du 30 juin 2011.*

Les distinctions honorifiques suivantes lui ont été octroyées: Commandeur de l'ordre de la Couronne; Croix militaire de première classe; Chevalier de l'ordre de Léopold; Mérite militaire; Kuwait Liberation medal; Liberation medal of Kuwait 3rd degree; NATO Art V Operations; ESDP Medal - Opération ATALANTA; Médaille commémorative pour missions ou opérations à l'étranger; Insigne BUL pour 'le service fidèle sous les drapeaux' IIme classe

Médaille Mongolie 'Daichiu Alolar (Warrior Honor)/ second degree'.

L'Amiral de flottille Hofman est père de 5 enfants dont 3 garçons et deux filles et vit avec Cathy à Ostende.

De nieuwe Bevelhebber van de Marinecomponent

*Flottieljeadmiraal Michel Hofman werd geboren in Oostende op 28 april 1961.Hij vangt zijn middelbare studies aan in het Sint-Pieterscollege in Jette en vervolgt die studies vanaf 1975 aan de Koninklijke Cadettenschool in Laken. Op 17-jarige leeftijd vervoegt hij als leerling-officier in de 118de Promotie Alle Wapens van de Koninklijke Militaire School. Op 26 september 1980 wordt hij aangesteld als vaandrig-ter-zee 2de klasse en in 1982 behaalt hij het diploma van licentiaat in de maritieme en militaire wetenschappen. Als jonge officier vervult hij verschillende functies aan boord van mijnenvegers en voert hij het bevel over de M477 **Oudenaarde**. Vanaf 1986 vervolgt hij zijn loopbaan aan boord van de fregatten. Na de specialisatiecursus Commandocentrale, navigatie en gevechtsinformatie in Den Helder, scheept hij in op het fregat F 912 **Wandelaar**, waar hij zijn periode aan boord beëindigt als Hoofd Operationeel Departement tijdens de operatie Southern Breeze (Golfoorlog) in de herfst van 1990. Na een periode als instructeur en commandant van de School Operaties te Brugge Sint-Kruis, wordt hij commandant van de tripartite mijnenjager M917 Crocus. In 1996 neemt hij gedurende een jaar de functie waar van Officier Operaties van de staf van het permanent NAVO-eskader in de Atlantische Oceaan, STANAVFORLANT. Aansluitend wordt hij militair assistent van de Chef van de Generale Staf en dit voor een periode van 2 jaar. In 2000 behaalt hij het stafbrevet aan het 'Collège Interarmées de Défense' (CID) in Parijs. Aansluitend en tot in april 2002 voert hij het bevel over het fregat F911 **Westdiep**. Het is tijdens dit commando dat de Operatie Active Endeavour van start gaat in de Middellandse Zee. Nadien wordt hij stafchef van het BE-NL eskader (BNLTG). In januari 2004 wordt hij aangesteld als Adjunct Operaties van de Commandant van de Marinecomponent en Adjunct Hoofd Operaties binnen de ABNL-structuur. Na een kort bevel over het fregat **Wandelaar** naar aanleiding van haar verkoop aan de Bulgaarse Marine vervoegt hij, in januari 2006, de Divisie Operaties, eerst als chef van de sectie 'Current Ops' en nadien als chef van de Divisie. In augustus 2010 bekleedt hij de functie van adjunct van de Force Commander EUNAVFOR ATALANTA voor de kust van Somalië in het kader van de*

strijd tegen de piraterij. Hij werd bevorderd tot Flottieljeadmiraal op 30 juni 2011.

Hij is vereremerkt met volgende eervolle onderscheidingen: Commandeur in de Kroonorde; Militair Kruis Eerste Klas; Ridder in de Leopoldsorde; Militaire verdienste; Kuwait Liberation medal; Liberation medal of Kuwait 3rd degree; NATO Art V Operations; ESDP Medal - Operation ATALANTA; Herdenkingsmedaille voor missies of operaties in het buitenland.

Bulgaars kenteken voor 'trouwe dienst onder de vlag IIe klas'; Medaille Mongolië Daichiu Alolar (Warrior Honor) 2nd degree.

Flottieljeadmiraal Hofman heeft 3 zonen en 2 dochters en woont met Cathy in Oostende.

Un nouveau commandant pour le corps 'Maintenance & Technical Support' (Dirnavlog)

D. g. à dr.: CPF Bruno D'haene, DAM Jean-Paul Robyns et CPF Yves Dupont

La cérémonie officielle de remise de commandement du corps 'Maintenance & Technical Support' eut lieu à la base navale de Zeebruges le jeudi 23 juin. L'amiral de division Robyns, Commandant de la Composante Marine, y a investi le capitaine de frégate Bruno D'haene comme commandant des services logistiques de la Composante Marine. Le capitaine de frégate D'haene succède à ce poste au capitaine de frégate Yves Dupont.

Nieuwe commandant voor korps 'Maintenance & Technical Support' (Dirnavlog)

In de marinebasis van Zeebrugge had op donderdag 23 juni de officiële overdracht plaats, van het bevel over het korps 'Maintenance & Technical Support'. Divisieadmiraal Robyns, Commandant van de Marinecomponent, stelde er fregatkapitein Bruno D'haene aan als commandant van de logistieke diensten van de Marine. Fregatkapitein D'haene volgt in die functie fregatkapitein Yves Dupont op.

Vlnr. FKP Bruno D'haene, DAM Jean-Paul Robyns en FKP Yves Dupont.

Remise du brevet STCW aux élèves de l'Ecole Nautique

Le vendredi 29 juillet dernier le **Godetia** a clôturé sa campagne d'été par une cérémonie en mer, à l'occasion de laquelle les élèves de l'Ecole Nautique ont reçu leur brevet STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Parmi les élèves se trouvait le prince Joachim, fils de la princesse Astrid et du prince Lorenz. A cette occasion les familles des élèves ont passé une journée en mer; la famille du prince élèves étaient présente à bord.

Leerlingen Nautische school behalen STCW-brevet

Op vrijdag 29 juli sloot de A960 **Godetia** haar zomercampagne af met een plechtigheid op zee, waarbij de leerlingen van de Nautische School hun STCW-brevet (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) kregen uitgereikt. Onder de leerlingen bevond zich ook prins Joachim, zoon van prinses Astrid en prins Lorenz. Ter gelegenheid van de diploma-uitreiking mochten de families van de leerlingen een dagje mee op zee; het voltallige prinselijke gezin was eveneens van de partij.

Le M923 Narcis termine sa mission au large des côtes de la Libye

Le samedi 30 juillet, le chasseur de mines **Narcis** a rejoint son port d'attache après une mission de six mois, dont trois mois de participation à l'opération 'Unified Protector' au large des côtes de la Libye. Initialement le navire faisait partie de SNMCMG1, l'escadre permanente de l'OTAN de lutte contre les mines. En raison de la situation en Libye, le gouvernement décida de retirer le **Narcis** de l'escadre et de le déployer à partir de 23 mars au large des côtes de la Libye. Dans un premier temps le navire y a contribué à l'embargo sur les livraisons d'armes; ensuite, il fut affecté, de concert avec le chasseur de mines néerlandais Haarlem et le chasseur de mines britannique **Bangor**, à la neutralisation des mines dans la voie maritime d'accès vers Misurata. Le **Narcis** est commandé par le 1LV Jurgen Van Daele; l'équipage compte une quarantaine d'hommes et trois femmes.

M923 Narcis beëindigt opdracht vóór Libische kust

Sinds zaterdag 30 juli is de mijnenjager **Narcis** terug in Zeebrugge na een missie van zes maanden, waarvan drie maanden deelname de operatie 'Unified Protector' vóór de kust van Libië. De **Narcis** verliet op 31 januari zijn thuishaven. Initieel maakte het schip deel uit van het permanente NAVO-mijnenbestrijdingseskader SNMCMG1. Maar wegens de toestand in Libië besliste de regering de Narcis uit het eskader terug te trekken en vanaf 23 maart in te zetten vóór de kust van Libië. Aanvankelijk hielp het schip bij het tot stand brengen van het wapenembargo; later stond de **Narcis**, samen met de Nederlandse mijnenjager Haarlem en de Britse mijnenjager **Bangor**, in voor het mijnenvrij houden van de aanlooproute naar Misurata. De **Narcis** staat onder bevel van 1LZ Jurgen Van Daele; de bemanning telt veertig mannen en drie vrouwen.

Le M921 Lobelia part à son tour pour la côte libyenne

Le chasseur de mines **Lobelia** a quitté le lundi 1er août la base navale de Zeebruges pour une mission au large des côtes libyennes. Il y remplace son navire jumeau **Narcis** dans le cadre de l'opération 'Unified Protector' de l'OTAN. Le **Lobelia** y effectuera les mêmes tâches que le **Narcis**, à savoir le contrôle de l'embargo sur les livraisons d'armes à la Libye, et la chasse aux mines sur la route d'accès vers le port de Misurata. La mission au large de la côte libyenne se terminera en principe fin septembre, mais elle pourrait être prolongée de quelques mois. Le **Lobelia** est un chasseur de mines tripartite (CMT), en service depuis 22 ans; son équipage compte 38 hommes et il est commandé par le 1LV Yacin Nini.

M921 Lobelia op zijn beurt vertrokken naar Libië

De mijnenjager **Lobelia** is maandagochtend 1 augustus 2011 vertrokken vanuit de marinebasis van Zeebrugge voor een opdracht vóór de kust van Libië. De **Lobelia** vervangt er het zusterschip **Narcis** in het kader van de NAVO-operatie 'Unified Protector'.

De Lobelia krijgt dezelfde opdrachten als de Narcis: het wapenembargo handhaven en de vaarroute naar de havenstad Misurata mij-

nenvrij houden. De opdracht vóór de kust van Libië loopt in eerste instantie tot eind september, maar kan eventueel met een paar maanden verlengd worden.De **Lobelia** is een tripartite mijnenjager (CMT) met 22 jaar dienst; de 38-koppige bemanning staat onder bevel van 1LZ Yacin Nini.

Le capitaine de corvette Terryn, nouveau commandant de SNMCMG1

Le vendredi 29 juillet un officier belge a repris le commandement de l'escadre permanente de chasse aux mines de l'OTAN SNMCMG1. Depuis début février, l'escadre est placée sous le commandement d'ABNL (Amiral Benelux). L'officier néerlandais Herman Lammers en a exercé le commandement durant la première partie de l'année. Le 29 juillet, le capitaine de Corvette Guy Terryn a repris le flambeau à l'occasion d'une cérémonie officielle à la base navale de Zeebruges.

Korvetkapitein Terryn nieuwe bevelvoerder SNMCMG1

Sedert vrijdag 29 juli voert een Belgisch officier het commando over SNMCMG1 ,het permanente NAVO-mijnenbestrijdingseskader. Dit eskader staat sinds begin februari onder ABNL-bevel (Admiraliteit Benelux). De Nederlandse officier Herman Lammers voerde het commando tijdens de eerste helft van het jaar. Op 29 juli nam de Belgische korvetkapitein Guy Terryn de fakkel over tijdens een officiële plechtigheid in de Marinebasis van Zeebrugge.

Le A958 Zénobe Gramme à 'Ostende à l'Ancre' pour fêter ses 50 ans...

Notre voilier navire-école **Zénobe Gramme** était une fois de plus présent à l'événement maritime 'Ostende à l'Ancre', et cette fois-ci ce fut une édition spéciale car le navire fêtait son 50ième anniversaire. A cette occasion tous les anciens commandants avaient été invités à Ostende: sur les 19 anciens commandants, pas moins que 15 avaient répondu à l'appel du voilier! Le tout premier commandant, Paul Benoidt, avait spécialement fait le déplacement depuis la France. En 1961, à l'époque de son commandement, le voilier faisait fonction de navire de recherches océanographiques; à l'heure

actuelle le **Zénobe Gramme** est le navire de formation pour les élèves de l'Ecole nautique de Bruges. Un nombre incalculable de cadets ont acquis à bord leur 'pied marin' et le navire traversa à plusieurs reprises l'Océan atlantique. Le **Zénobe Gramme** s'est maintes fois distingué en remportant des prix prestigieux lors de sa participation aux Tall Ships Races. Le Commandant de la Composante Marine, l'amiral Robyns, était également présent à la cérémonie et dévoila la plaque commémorative du 50ème anniversaire du **Zénobe Gramme**.

Fin 2010, à l'occasion du contrôle du navire par un inspecteur de la Lloyds, la vaillante dame fut déclarée en parfait état. En avant pour une seconde tranche de vie de 50 ans!

... puis en 30 jours autour de la Grande-Bretagne...le récit d'un élève

Impatients, c'est ce que nous étions lorsque la barrière de la Base Navale de Zeebruges s'ouvra devant nous le vendredi 1er juillet ... le rond-point, à gauche, puis à droite et c'est alors que j'aperçus le **Zénobe Gramme**, plus grand que je n'osais l'imaginer. Nous embarquions rapidement nos bagages après nous être munis de matériel au QM et avoir pris un excellent repas à bord. A midi nous étions prêts au départ. Pour certains d'entre nous il s'agissait du premier voyage

en mer à bord d'un voilier. Cette première expérience par mer agitée ne fut pas aussi agréable pour tout le monde; 'avoir le pied marin' eut tout d'un coup un sens plus que littéral. Nos premiers jours à bord devaient nous mener à Waterford (Irlande), en passant par la Manche. Les élèves furent divisés en trois quarts, chaque quart ayant sa propre couleur. Faire le quart cela voulait dire la lecture et la mise à jour des cartes marines, la vigie, la barre, la tenue du journal de bord, la météo et le radar. Entre deux quarts, nous reçûmes des cours de matelotage (nœuds, voiles, bouées) et approfondissions les règlements de navigation. Inutile de dire que l'expérience professionnelle des instructeurs et de l'équipage constituait un atout incomparable pour nous, élèves. En outre nous participâmes à la routine de bord et étions chacun à son tour de corvée. Parfois nous trouvions le temps pour un instant de détente, de lecture, ou pour faire la lessive, mais surtout pour nous reposer; ce qui n'était pas toujours évident sur le pont avant car chaque vague équivalait à une visite chez l'ostéopathe! Jusqu'à une certaine hauteur, les vagues peuvent toutefois avoir un effet berçant et soporifique. Mais tout cela devient relatif lorsque vous vous retrouvez seul la nuit sur le pont, à la barre, le vent soufflant doucement sur le visage, sous un superbe ciel étoilé, et entouré d'une immense masse noire d'eau invisible d'où des vagues s'aventurent de temps à autre jusqu'à vos pieds; lorsque surgissent les premiers rayons de soleil, se reflétant sur l'eau, vous êtes le témoin d'un des plus beaux phénomènes de la nature: un lever de soleil en pleine mer. Tout est bien plus intense en mer.

Je m'arrête d'écrire car on annonce les postes d'ancrage après les exercices d'homme à la mer. Au programme de demain l'entrée au port de Waterford.

A958 Zénobe Gramme op 'Oostende voor Anker' voor zijn 50ste verjaardag...

Ook dit jaar was het zeil- en opleidingsschip van de Marine, de **Zénobe Gramme**, weer van de partij op het nautische evenement 'Oostende voor Anker' en het werd een speciale editie. Dit jaar viert het schip immers zijn 50ste verjaardag. Voor deze gelegenheid werden alle ex-commandanten uitgenodigd en zij gaven massaal gehoor aan de roep van het zeilschip. Maar liefst 15 van de 19 oud-commandanten waren aanwezig! Zo was bijvoorbeeld ook de allereerste commandant, Paul Benoidt, aanwezig, die hiervoor speciaal uit Frankrijk was gekomen. Toen hij in 1961 het commando kreeg fungeerde de **Zénobe Gramme** nog als oceanografisch onderzoeksschip. Vandaag de dag doet het schip dienst als opleidingsschip voor de leerlingen van de Nautische school te Brugge. Ontelbare cadetten kregen hier hun eerste zeebenen en het schip waagde al verscheidene malen de oversteek van de Atlantische Oceaan. Tijdens de deelnames aan de befaamde Tall Ships Races werden al menige prijzen weggekaapt. Admiraal Robyns, de commandant van de Marinecomponent, onthulde tijdens de ceremonie een gedenkplaat ter ere van de 50ste verjaardag van de **Zénobe Gramme**.

Een grondige controle van het schip eind 2010, uitgevoerd door een inspecteur van Lloyds, bracht aan het licht dat de kranige dame nog in uitstekende staat is. Op naar de volgende 50 jaar!

....en een rondje Groot-Brittannië in 30 dagen... het relaas van een leerling

'Excited', dat waren we toen de poort in Zeebrugge voor ons open ging vrijdag 1 juli ... over het rondpunt, linksaf, rechts en daar lag hij dan, de **Zénobe Gramme**. Groter dan ik durfde vermoeden. Snel scheepten

we onze bagage in, wat materiaal halen in de QM, een lekkere maaltijd aan boord en tegen de middag waren we klaar om uit te varen. Voor sommigen onder ons was het de eerste maal op zee aan boord van een zeilschip. Die eerste ervaring met de woelige Noordzee was niet voor iedereen even aangenaam; 'finding sealegs' kreeg opeens een zeer letterlijke betekenis. Onze eerste dagen

aan boord zouden ons via de Noordzee naar Waterford (Ierland) brengen. De leerlingen werden ingedeeld in drie kleuren, om de kleurenwacht te lopen. Dat wachtlopen kwam neer op kaartwerk, uitkijk, het roer, het logboek, de meteo en de radar. Tussen onze wachtbeurten krijgen we lessen over zeemanschap, knopen, zeilen, reglementen, boeien, enz. Het spreekt voor zich dat de jarenlange ervaring van de bemanning en de instructeur hierbij van onschatbare waarde is voor ons, leerlingen. Daarnaast participeren we ook nog in de schoonschiproutine en de dagelijkse karweien. Met wat geluk vind je tussenin nog wat tijd om je was en plas te doen, een tekstje te schrijven en vooral om nachtrust in te halen. Niet evident op het voordek waar iedere golf je een bezoek aan een osteopaat bespaart. Tot op een bepaalde hoogte is dat schommelend effect zelfs slaapbevorderend, of is het door de graad van slaapafwezigheid? Dat alles wordt relatief wanneer je 's nachts op het dek staat achter het roer, moederziel alleen, vastgehaakt met de veiligheidskabel, de wind zacht briesend op je gezicht, een prachtig fonkelende sterrenhemel boven je en een onzichtbare immense zwarte massa water rondom je waaruit af en toe een golf zich tot bijna op je voeten waagt. Wanneer dan plots de eerste zonnestralen zichtbaar worden tussen de donkere sterrenhemel, reflecterend op het water, ben je getuige van één van de mooiste fenomenen van de natuur, een zonsopgang op volle zee. Alles is zoveel intenser aan boord.

Tijd om te stoppen met schrijven, straks ankerposten na de oefeningen 'man over boord'. En dan morgen het binnenvaren van Waterford.

M924 Primula détruit une mine allemande

Le 27 juillet un navire de pèche néerlandais, le **Jacob Cornelis** (SCH45), à trouvé un engin explosif dans ses filets. Cet engin est retombé à la mer à hauteur de Knokke dans la 'Scheur', une route fortement fréquentée de et vers le port d'Anvers. ABNL donna l'ordre au **Primula** de chercher sans tarder l'engin, de l'identifier et éventuellement de le détruire.

A l'aube du 28 juillet, le **Primula** partit à la recherche de l'engin explosif. Lors de l'analyse du fond marin à l'aide du sonar, un objet suspect fut découvert. Il fut décidé de le faire identifier par des plongeurs. Il s'agissait d'une mine allemande datant de la deuxième guerre mondiale, d'un poids d'à peu près 500 kg, dont 300 kg d'explosifs. Tenant compte du fait que la mine se trouvait dans la ' Scheur' et qu'une explosion éventuelle pouvait causer un danger pour le trafic maritime, elle fut déplacée au moyen d'un ballon de levage. A une distance d'à peu près 2000 m de la position où elle avait été découverte, la mine fut remise à l'eau pour ensuite être détruite vers environ quatre heures et demie.

M924 Primula vernietigt Duitse mijn

Op 27 juli werd door het Nederlandse vissersvaartuig **Jacob Cornelis** (SCH45) een springtuig aangetroffen in de netten. Dit springtuig viel terug in zee ter hoogte van Knokke in de 'Scheur', een druk bevaren route van en naar de haven van Antwerpen. Via ABNL kreeg de **Primula** opdracht om zonder verwijl het tuig op te sporen, te identificeren en eventueel te vernietigen. Op donderdag 28 juli vertok de **Primula** 's morgens vroeg op zoek naar het springtuig. Bij het doorzoeken van de zeebodem met de sonar viel één object op. Er werd besloten om het met behulp van de duikers te identificeren. Het bleek om een Duitse mijn te gaan uit WOII die ongeveer 500 kg woog, waarvan 300 kg springstof. Aangezien de mijn in de 'Scheur' lag en een mogelijke explosie gevaar zou opleveren voor het scheepvaartverkeer moest ze verplaatst worden met behulp van een hefballon. Op ongeveer 2000 m van de vorige positie werd de mijn terug tot zinken gebracht om nadien vernietigd te worden omstreeks half vijf.

Décoration pour un plongeur courageux

Le 30 mai dernier, à la base navale de Lisbonne, le quartier-maître plongeur Istvan Den Tyn reçut, des mains du chef d'état-major de l'Armée portugaise, la médaille portugaise d'argent pour courage, abnégation et humanité. Au cours d'un exercice de plongée, le plongeur belge avait sauvé, au péril de sa vie, son coéquipier Pascal De Cuypere, maître-plongeur. En septembre et octobre

2010, huit plongeurs-démineurs du Service d'Enlèvement et de Destruction d'Engins Explosifs (SEDEE) avaient pris part à un exercice de plongée au large du Portugal. Le 30 septembre, alors qu'ils se trouvaient à 78 mètres de profondeur, le maître De Cuypere perdait connaissance suite à des problèmes techniques à son équipement de plongée. Après avoir tenté de le réanimer, le quartiermaître Den Tyn prit la décision de ramener son équipier à la surface par une remontée d'urgence. Il lui a fallu beaucoup de courage pour prendre cette décision, conscient du fait qu'à cette profondeur toute remontée sans paliers de décompression peut causer des dommages corporels graves; dans 80 % des cas, pareille remontée entraîne même la mort. Néanmoins, après un long séjour à l'hôpital et des soins médicaux de qualité, nos deux marins belges sont sains et saufs. Une belle leçon de courage!

D. g. à dr.: Pierre-Yves Rosoux (commandant en second du SEDEE), Pascal De Cuypere et Istvan Den Tyn

Moedige duiker ontvangt een onderscheiding

Op 30 mei 2011 ontving kwartiermeester duiker Istvan Den Tyn, op de marinebasis van Lissabon, de Portugese zilveren medaille voor moed, zelfopoffering en menselijkheid uit de handen van de stafchef van het Portugese leger. Tijdens een duikoefening redde Istvan op gevaar voor eigen leven zijn ploegmaat meester-duiker Pascal De Cuypere. In september en oktober 2010 namen acht duikers-ontmijners van de Dienst voor Opruiming en Vernietiging van Ontploffingstuigen (DOVO) deel aan een duikoefening in Portugal. Op 30 september waren ze aan het duiken op 78 meter diepte, toen meester De Cuypere het bewustzijn verloor wegens technische problemen aan zijn duikuitrusting. Na een reanimatiepoging besliste kwartiermeester Den Tyn onmiddellijk naar de oppervlakte te stijgen. Zulke beslissing vergt ontzettend veel moed, want zeer snel stijgen zonder tussenpauzes kan ernstige lichamelijke schade voor gevolg hebben, met 80% kans op overlijden. Na een langdurig verblijf in het ziekenhuis en dankzij uitstekende medische zorgen hebben de twee Belgen het er levend van afgebracht. Een mooi staaltje moed!

V.l.n.r.: Pierre-Yves Rosoux (tweede commandant DOVO), Pascal De Cuypere en Istvan Den Tyn

Les Cadets de la Marine en action

Du mercredi 10 au vendredi 19 août 2011 eut lieu le camp d'été des Cadets de la Marine eu à la base maritime de Zeebruges. Au programme, de nombreuses activités sur mer et sur terre: formation à bord d'un navire militaire, initiations à la voile et à l'aviron avec le dinghy. Parallèlement, les jeunes ont suivi des cours théoriques et pratiques sur la voile, le zodiac, les règles de navigation et le vocabulaire nautique.

Marinecadetten in actie

Van woensdag 10 tot en met vrijdag 19 augustus 2011 had in de marinebasis van Zeebrugge het zeevaartkamp van de marinecadetten plaats. Op het programma allerlei activiteiten op het water en op het land, zoals vorming aan boord van militaire schepen, zeilinitiatie en roeien met dinghy's. Daarnaast kregen de jongeren ook theoretische en praktische lessen over zeilen, varen met een zodiac, vaarregels en nautische woordenschat.

Bron / Source : www.mil.be\navycomp

Vent et Voiles : une École de la Vie !

"Mercator" (2008) de Yasmina, Peinture à l'huile sur toile, 80cm x 100cm
Cette peinture participa de novembre 2008 à janvier 2009, à l'exposition au Musée de la Marine, Trocadéro, Paris

Se trouver à la barre d'un voilier, grand ou petit, et faire face seul aux forces de la nature, la mer et le vent, est une expérience qui ne pardonne pas et une école qui exige le meilleur de soi même.

Dans cette ère moderne où la technologie touche pratiquement chaque aspect de nos vies, l'apparition d'un grand voilier à l'horizon suscite des souvenirs des temps passés quand l'énergie fournie par la nature était essentielle pour les communications maritimes.

Le vent, ce compagnon indispensable pour les voiles, propulse le voilier le long de la route qu'on veut suivre à condition toutefois que les marins sachent le maîtriser. Cette connaissance ne s'improvise pas. Elle est basée sur l'expérience de ceux qui ont su surmonter leur peur quand ils étaient en train de ferler une voile sur une vergue lors d'une tempête ou de serrer un foc sur le beaupré. Cette expérience, quand on observe le vent, qui remplit graduellement une voile, est inestimable car c'est le résultat d'un contact permanent avec la nature même. Le voilier est également un moyen de développer le sens de l'observation, de la déduction et des réponses rapides, qui sont les attributs indispensables du marin.

Lorsqu'on aperçoit un voilier qui s'approche de la côte, cette vue cause invariablement parmi les spectateurs une tendance à admirer les hommes travaillant haut dans la mâture. Ce sont en effet des hommes vigoureux, hâlés par les brises salées et qui apportent un message de paix entortillé dans les voiles de leur navire. L'attraction que les voiles blanches exercent sur ceux qui sont initiés à l'art naval, encourage des rapports avec l'équipage et génère ainsi le respect et une entente, qui profitent aux pays respectifs. On peut affirmer que la voile agit comme un ambassadeur en montrant la culture d'un peuple.

Notre **Mercator**, ainsi que les Belges appellent leur navire-école même de nos jours avec tant d'affection, a porté un message cordial de paix et d'amitié dans ses voiles blanches dans les ports du monde. Notre bon navire était considéré par la population locale comme un centre d'attraction et de ce fait un ambassadeur flottant

de notre pays. C'était un navire chanceux et pendant ses 30 années de navigation, dont les 8 dernières sous mon commandement, on n'a jamais subi des avaries ou perdu un homme. Commander un navire-école est un défi pour son capitaine. Son souci permanent est de veiller au moindre détail à bord si on veut éviter un accident. C'est à lui seul qu'incombe la responsabilité de prendre des décisions pour le bien du navire. Sa tâche consiste à donner aux jeunes un entraînement dur mais c'était également son devoir de les ramener sains et saufs à bon port.

On pourrait se poser la question pourquoi employer de nos temps un voilier pour entraîner les futurs officiers au lieu d'un navire marchand moderne. Même de nos jours on s'est aperçu que l'école de la voile reste un moyen idéal de formation pour les jeunes. Travailler dans la mâture à une hauteur de 30/40 mètres à bord d'un voilier, qui roule bord sur bord, forme l'esprit d'équipe de ces jeunes et les marquera d'une empreinte indélébile qui leur sera plus tard d'une grande valeur dans la vie.

Il est évident que l'homme du voilier entre directement en contact intime avec les éléments de la nature, où il passera plus tard une partie de sa carrière. Cette école de la vie fournit à ces jeunes une occasion unique pour prouver ce qu'ils valent. Vigueur, ténacité, sacrifice et sens de la responsabilité sont des exigences journalières pour ceux qui seront plus tard des chefs d'autres jeunes, qu'ils aient choisi une carrière maritime ou qu'ils aient mis sac à terre. Il va de soi que cette formation du caractère s'applique aussi bien à ceux qui n'ont pas choisi une carrière maritime mais qui ont éprouvé la valeur de la formation par la voile, car tous reçoivent l'héritage de nos anciens navigateurs, qui ont labouré les mers avec vigueur et courage en montrant fièrement notre pavillon.

Capitaine Roger Ghys

Commandant Honoraire

Navire-école belge Mercator

Mercator in Ostend *Raf Pauwels*

7035

COMMITTEE ON THE GRANT OF
HONOURS DECORATIONS AND MEDALS

THE NAVAL GENERAL SERVICE MEDAL

THE GENERAL SERVICE MEDAL
(ARMY AND ROYAL AIR FORCE)

SERVICE IN PARTS OF SOUTH-EAST ASIA COMMAND AFTER 2ND SEPTEMBER, 1945

MINESWEEPING SERVICE AFTER THE TERMINATION OF HOSTILITIES ON 8TH MAY AND 2ND SEPTEMBER, 1945

MENTIONS IN DESPATCHES

KING'S COMMENDATIONS

nister and First Lord of the Treasury
Command of His Majesty
bruary 1947

LONDON
HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
TWOPENCE NET

Cmd. 7035

Naval General Service Medal & Minesweeping clasp

Alweer Britse medailles?

Britse onderscheidingen zijn een dankbaar onderwerp, daar zij vaak op naam worden verleend. Ook al is de gedecoreerde overleden, het stuk (edel)metaal blijft achter en dankzij de gravure of randschrift kan de falerist[1] een stukje vergeten geschiedenis ontrafelen. Dit jaar viert de Marine de 70ste verjaardag van de Royal Navy Section Belge. Hiervan vormde de 118de mijnenvegerflottielje een belangrijk onderdeel. Velen onder hen verdienden de "Naval General Service Medal & Minesweeping clasp." Tevens droegen ze een bijzonder kenteken op de linkermouw. Dit artikel behandelt de Britse patrouille- en mijnendienst, schetst de Belgische mijnenbestrijdingsflottielje en geeft uitleg bij de verleende medaille. Tot slot worden enkele vereremerkte schepelingen besproken.

Harry Tates Navy

De naam "Harry Tates" dateert uit de Eerste Wereldoorlog en werd jargon voor iets onhandig en amateuristisch. Harry Tates was een Britse music hall entertainer, een komiek die op de lachspieren inwerkte door zijn onhandigheid te onderstrepen: zijn top act bestond uit een auto die geleidelijk aan, om hem heen, uit elkaar viel.

Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog gebruikte de Royal Navy deze term om de draak te steken met de trawlers en de kleine schepen van de Royal Naval Patrol Service. De RNPS nam, de Britse humor typerend, de titel van "Harry Tate's Navy" aan. Naarmate de oorlog vorderde, veranderde de betekenis van onhandigheid naar een waardig synoniem voor dapperheid.

De oprichting van de Royal Naval Patrol Service begon in 1907 toen admiraal Lord Charles Beresford, commandant van de Kanaalvloot, experimenteerde met het idee vissersboten te gebruiken als mijnenvegers.

De RNR (Royal Naval Reserve) was over het algemeen samengesteld uit officieren en manschappen van de koopvaardij. Toch ontstond in 1911 de behoefte om, bij een eventuele oorlog, de trawlers tot mijnenvegers of patrouilleboten om te vormen. Hiervoor werd de Royal Naval Reserve Trawler afdeling, kortweg RNR(T), opgericht. De Britse Marine rekruteerde het nodige personeel uit de zeevisserij. Hoewel in 1921 afgeschaft als een afzonderlijk onderdeel van de RNR, bleef de RNR(T) door haar visserijafkomst altijd duidelijk onderscheiden van de RNR. In beide Wereldoorlogen nam de Royal Navy een groot aantal trawlers met hun bemanningen over. De bemanningsleden tekenden het T124-formulier, waarmee ze zich engageerden op een genaamd vaartuig voor de duur van de oorlog te dienen. Vissers opgelijst op dit formulier vormden tijdens de Eerste Wereldoorlog het leeuwenaandeel van de RNR(T). Ook Belgen, zoals de Oostendse schippers Arsène Blondé en Richard Brouckxon DSC (Distinguished Service Cross), droegen toen een RNR(T)–uniform.

De Admiraliteit trok lessen uit de reële mijnendreiging en de duikbootoorlog tijdens de Eerste Wereldoorlog. Op het moment dat WOII uitbrak, was de Admiraliteit beter op die specifieke dreiging voorbereid. De kleine vloot was in sterkte nog steeds aanzienlijk: in 1939 groeide ze van 300 naar meer dan 400 opgeëiste trawlers. Hiervan deelde de Admiraliteit de helft in als mijnenvegers, de andere helft als patrouillevaartuigen. Het Britse Patrol Service personeel bestond uit 434 schippers en 3.733 vrijwilligers. De voormalige vissers namen het niet zo nauw met de marinevoorschriften en -discipline. Ze waren koppig, onafhankelijk en stoer, doch niemand beter dan zij kende hun vak op zee. Om ervoor te zorgen dat er wat tucht heerste, wierf de Admiraliteit onderofficieren uit de Royal Navy en RNR aan.

Het enige wat de Patrol Service nog ontbrak, was een geschikte uitvalsbasis. De keuze viel op het gemeentelijke pretpark aan de kust bij Lowestoft. De bijnaam *Sparrows Nest* dankte het landgoed aan een voormalige eigenaar: de markies van Salisbury. Lowestoft ligt op het meest oostelijke punt van Groot-Brittannië en grenst hierdoor het dichtst aan Duitsland. Naarmate de vijandelijkheden toenamen, eiste de marine meer trawlers op, terwijl andere werden gebouwd. Om te voldoen aan de toenemende personeelsvraag, stroomden verse Britse marinerekruten zonder nautische ervaring in. Op de marinebasis ***HMS Europa***[2], te Lowestoft heerste een chaotisch drukte. De Belgen echter, volgden hun basisopleiding in ***HMS Royal Arthur*** te Skegness. De gespecialiseerde mijnenveegcursus werd in ***HMS Lochinvar***, in de Firth of Forth baai, nabij Edinburgh gegeven. De Admiraliteit verkoos de benaming "Section Belge" boven

1. Falerist: iemand die zich aan Faleristiek wijdt. Faleristiek is afgeleid van het Romeinse woord phalerae. Deze (hulp)wetenschap bestudeert de vorm en de geschiedenis van orden, decoraties en medailles.

2. Alle Britse marinebasissen en opleidingcentra dragen scheepsnamen.

die van "Belgian Section" om verwarring te vermijden tussen de afkortingen RNBS en RNPS (Patrol Service) die op een bijna identieke wijze worden uitgesproken. De thuisbasis van de Belgische MMS-flottielje werd Harwich. Cdr Copsey, Commander M/S & P (Minesweeping & Patrol Service) Lowestoft, deed vaak een beroep op de naburige MMS-flottielje uit Harwich. Hij beschikte aanvankelijk niet over die specifieke magnetische- en akoestische veegcapaciteiten.

De Belgen en hun "Mickeys"

In de zomer van 1942 kreeg Lt Petitjean RNR het bevel over de kustmijnenveger ***MMS 188***. MMS staat voor **M**otor **M**ine**S**weeper; de afkorting kreeg al gauw de schertsende bijnaam Mickey Mouse. De MMS was een nieuwe scheepsklasse met maar 37 meter lengte, 6,90 meter breedte en een diepgang van 2,6 meter. Dit ter vervanging van de stalen visserijschepen, die te kwetsbaar bleken tijdens het magnetisch vegen. De MMS kon hoofdzakelijk magnetisch en/of akoestisch vegen en dus niet mechanisch. Deze capaciteit was aan de grotere hoogzeemijnenvegers, zoals de Halcyon-, Bangor- en Algerine klasse, voorbehouden. Later kwam een bijkomend snufje tegen mijnen, namelijk de "*explosive sweep*": een *Mills*-handgranaat werd manueel door een metalen koker aan bak- of stuurboordachter in zee gelanceerd, opdat de mijn uit sympathie zou ontploffen. Deze weinig effectieve methode leverde, bij het vegen op de bevroren Schelde, risicovolle toestanden op[3]. Tussen 1942 en 1944 bouwden de Britse scheepswerven meer dan tweehonderd houten Mickeys. De gloednieuwe ***MMS 188*** maakte deel uit van de 118de flottielje, onder het commando van Lt Cdr Shepherd. Deze flottielje opereerde, vanuit Harwich (NORE-command) tot bij de Thames-monding. Enkele weken later kreeg ze het gezelschap van ***MMS 191*** onder bevel van zijn Belgische collega Lt Ceulemans RNR. Op 1 maart 1943 kreeg Lt Petitjean het bevel over de 118de flottielje. In de loop van de volgende maanden werden vier bijkomende eenheden van deze groep, de ***MMS 43***, ***77***, ***187*** en ***193***, toevertrouwd aan Belgische officieren en bemanningen. Begin 1944 bestond de 118de flottielje uit de ***MMS 43***, ***77***, ***187***, ***188***, ***191*** en ***193***, allemaal bemand met Belgen, voornamelijk beroepsvissers.

3. Interview met Ludo baron de Vleeschauwer van Braekel, toen matroos a/b MMS 191

Oostende: Duitse krijgsgevangenen rollen de magnetische sweepkabel op

Het Canadese leger bevrijdde op 8 september 1944 Oostende. Hierna meerde de 118de flottielje op 5 oktober 1944 te Oostende aan. Samen met de "Naval Port Party" ontmijnden ze de haven van Oostende. In de nacht van 3 op 4 september 1944 maakte de Belgische weerstand zich meester van de bijzonderste Antwerpse haveninstallaties. In de morgen van 4 september rolden de Britse tanks Antwerpen binnen. De "Naval Port Party's" wijdden zich onmiddellijk aan de ontmijning van de dokken. Ze stonden onder bevel van Cdr Mac Dougall en telden de Belgen SLt (Sub Lieutenant) Gallis RNVR, SLt Monette RNVR en SLt Poskin RNR in hun rangen. Eén der grootste Europese havens was gaaf in handen van de geallieerden gevallen. Om haar terug functioneel te maken, moest de Schelde en haar monding worden ontmijnd. Dit ging niet zonder ongelukken. Het eerste slachtoffer was Warrant Officer J. C. Jonson, een voormalig Scheldeloods. Hij verloor op 12 september het leven, toen de sleepboot ***President Potter*** door een mijn werd opgeblazen. Op 22 september sneuvelde Lt de Cartier de Marchienne RNVR door een mortiergranaat. Op 1 november ontscheep-

ten Britse, Franse, Nederlandse, Noorse en Belgische commando's op Walcheren. Na de verovering was de Schelde vrij en moesten de mijnen in de stroom worden opgeruimd. Tweehonderd mijnenvegers vernietigden op een paar dagen tijd vierhonderd mijnen. Voorafgegaan door de *Belgische* mijnenvegers ***MMS 193*** en ***77*** bereikte het eerste konvooi Antwerpen op 20 november 1944. Begin november 1944 besliste de ministerraad over te gaan tot de aanwerving van 1.200 vrijwilligers voor de Royal Navy Section Belge. Ook deze vrijwilligers kregen hun basisopleiding in ***HMS Royal Arthur*** te Skegness. Toen op 8 mei 1945 Duitsland capituleerde, telde de Belgische Sectie ongeveer 1.500 officieren en manschappen. Vanaf 20 juli 1945 werd aan België een te ontmijnen zone toegewezen van de Schelde tot aan de Franse grens. De Britse Admiraliteit, waartoe de Belgische Sectie nog steeds behoorde, benoemde Cdr Petitjean tot Deputy Commander M/S. Hij werd belast met de opdracht de Scheldemonding en de Belgische kustwateren mijnen- en obstakelvrij te maken. Om deze opdracht te volbrengen werd de 118de flottielje versterkt met enkele MMS bemand door Engelsen. Op 20 augustus 1945 meldde de Britse Minister van Financiën aan admiraal King dat de Belgische Sectie de enige geallieerde strijdmacht was die nog integraal ten laste viel van de Britse schatkist. Dit kon niet langer. Op 9 november 1945 werd de bezoldiging van de RNSB-zeelui stopgezet. De RNSB werd op 31 januari 1946 ontbonden. Vervolgens richtte prins-regent Karel op 1 februari 1946 het zeekorps, de Zeemacht op. De vloot bestond uit de maalboot ***Prinses Marie-José***, de twee avisos ***Artevelde*** en ***Breydel***, de MMS van de 118de mijnenvegerflottielje, de twee dienstschepen ***MFV182*** en ***MFV193*** en twee loodsboten.

Historisch overzicht van de verschillende medailletypes

In 1847 voerde koningin Victoria het 1ste type van de '***Naval General Service Medal***' in. Vanaf 1848 werd ze met terugwerkende kracht toegekend aan zeelui, die tussen 1793 en 1840 betrokken waren bij diverse grote en kleine zeegevechten, de *fleet, ship & boat actions*. De medaille had minimum één clasp (Engelse benaming voor staafje of barette). Ze kende 230 verschillende staafjes waaronder "TRAFALGAR" (1805).

De '***Naval General Service Medal 1915-62***' (NGSM 1915-62) was de 2de in rij. Ingesteld op 10 augustus 1915, werd deze medaille verleend voor de talloze kleine politionele- en oorlogsoperaties waarin de Royal Navy en de Royal Marines gedurende deze halve eeuw waren verwikkeld.[4] De Admiraliteit vermeed om voor iedere kleine operatie een afzonderlijke medaille in te voeren. Ook deze NGSM kende men nooit zonder clasp toe.

Sinds 1962 vervangt de intermachten '***General Service Medal 1962***' de maritieme NGSM 1915-62.

Het model 1915-1962 in detail

De '***Naval General Service Medal 1915-62***' draagt op de voorzijde de beeltenis van de regerende vorst(in). De keerzijde is voor alle types dezelfde: Britannia rijdend op twee (zee)paarden, haar linkerhand rust op een schild beladen met de Union Jack, de rechterhand dreigt met een drietand. De ontwerpster van de keerzijde is Miss Margaret Winser. De medaille heeft een diameter van 1,4 inch (35,5 mm). Het lint is 1,3 inch breed, wit en roodbruin[5] van kleur. Zoals alle GSM's wordt de medaille altijd met een clasp of staafje toegekend. Enkele van die staafjes zijn vrij zeldzaam. Na 1920 mochten de titularissen een bronzen eikenblad op het lint plaatsen voor een vermelding op de dagorde[6]. Bij de vroege versies staat in

4. Tijdens deze periode werd voor de maritieme operaties in Afrika de "Africa General Service Medal 1902" verleend.

5. Crimson.

6. Mention in Despatches (MID) = level IV award.

het randschrift naast stamnummer, naam en rang, het schip vermeld. Bovendien is het randschrift in brede hoofdletters gegraveerd. Bij de latere versies bestaat het graveerwerk uit smalle hoofdletters, de afkorting RN vervangt de scheepsnaam. Indien de NGSM toekenning van vóór WOII dateert, wordt ze vóór de WOII-sterren gedragen. Indien de NGSM toekenning van na WOII dateert, wordt ze na de WOII-eretekens gedragen. Deze medaille werd ongeveer een halve eeuw uitgereikt. Tijdens die periode zijn vijf verschillende voorzijden gebruikt.

1ste Voorzijde (1915-1936)

Draagt de beeltenis van King Georges V in admiraalsuniform (naar links gekeerd) en de legende GEORGIVS V BRITT: OMN: REX ET IND: IMP: Ontwerper sir Bertram Mackennal "BM"
Drie mogelijke staafjes, namelijk:
PERSIAN GULF 1909-1914,
IRAQ 1919-1920,
N.W.PERSIA 1920
(ook N.W.PERSIA 1919-20)

2de Voorzijde (1936-1949)

Draagt het gekroonde munthoofd van King Georges VI (naar links gekeerd) en de legende GEORGIVS VI G: BR: OMN: REX ET INDIAE IMP:[7]
Ontwerper Percy Metcalfe "PM"
Twee mogelijke staafjes voor dit type:
PALESTINE 1936-1939,
S.E.ASIA 1945-46

3de Voorzijde (1949-1952)

Analoog aan de 2de voorzijde doch met de legende GEORGIVS VI DEI GRA: BRITT: OMN: REX FID: DEF: +
Ontwerper Percy Metcalfe "PM"
Vier staafjes:
YANGTZE 1949,
MINESWEEPING 1945-51,
PALESTINE 1945-48,
MALAYA
Dit is het type dat, onder andere, aan Belgen werd verleend.

4de Voorzijde (1952-1953)

Draagt het gekroonde hoofd van Queen Elizabeth II (naar rechts gekeerd) en de legende ELIZABETH II D: G: BR: OMN: REGINA F: D:
Ontwerper Cecil Walter Thomas
Vier staafjes:
MALAYA, BOMB & MINECLEARANCE 1945-53, BOMB & MINECLEARANCE 1945-56, BOMB & MINE CLEARANCE MEDITERRANEAN

5de Voorzijde (1953-1962)

Gelijk aan de 4de voorzijde doch met de legende ELIZABETH II DEI GRATIA REGINA F.D.
Ontwerper Cecil Walter Thomas
Zes staafjes:
MALAYA, CYPRUS, NEAR EAST, ARABIAN PENINSULA, BRUNEI, CANAL ZONE

7. Indië werd op 15 augustus 1947 onafhankelijk en trad op 26 januari 1950 tot het Britse Gemenebest toe.

MINESWEEPING 1945-51 clasp in detail

De kwalificatie voor deze bar is minimum zes maanden (180 dagen) naoorlogse mijnenveegdienst aan boord[8] van een MCMV[9] en dit vanaf 3 september 1945 (Cmd.7035 gedateerd februari 1947 - zie pagina 106). De NGSM 1915-62 met "Minesweeping 1945-51" staafje werd in totaal circa 4.750 maal toegekend. Dit ook aan Belgen, die dienst deden in de RNSB, RNR, RNVR en tot de 118de flottielje behoorden. Aangezien het personeel gemiddeld uit twee officieren en 17 bemanningsleden per schip bestond en de 118de flottielje uit acht schepen was samengesteld, komt het totaal op 152 medailles. Zonder eventuele mutaties in rekening te brengen.[10] Deze NGSM draagt op de voorzijde de beeltenis van koning George VI.

Een *King's Commendation, Mention In Despatches (MID)* = vermelding op de dagorde of enige andere daad van buitengewone verdienste, binnen de gedefinieerde tijd en ruimte, kwalificeerde de titularis voor deze medaille. Voor wie overleed of verwondingen opliep, telde de volbrachte dienst voor de toekenning.

De zones en data van toekenning waren:
- Noord-West-Europa en de Britse eilanden, met inbegrip van de Noordzee maar met uitzondering van de Thames-monding, vanaf 30 oktober 1947.
- Thames-monding vanaf 21 oktober 1948.
- De Middellandse Zee, met uitzondering van de Griekse wateren en de toegang tot Gibraltar, vanaf 15 augustus 1947.
- East Indies, S.W. Pacific en de Chinese kust vanaf 30 december1946.
- Rode Zee vanaf 15 april 1948.

De Royal Navy stamboeknummers

Het stamboeknummer begint met de *devision*, in dit geval een D voor Devonport, gevolgd door SB voor Section Belge. Hierna krijgen de verschillende specialiteiten een afkorting: KX voor de stokers, JX voor het dek- en communicatiepersoneel en LX voor koks & stewards voor officieren. MX staat voor *Miscellaneous* en behelst onder andere *artificers*: geschoolde vaklui en technici. Dit resulteert in D/SB/KX, JX, LX of MX plus een volgnummer. Bijvoorbeeld:
D/SB/KX 63 A.WOUTERS STO 1
D/SB/JX 62 G.F. RAGAERT LR 3
D/SB/LX 79 A.J. MARCHAND ASS-STEW
D/SB/MX 184 L.J. DEBACKER ERA 4

De verpakking

Het sobere bruine kartonnen doosje meet 83x58x12 mm.

1945 Uittreksel uit het dagboek van Lt Cdr Petitjean RNR (de latere commodore)

Begin januari 1945 wordt de 118de flottielje naar de Schelde gezonden. Wij varen de stroom op en passeren, tussen Fort Sint-Marie en de Royerssluis, een Duitse mijnenveger die nabij de rechteroever is gestrand. Dit schip werd in september 1944 verrast door de snelle opmars van de Canadese troepen en vertrok zonder loods. Het werd door Canadese tanks vanaf de linkeroever onder vuur genomen en liep aan de grond. De bemanning vluchtte naar Nederland en liet het schip aan zijn lot over.

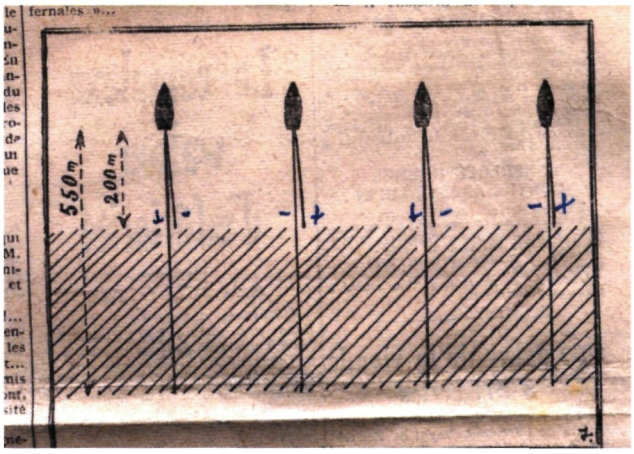
Wij installeren ons in de metropool waar ik voortaan de functie van Commander M/S Antwerp zal uitoefenen tegelijkertijd met die van flottieljebevelhebber. Onderluitenant Poskin wordt mijn officier operaties. Onze kantoren zijn gevestigd in een gebouw van de Canadian Pacific Line, in de buurt van het Loodswezen (onder de hangars) met op de benedenverdieping een atelier voor reparatiewerk. De mijnenvegers liggen aan dezelfde kaai aangemeerd, opdat alles binnen handbereik zou zijn.

8. Criterion of 180 days of minesweeping service afloat in the prescribed qualifying areas between the appropriate dates. Minesweeping service afloat is taken to mean service, in any capacity, aboard a vessel commissioned for MCM duties. 9. Mine Counter Mesure Vessel 10. Dit is puur hypothetisch. Een grondige studie v/d persoonlijke dossiers kan het aantal verleningen met grotere benadering vastleggen.

Het is een barre winter: de koude, het ijs, de V1's en de V2's maken het ons uiterst moeilijk. Maar het is dankzij het ijs dat onze flottielje zal gevrijwaard blijven. Inderdaad, aangezien het ijs de houten kielen van de mijnenvegers dreigt te verpletteren, beslis ik de MMS'en te verhalen naar het Bonaparte dok. Het ijs is bovendien zo dik, dat er gedurende enkele dagen van mijnenvegen geen sprake kan zijn. De kleine schepen verlaten de kade om 1000 uur en om 1400 uur ontploft een V2 exact op de plaats waar ze 's morgens lagen aangemeerd!

In Antwerpen zien we enkele Belgen terug die in dienst zijn van de Royal Navy. Het betreft de luitenanten Libert, commandant van het bemanningendepot Antwerpen en de Schutter, aangesteld bij de NOIC (Naval Officer in Charge) Antwerp, evenals talrijke Scheldeloodsen die werden opgevorderd om bij de Royal Navy Section Belge te dienen.

Het (magnetisch) mijnenvegen verloopt niet zonder slag of stoot: een 500m lange kabel tussen de talrijke op- en afvarende schepen slepen, blijkt geen sinecure.



Terwijl de 118de flottielje in Antwerpen opereert, vegen de Britse flottieljes mijnen in de sector Oostende. Daar heeft zich op 14 februari in de MTB-[11]flottielje, net vóór de toegang tot de sluis naar het stadsdok, een vreselijk ongeval voorgedaan. Een zware ontploffing vernielde er 14 Canadese MTB's; talrijke bemanningsleden kwamen om het leven en heel wat, gelukkig niet afgestelde, torpedo's vlogen in alle richtingen. Twee uit de vaargeul opgeviste torpedo's bevinden zich nu in de mijnenzaal van de Mijnenbestrijdingschool te Oostende. Op dezelfde plaats had zich enkele maanden voordien een tragikomisch incident voorgedaan. Het *Dispatch Service*[12]kantoor, dat onder het bevel van LTZ Depoorter stond, bevond zich in een bunker op de kaai. Op een dag zijn er arbeiders de toegang naar zijn kantoor aan het herbestraten en tot zijn grote verbazing stelt hij vast dat de groenachtige klinkers in feite blokken exoniet zijn, een krachtige springstof, die door de *Kriegsmarine* was achtergelaten en waar niemand weet van had. Toen Depoorter die arbeiders uitlegde met welk materiaal ze aan het werken waren, maakten ze zich stante pede uit de voeten!

11. Motor Torpedo Boat = snelle torpedoboot.

12. Vedetten estafettedienst tussen Oostende en Dover.

Hammer routine

Begin april 1945 is het mijnengevaar op de Schelde sterk verminderd en vertrekt onze flottielje, via het kanaal van Hansweert, naar Wemeldinge. Daar worden in het zuidelijke deel van de Oosterschelde heel wat opdrachten uitgevoerd, maar we moeten wachten tot 10 mei om verderop te kunnen varen. In Goes, dichtbij Wemeldinge, bevindt zich de *Amphibious Forces staff* van de Britse marinecommando's. Zij voeren 's nachts regelmatig raids uit op de oevers van Schouweneiland om er krijgsgevangenen te maken.

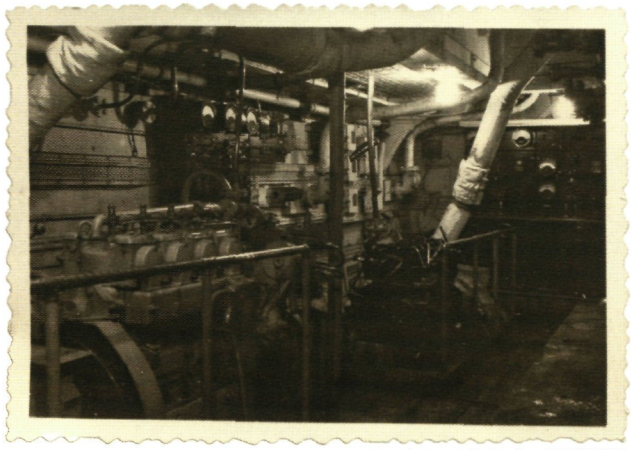
Charging Board MMS 193

Onze taak bestaat erin de Oosterschelde mijnenvrij te maken, in het vooruitzicht de Nederlandse bevolking te ravitailleren. Een colonne vrachtwagens met levensmiddelen

staat klaar om te vertrekken en het gerucht doet de ronde dat de Duitsers bereid zijn ze te laten passeren. Op 10 mei zet de flottielje haar werk verder op de Oosterschelde. Ondertussen capituleert Duitsland. Na radiocontact tussen T-Force en de Duitsers begeef ik mij naar de *Kommandantur* te Zierikzee, om er de plannen van de mijnenvelden op te halen. Het was een eigenaardig gevoel begroet te worden door Duitse schildwachten en te onderhandelen met officieren in *feldgrau*! Die kaarten vergemakkelijken aanzienlijk onze taak in die smalle wateren met sterke stroming. Zodra ze in ons bezit zijn beginnen we van Zierikzee tot Tholen te vegen, via de Keeten en het Mastgat. Dat duurt zo tot in juli en talrijke mijnen worden onschadelijk gemaakt op posities zoals vermeldt op de Duitse kaarten. Tijdens deze operaties varen we langs de kleine Nederlandse havens Bruinisse en Stavenisse, die compleet verwoest zijn en naar verluidt vol mijnen liggen. In het Mastgat is de stroming bijzonder sterk: de mijnenvegers kunnen slechts met veel moeite, met hun veegtuig op sleep, de stroom opvaren.

Juli: we keren naar Oostende terug. De oorlog in Europa is voorbij, maar voor de mijnenvegers verandert er niets. Het komt eropaan de aan België toegewezen sector te vegen. Het aantal onschadelijk gemaakte mijnen, door de 118de flottielje tijdens de oorlog, is aanzienlijk. Ik beschik spijtig genoeg niet over de exacte cijfers, maar ik schat het op een vijftigtal mijnen per mijnenveger. Wat het aantal geveegde mijnen na september 1944 betreft, door zowel de 118de als de andere flottieljes in de sector Schelde en de Belgische kust incluis, verwijs ik naar onderstaande cijfers:

Aantal vernietigde mijnen sector Belgische kust en Schelde vanaf bevrijding tot en met 31 december 1965
- Vanaf bevrijding tot 10 mei 1945: 577 mijnen. - Van 10 mei 1945 tot en met 31december 1965: 1317, waarvan 314 verankerde en 1003 Katiemijnen. ***Hetzij in totaal 1894 mijnen.***



port genny & duckey MMS 193

In juli 1945 verlaat ik de flottielje. KVK Ceulemans neemt mijn plaats als bevelhebber in. De ***MMS 188*** komt onder bevel van LTZ Gheur. Ikzelf wordt adjunct van Commander M/S Hogg RNR en krijg het bevel over het mijnenvegen in de Belgische sector.

De heer H. Devos, directeur-generaal van de Marineadministratie, die al vóór het einde van de oorlog en in het vooruitzicht van het Britse vertrek, onderhandelingen had aangeknoopt met de Admiraliteit en de Belgische overheden, schreef het volgende rapport: "... aangezien op 8 november 1945 het onderling bijstandsakkoord ten einde liep, is de Engelse maritieme overheid gestopt met het beheer van de diverse door haar in België georganiseerde onontbeerlijke diensten voor de scheepvaart, namelijk

1. De toegankelijkheid tot onze nationale havens verzekeren door ontmijningsoperaties. Enerzijds werden deze operaties door de Britse overheid gestart, maar zij kan niet verplicht worden deze voort te zetten. Anderzijds

mogen wij er niet aan denken ze op te geven, gezien de aanhoudende aanwezigheid van mijnen, die een groot gevaar vormen voor de scheepvaart, in onze wateren. Het zou neerkomen op een bewuste belemmering van de werkhervatting in onze havens en een bijkomend tonnageverlies op de reeds geleden verliezen veroorzaken (13 schepen, hetzij 300.117 BRT).

Minesweeping stations - Out sweeps!

2. De schepen demagnetiseren die het vervoer verzekeren van en naar onze havens. Deze demagnetisering is onontbeerlijk voor de veiligheid van zowel de schepen als die van de bemanningen. Wie zou het aandurven dat risico van haast onvermijdelijke catastrofes en doodsgevaar in onze wateren te handhaven, zonder dat alles in het werk wordt gesteld om het af te wenden met de middelen waarover wij beschikken? Wie zou bovendien onze havens voor de scheepvaart willen sluiten, wanneer het hele land zich verheugt over de vooruitzichten op een stijgende trafiek in de haven van Antwerpen? Het zou moreel onverantwoord zijn zich dat te durven voorstellen, daar wij over de adequate mogelijkheden en middelen beschikken eraan te verhelpen. De mogelijkheden worden ons geboden door het materieel dat ons door Engeland ter beschikking is gesteld. De middelen voor bovenvermelde opdrachten bestaan uit de manschappen van de Royal Navy Section Belge, die niet kunnen worden uitgevoerd door burgerpersoneel, dat trouwens onvindbaar is en waarvan het gebrek aan voorbereiding voor zulke taken de kostprijs aanzienlijk zou verhogen, zonder enige waarborg op een goede afloop. Het onderhoud en de bezoldiging van deze manschappen valt ten laste van onze regering. Om ze te kunnen inzetten, zou het aangewezen zijn dat deze laatste een Belgische sectie of Marine-eenheid opricht, die rechtstreeks onder haar gezag is geplaatst en uitsluitend onder haar bevoegdheid valt."

Te noteren dat de toenmalige minister van Verkeerswezen, de heer Rongvaux, in september 1945 talrijke gesprekken had met Lord Alexander[13], First Lord of the Admiralty, en admiraal King, met het oog op het oplossen van dit probleem. Enkele maanden later werd, tengevolge van die onderhandelingen, het mijnenvegen een nationale bevoegdheid. Ik verving toen Cdr Hogg als Commander M/S Belgium.

De Britse flottieljes die met ons samenwerkten, keerden terug naar hun thuisbasis, waar geleidelijk aan hun bemanning werd gedemobiliseerd. Het mijnenvegen in de regio Europa wordt vanaf dan gecoördineerd door de *East Atlantic Zone Board*, een internationale organisatie, met zetel te Londen. Zij bestaat uit maritieme vertegenwoordigers van alle geallieerde landen en vergadert elke maand in de kantoren van de Admiraliteit in Whitehall. Haar taak bestaat erin de veegrapporten te bestuderen en te beslissen wanneer een vaargeul, een regio of een zone, weliswaar onder voorbehoud, mijnenvrij kan verklaard worden en open voor de handelsvaart. Voorbehoud drong zich op daar de Belgische maalboot ***Prinses Astrid*** verging in de Franse sector. Ik nam regelmatig deel aan die vergaderingen tot einde 1946 toen KVK Van Waesberghe mij verving als directeur van de mijnenvegeroperaties en ik aangesteld werd bij de Generale Staf van de Zeemacht.

De 118de flottielje, zonder MMS 43 en 75

De 118de flottielje telde aanvankelijk twee schepen, maar het aantal steeg snel naar vier, naar zes en tot slot naar acht eenheden. Op 1 februari 1946 bestond de flottielje uit de ***MMS 187***, ***188***, ***191***, **193**, ***75***, ***79***, ***112*** en ***1020***. De ***MMS 77*** was vervangen door de ***75*** na een brand op zee en de ***MMS 43*** door de ***79***. De ***MMS 112*** maakte deel uit van een Britse flottielje opererend vanuit Oostende en werd door de Belgen overgenomen bij het vertrek van die flottielje naar Engeland. Later, meer bepaald op 8 mei

13. *Albert Victor Alexander, 1st Earl Alexander of Hillsborough* **KG**, CH, PC (1 May 1885 – 11 January 1965).

1946, werden enkele MMS'en geruild voor Britse schepen met de bedoeling voor heel de flottielje motoren van eenzelfde makelij te hebben (National voor de hoofdmotor en Gardner voor de generatoren). De flottielje bestond dan uit de ***MMS 187***, ***188, 191***, ***193***, ***182***, ***189***, ***266*** en ***1020***. Die kustmijnenvegers zullen hun taak voortzetten tot in 1954 en worden dan hetzij terugbezorgd aan de Royal Navy, hetzij ter plaatse verkocht door de Admiraliteit.

Besluit

De rol van de 118de flottielje eindigde op 31 januari 1946, de datum waarop de Belgian Section van de Royal Navy omgevormd werd tot de Zeemacht. Deze flottielje bestond uit heel wat uiteenlopende elementen, nl. officieren en bemanningen van de Staatsmarine (pakketboten en loodswezen), de koopvaardij en de visserij. Ook heel wat jongeren die gevlucht waren uit België, waaronder meerdere studenten, maakten deel uit van de bemanning. Dat die jongeren tot alle maatschappelijke sociale klassen behoorden, vormde helemaal geen handicap, wel integendeel: na een korte inwerkperiode voerden zij hun taak perfect, in zeer moeilijke omstandigheden, uit. Dankzij hun doorgedreven burgerzin slaagden zij erin hun moreel op een hoog peil te houden: zij aanvaardden goedgunstig de discipline van de Royal Navy en slechts zeer uitzonderlijk dienden tuchtmaatregelen genomen te worden. Vermits de initiële opdracht van de Zeemacht erin bestond mijnen te vegen, hoeft het geen betoog dat het aan deze kern van specialisten te danken is dat ons land nu (=1968) beschikt over een derde macht. De overige zeelui van de Belgian Section die andere vaardigheden tijdens de oorlog hadden verworven en zijn overgestapt naar de Zeemacht, hebben zich perfect aangepast. Samen hebben ze moeiteloos deskundig stafpersoneel en bemanningen gevormd, die een ereplaats bekleden binnen de NAVO-marines.
Getekend, COM (R) Louis Petitjean.

LT.CDR. P.H.V.M. VAN WAESBERGHE. R.N.R.

Paul, Henri, Victor, Marie VAN WAESBERGHE wordt op 2 mei 1906 te Gent geboren. Na zijn humaniora, studeert hij aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. Hij vaart als koopvaardijofficier voor de CMB (Compagnie Maritieme Belge) en behaalt in 1932 het brevet van kapitein-ter-lange-omvaart. In 1935 neemt hij dienst bij de Staatsmarine.

Op 14 juli 1941 is hij oorlogsvrijwilliger bij de RNVR. Tussen november 1941 en juli 1943 neemt hij, aan boord van korvetten, deel aan de strijd in de Atlantische Oceaan. In september 1944 krijgt hij het commando over de kustmijnenveger ***MMS 193***. Vanaf februari 1946 leidt Lt Cdr Paul Van Waesberghe de mijnenvegerflottielje.

In 1946 gaat hij over naar de Belgische Zeemacht (stamnummer O04606) met de graad van korvetkapitein en krijgt de functie directeur ontmijningsoperaties. Bovendien volgt hij FKP Louis Petitjean op als de Belgische afgevaardigde in het *North Atlantic Zone Board*. Na diverse functies te Brussel wordt Van Waesberghe de eerste commandant van het nieuwe opleidingscentrum CENFORNAV te Sint-Kruis. Hierna voert hij in 1954 het bevel over de ***TNA KAMINA***. Vervolgens wordt hij COMLOGNAV. Kapitein-ter-zee Van Waesberghe eindigt zijn carrière op 1 juli 1962 als militair attaché te Madrid en Lissabon. Hij overlijdt te Oostende op 1 april 1977.

Eervolle onderscheidingen:
- Zee-ereteken (Londen 1944)
- Ridder in de Leopoldsorde met palm (1946)
- Oorlogskruis 40-45 met palm (1946):

Officier de marine de grande valeur, ayant participé à la bataille de l'Atlantique. Spécialisé en déminage maritime, volontaire pour les missions périlleuses, s'est offert spontanément pour nettoyer, sous le feu de l'ennemi, les abords de l'Ile de Walcheren avant l'attaque, réduisant ainsi les pertes de navires et d'hommes et contribuant à l'établissement et au maintien de la première tête de pont sur cette île.
A précédé le premier convoi allié remontant l'Escaut sur Anvers.
- Bij besluit van 11 oktober 1949 een bijkomende bronzen leeuw op het lint:

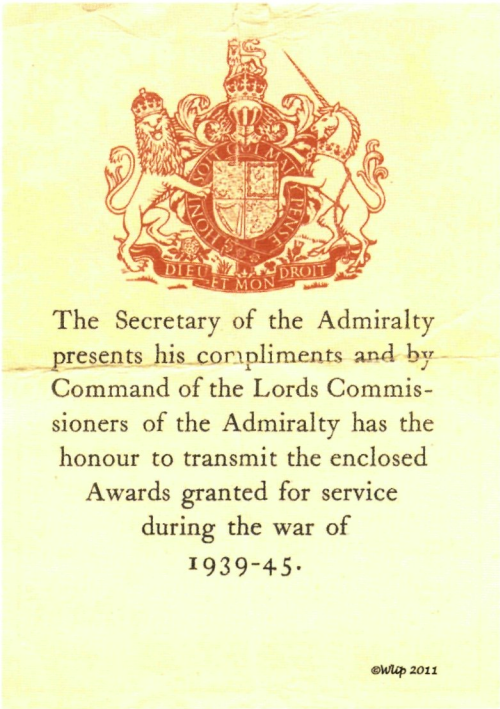
Pour le courage dont il a fait preuve au cours des opérations de son unité, après avoir rejoint les Forces Belges en Grande-Bretagne, en bravant de multiples dangers.
- Officier en Ridder in de Kroonorde
- Herinneringsmedaille 1940-45 + 2 bronzen gekruiste ankers + baretten ATLANTIQUE NORD en ESCAUT (1946)
- Medaille van de Oorlogsvrijwilliger strijder + zilveren baret 1940-1945 (1955)
- Officier in de Leopoldsorde (bevordering voor bewezen diensten 1963)
- 1939-1945 Star (GB)
- Atlantic Star + clasp France & Germany (GB)
- Naval General Service Medal 1915-62 + Minesweeping 1945-51 clasp (GB)

-Defence Medal (GB)
- War Medal (GB)
- Médaille de la France Libérée (Frankrijk 1960)
- Medalha naval comemorativa do 5° Centendrio da Morte do Infante D. Henrique (Portugal)
- Merito Militar de 2°Classe (Portugal 1962)
- La Cruz del Merito Naval de 3° Clase (Spanje 1962)

LI EUT. W.J. DE. KETELAERE. R.N.R.

Walter, Jules, Maria DE KETELAERE wordt op 9 oktober 1911 in Heist-aan-Zee geboren. Hij volgt de Hogere Zeevaartschool. In 1938

neemt hij dienst bij de Belgische Staatsmarine. Op 13 augustus 1940 geraakt De Ketelaere, aan boord van de maalboot ***Prinses Josephine Charlotte***, gekwetst tijdens bombardement van vijandelijke vliegtuigen te Southampton. Hierdoor is hij voor drie maanden en vier dagen vrij van dienst. Het schip was op dat moment ter beschikking van het *British Ministry of shipping*. Eenmaal hersteld, krijgt De Ketelaere op 14 juli 1941 zijn *commission* als temp. Luitenant RNVR en volgt hij lessen aan het befaamde Naval College Greenwich samen met G. Timmermans, W. Libert, P. Van Waesberge, J. Delforce, H. Ceulemans en A. Waignien. Zij betreden Greenwich met kentekens van de RNVR en met het bericht 26842/41 van 9 oktober 1941 transfereren ze naar de RNR. Aansluitend volgen zij anderhalve maand de *Gunnery Course* te Chatham. Tijdens de maanden oktober en november 1941 specialiseren ze zich in onderzeebootbestrijding in het opleidingscentrum HMS NIMROD, te Campbeltown. Na de theorie schepen ze in aan boord van de jachten ***HMS SHEMARA*** en ***LADY DOCKER*** voor de praktijk. Ze leren er het kat-en-muisspel met een oude E-klasse onderzeeër. Hierna muteert Walter De Ketelaere aan boord van ***HMS GODETIA***, waarmee hij konvooien begeleidt tot in de Antillen. Hij muteert als CO, samen met zijn XO P. De Giey, naar de ***MMS 187***. Als commandant van deze ***MMS 187*** veegt De Ketelaere, tussen december 1944 en mei 1945, mijnen in de Schelde en de Scheldemonding. Vervolgens komt het kanaal Hansweert–Dortdrecht (Nederland) aan de beurt. Op 1 februari 1946 gaat hij over naar de Zeemacht met de graad van luitenant-ter-zee en met het stamnummer (ZM) O4624. Op 13 september 1946 overhandigt de prins-regent op het wapenplein te Oostende de standaard aan de Zeemacht. Een vijftigtal eretekens worden uitgereikt; LTZ De Ketelaere is onder de vereremerkten. Op 5 juli 1947 promoveert hij tot korvetkapitein, doch reeds op 1 maart 1948 gaat hij over naar het reservekader. Hij vaart opnieuw met de pakketboten vanaf Oostende. Op 30 augustus 1952 krijgt hij zijn wederoproeping als commandant van een Algerine. Op 5 november 1956 roept de Zeemacht hem een laatste maal op. Hij overlijdt op 12 maart 1965 te Dilbeek.



The Secretary of the Admiralty presents his compliments and by Command of the Lords Commissioners of the Admiralty has the honour to transmit the enclosed Awards granted for service during the war of 1939-45.

©Wlp 2011

Eretekens:
- Zee-ereteken (01.07.1944)
- Herinneringsmedaille 1940-45 + twee gekruiste ankers + rood kruis (16.02.1946)
- Medaille Oorlogsvrijwilliger-strijder (16.02.1946) met zilver staafje 1940-1945 (11.08.1954)
- Ridder in de Orde van LEOPOLD II met palm (18.07.1946)
- Oorlogskruis 1940 met palm (18.07.1946)

A participé au sauvetage d'un navire désemparé en Islande.
S'est présenté comme volontaire pour le déminage des eaux hollandaises et a, au mépris du danger accompli sa mission permettant l'arrivée des premiers navires de secours à la population néerlandaise du Bas Escaut

- Ridder Kroonorde (08.04.1951)/Officier Kroonorde (07.04.1961)
- Ridder Leopoldsorde (08.04.1956)/Officier Leopoldsorde (15.11.1963)
- 1939-45 Star (GB- 19.09.1951 – auto-port 18.02.1953)
- Atlantic Star (GB- 18.09.1951 – auto-port 18.02.1953)
- France and Germany clasp (GB-18.09.1951 –auto-port 18.02.1953)
- War Medal 1939-45 (GB-18.09.1951 – auto port 18.02.1953)
- NGSM bar Minesweeping 1945-51 (GB-18.02.1954)
- Médaille France Libérée: *A participé à bord de son unité au débarquement en Normandie le 6 Juin 1944.* (Frankrijk – 01.08.1960 - auto-port 29.11.1960)

D/SB/MX.99 W.WEETS. E.R.A.4. R.N.

Het is algemeen geweten dat er enkele Denen in de Royal Navy Section Belge dienden. Minder bekend is dat er ook een Italiaan bij was, namelijk Romano, Desiderio, Luigi DRAGO. Romano wordt op 10 maart 1911 te Bergamo geboren. Na het overlijden van zijn ouders vestigt hij zich in België en werkt er als mecanicien. Hij huwt met Emma Weets die hem een dochter en een zoon schenkt.

Om nog onbekende redenen meldt hij zich in 1937 bij het rekruteringsbureau van het vreemdelingenlegioen te Parijs aan. Hij tekent een contract voor vijf jaar als de Spanjaard Mili NOVARO, geboren te Bilbao op 11 mei 1911. Zijn militair zakboekje vermeldt dat op zijn rechterborst het gezicht van een meisje met de voornaam 'Marie' is getatoeerd. Een niet onbelangrijk detail.

Hij muteert naar het *Dépôt Commun des Régiments Etrangers* (DCRE). In eerste instantie wordt hij naar Sidi-Bel-Abbès gezonden: "*Pour y casser des cailloux.*" Destijds kapten de legionairs, wanneer zij niet op veldtocht waren, stenen om wegen te herstellen of te bouwen. Zijn dienststaat vermeldt dat hij in 1937 en 1938 deelnam aan verschillende operaties in Algerije. In 1942 tekent hij voor één jaar bij en vecht hij tegen de asmogendheden. In 1943, als soldaat 1ste klasse eervol ontslaan, wordt hij, zoals alle Belgen die dienden in het vreemdelingenlegioen, opgeroepen tot incorporatie in de Belgische Strijdmachten in Groot-Brittannië. Hij meldt zich keurig op het Belgisch consulaat in Algiers aan. Op 31 augustus 1943 schrijft hij zich als vrijwilliger bij de Royal Navy Section Belge in. Ditmaal onder de naam Willy WEETS, de meisjesnaam van zijn vrouw.

Na zijn basisopleiding in ***HMS Royal Arthur*** te Skegness volgt hij de specialisatieopleiding als *Stoker* tweede klasse (STO II) met initieel stamnummer D/SB/KX 59 in ***HMS Drake*** te Devonport. Na het vakexamen kan hij aansluitend de *Engine Room Artificer course* volgen (A/ERA 4). Hierdoor krijgt hij een nieuw stamnummer, namelijk D/SB/MX 30. Op 31 januari 1944 wordt hij als onderofficier-meestergast de machinekamerverantwoordelijke op de ***MMS 43*** van de 118de flottielje. Zijn dienststaat vermeldt dat hij hoog aangeschreven staat voor zijn wijze van dienen bij de Royal Navy. Zijn uiteindelijk stamnummer staat op het medaillerandschrift. Op 31 januari 1946 gaat hij met onbepaald verlof, dit is de einddatum van de RNSB. Wat later op 28 maart 1946, na negen jaren onder de wapens, wordt hij gedemobiliseerd en gaat dus niet over naar de Zeemacht. Hij vestigt zich met zijn gezin te Vilvoorde, waar hij een baan als chauffeur aanvaardt.

Nu is hij opnieuw Romano Drago. Paradoxaal genoeg begint voor hem de strijd tegen een andere vijand: de administratie! Hij is getrouwd met een Belgische, heeft een dochter met Belgische nationaliteit en hij vocht voor België. Hij vindt dat hij recht heeft op naturalisatie. Op het eerste gezicht lijkt dit niet meer dan normaal, maar het feit dat hij verschillende identiteiten heeft aangenomen tijdens zijn militaire carrière, maakt de zaak ingewikkeld. Is Romano Drago wel die Willy Weets van de Royal Navy? De enige aanwijzing is de meisjesnaam van zijn vrouw. Maar dat volstaat niet. Zo ontstaat een eindeloze briefwisseling tussen het Ministerie van Binnenlandse zaken, de Administratie van de Marine en tussen gemeentelijke diensten. Allerlei attesten worden geëist. Er komen confrontaties tussen hem en de voormalige strijdmakkers. Uiteindelijk geeft de tatoeage op zijn borst de doorslag, die ruimt de laatste misverstanden uit de weg. Uiteindelijk krijgt hij in 1960 de verdiende naturalisatie. Hij overlijdt op 12 oktober 1977. Zijn zoon Henri treedt in zijn vaders voetsporen en vervult zijn militaire dienst bij de Zeemacht in 1964-1965. Hij werkt vandaag als archivaris voor het Neptunusarchief. Henri schenkt de kentekens, medailles met de begeleidende papieren aan het Koninklijk Legermuseum te Brussel.
Gebaseerd op de tekst van J.M. de Decker.

Medailles:
- Herinneringsmedaille 1940-45 met gekruiste ankers en kroon
- Medaille van Oorlogsvrijwilliger
- Militair Strijder 1940-1945
- 1939-1945 Star (GB)
- Atlantic Star (GB)
- France and Germany Star (GB)
- Africa Star (GB)
- Naval General Service Medal + Minesweeping 1945-51 clasp en als aandenken de Patrol Service badge op het lint (GB)

De Royal Naval Patrol Service onderscheidde zich door een exclusief zilveren kenteken. Officieren en manschappen van de Patrol Service kregen deze badge na een totaal van zes maanden dienst op zee. Het kon ook vooraf worden toegekend voor waardig gedrag tijdens actie op zee.

Winston Churchill First Lord of the Admiralty schreef in 1939 de volgende minuut:
FIRST LORD to FORTH SEA LORD 12.X.1939
I am told that the Minesweepers men have no badge. If this is so it must be remedied at once. I am asking Mr. Bracken to call for designs from Sir Kenneth Clark within one week, after which production must begin with the greatest speed, and distribution as the deliveries come to hand.

Het ontwerp werd gemaakt door Kruger Gray, een bekende Britse kunstenaar en medailleontwerper. Het werk representeert zowel de mijnen- als de onderzeebootbestrijding. Het kenteken heeft de vorm van een wapenschild waarop een haai, gespietst op een *Marline Spike*, afzinkt. De achtergrond bestaat uit een visnet met twee verstrikte vijandelijke zeemijnen. Deze worden geflankeerd door twee nautische knopen en overtopt door de Britse marinekroon. Onder de badge hangt een boekrol met daarop de letters M/S & A/S, respectievelijk *Minesweeping & Anti-submarine*. De haai symboliseert een U-boot, de *Marline Spike* het gereedschap van de koopvaardij. Het net en de mijnen zijn beide symbolen van de vissers, die nu vissen op mijnen. Nooit eerder werd een

deel van de Royal Navy op soortgelijke wijze geëerd. De badge heeft een hoogte van 29,5 mm en een breedte van 22,5 mm en werd aan vier ogen onderaan op de linkermouw genaaid.

D/SB/MX.184 L.J. DEBACKER A/E.R.A.4 RN

Leon, Joseph, Alfred, Marcellin DEBACKER ziet het levenslicht op 21 november 1921 te Chokier in de provincie Luik. Hij volgt een beroepsopleiding tot mecanicien. Vervolgens neemt hij, zonder enige nautische ervaring, vrijwillig dienst bij de Royal Navy Section Belge voor de duur van de oorlog.

Dienststaat:
02.03.1945 HMS Royal Arthur (Skegness) basisopleiding met stamnummer D/SB/KX 442
11.05.1945 HMS Drake (Devonport) voor de gespecialiseerde opleiding tot *Stoker* tweede klasse (STO II)
16.05.1945 HMS Imperieuse een *stoker training ship* voor praktijkstage
30.05.1945 HMS Drake (Devonport) voor de vakopleiding tot waarnemend onderofficier-meestergast: Acting Engine Room Artificer (A/ERA 4) en krijgt dus een nieuw stamnummer D/SB/MX 184
16.06.1945 HMS Pembroke IV (Lowestoft), aan boord ***MMS 191***
04.10.1945 HMS Pembroke IV (Lowestoft), aan boord ***MMS 43***
01.01.1946 HMS Royal Edmund II (eerste basis in de oude vismijn te Oostende), aan boord ***MMS 43***
31.01.1946 Met onbepaald verlof gestuurd = einddatum RNSB.
01.04.1947 Administratief overgeplaatst naar het Reserve Depot van de Zeemacht
01.01.1956 Met definitief verlof geplaatst

Medailles:
- Herinneringsmedaille 1940-45 met 2 bronzen gekruiste ankers (01.08.1946)
- Medaille van Oorlogsvrijwilliger 1940-1945 (16.04.1947)
- Militair Ereteken 2de klasse voor anciënniteit (01.08.1955)
- Naval General Service Medal + Minesweeping clasp 1945-51(GB 15.05.1953)

Opmerking: de NGSM staat niet in zijn dossier, noch de andere Britse onderscheiding(en) die met grote waarschijnlijkheid werd(en) toegekend.

D/SB/KX.63 A.WOUTERS. STO.1. R.N.

Arthur, Léopold, Margaretha WOUTERS wordt op 23 september 1913 te Antwerpen geboren. Hij is de zoon van een politieagent.

Dienststaat:
1933 Militaire dienst bij het 5de Linieregiment
01.08.1938 Tekent te Le Havre een contract voor vijf jaar bij het vreemdelingenlegioen. Hij dient bij het *3ième Régiment Etrangère d'Infanterie* (REI)
1943 Neemt met het 3de REI aan gevechten in Tunesië deel. Wordt in mei 1943 bij de gevechten te Djebel Zaghoua gewond
01.08.1943 Verlengt zijn contract niet en verlaat het 3de REI in Marokko
1943 Neemt te Algiers vrijwillig dienst bij de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië. Hij gaat naar RN Section Belge over met stamnummer D/SB/KX 63
Nov 1943 HMS Royal Arthur (Skegness) basisopleiding
Jan 1944 HMS DRAKE (HM Naval Base Devonport) gespecialiseerde opleiding tot *Stoker* tweede klasse (STO II)
Maart 1944 HMS EPPING (minesweeping base at Harwich) aan boord ***MMS 193*** als STO II
Juni 1944 HMS EPPING (minesweeping base at Harwich) aan boord ***MMS 193***, ditmaal als *Stoker* eerste klasse (STO I)
Febr 1945 HMS PEMBROKE IV (Lowestoft) - ***MMS 193*** – STO 1
Nov 1945 HMS ROYAL EDMUND II (Oostende, de oude vismijn) aan boord ***MMS 193*** – STO 1. Hij diende bij de RNSB tussen 13 augustus 1943 en 31 januari 1946 en gaat op 1 februari 1946 over naar de Zeemacht, met stamnummer N.00035.
1946 Vaart aan boord van de ARTEVELDE 1
1947 Haalt het fregat LTZ VICTOR BILLET in de Verenigde Staten op
1948 Muteert aan boord van boeienlegger BARCOCK, een voormalig Brits Boom Defence Vessel, geleend door RN aan de Belgische Zeemacht tussen 1946 en 1949
1955 Trouwt met Nelly Maes en wordt vader van vier dochters
1952 → 1958 Dienst op diverse Belgische schepen: A.F.DUFOUR, DE BROUWER, Georges LECOINTE, BREYDEL ...
1963 A957 TNA KAMINA
1964 CEDRA (Centre de Dragage) te Oostende
1967 Einde loopbaan als 1MC bij COMLOGNAV te Oostende
Hij overlijdt op 4 december 1967 te Sijsele

Wouters, links op de foto, aan boord van de boeienlegger BARCOCK

Medailles:
- Medaille voor Oorlogsvrijwilliger 1940-45 (1946)
- Herinneringsmedaille 1940-45 met twee gekruiste ankers + bronzen staaf SCHELDE (1946)
- 1939-45 STAR (GB 1951)
- FRANCE and GERMANY STAR (GB 1951)
- Militair Ereteken 2de klasse voor anciënniteit (1952)
- NGSM + MINESWEEPING 1945 -51 clasp (GB 1954)
- Militair Ereteken 1ste klasse voor anciënniteit (1957)
- Gouden Medaille in de Orde van Leopold II (1961)
- Médaille Commémorative Française 40-45 + barrette AFRIQUE auto-port 08.11.1962 (FR 1962)
- Herinneringsmedaille regeerperiode Koning Albert I (1962)
- Gouden Palmen in de Kroonorde (1966)

D/SB/JX.66 F.CATTOUR. P.O. R.N.

Franciscus CATTOOR wordt op19 juli 1918 te Zierikzee in Nederland geboren. Hij is een telg uit een vissersfamilie. Ook hij oefent dit beroep uit en behaalt het diploma schipper 2de klasse. Frans Cattoor vlucht in mei 1940 met een vissersboot naar Frankrijk, hierna naar Engeland. Daar meldt hij zich als oorlogsvrijwilliger aan en al op 28 december 1940 wordt hij bij het derde contingent RNSB ingelijfd. Hij dient als onderofficier op de kustmijnenveger MMS 191, behorend tot de 118de Flottielje. Hij trouwt in Engeland met Alice, Madeleine Verstappen. Terug in België vestigen ze zich te Heist-aan-Zee. In 1946 neemt hij ontslag uit de krijgsmacht en gaat hij opnieuw naar de zeevisserij. Hij lijdt echter aan een longziekte, waardoor hij wisselt naar de *Garde Maritime* te Zeebrugge. Hij overlijdt te Brugge op 23 mei 1973.

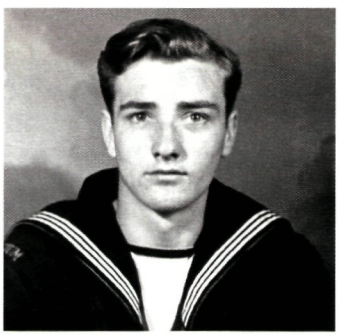
Dienststaat:
30.12.1940 HMS Royal Arthur (Skegness) basisopleiding (Ordinary Seaman)
13.02.1941 HMS Lochinvar (Port Edgar) minesweeping opleiding (Able Seaman)
01.05.1941 HMS Phrontis een tot patrouillevaartuig omgebouwde trawler; hij ontscheept op een onbekende datum om medische redenen naar een hospitaal.
26.09.1941 HMS Lochinvar (Port Edgar); ontslag uit het hospitaal
06.10.1941 HMS Lochinvar scheept in op HMS Oriole een Paddle Class minesweeper
03.12.1941 HMS Drake (Devonport) slaagt voor de cursus bewapening Gunnery Quarters rating 3rd class (Q.R.3)
02.03.1942 HMS Drake met de graad Acting Leading Seaman
20.06.1942 HMS Epping (minesweeping base at Harwich) aan boord ***MMS 191***
01.08.1943 ***MMS 191*** Acting Petty Officer (aangesteld onderofficier)
01.08.1944 ***MMS 191*** Petty Officer (benoemd onderofficier)
01.02.1945 HMS Pembroke IV (Lowestoft), aan boord ***MMS 191***
01.01.1946 HMS Royal Edmund II (eerste basis in de oude vismijn te Oostende)
31.01.1946 Met onbepaald verlof gestuurd

= einddatum RNSB.
01.04.1947 Administratief overgeplaatst naar het Reserve Depot van de Zeemacht
02.03.1951 Terug uit onbepaald verlof en in onderhoud geplaatst bij het militair hospitaal te Oostende.
05.03.1951 Afgekeurd voor werkelijke dienst en terug naar huis gezonden, met verlof zonder soldij.
05.03.1953 Bestuurlijk overgeplaatst naar het Reserve Depot van de Zeemacht
01.10.1953 Gereformeerd wegens gezondheidsredenen.

Medailles (zie blz. 122):
- Zee-ereteken (Ministerie van Verkeerwezen op 01.07.1944)
- Herinneringsmedaille 1940-45 met 2 bronzen gekruiste ankers + baretten ATLANTIQUE NORD en MANCHE (16.02.1946)
- Medaille van Oorlogsvrijwilliger 1940-1945 (1951)
- 1939-1945 Star (GB, verleend op 01.02.1956, auto-port op 04.02.1957)
- Atlantic Star (idem)
- France and Germany star (idem)
- Defence Medal (idem)
- Naval General Service Medal + Minesweeping clasp 1945-51(GB, verleend op 15.05.1953, auto-port op 20.11.1953) Merk op dat de naam op het randschrift verkeerdelijk is gespeld als F.CATTOUR
- Médaille France Liberée met certificaatnr. 1922: *A participé au débarquement en Normandie le 6 Juin 1944 à bord d'une unité de la RN.* (FR, toegekend op 28.12.1960).

D/SB/JX.428 L.A.ROGIERS. A.B. R.N.

Lucien André ROGIERS wordt op 22 juni 1927 te Oostende geboren. Hij meldt zich op 18 augustus 1944 als jeugdige zeventienjarige als oorlogsvrijwilliger te Londen aan.
Dienststaat:
23.08.1944 HMS Royal Arthur (Skegness) basisopleiding als Boy I
21.12.1944 HMS Royal Arthur (Skegness) basisopleiding als Ordinary Seaman
02.01.1945 HMS Drake (Devonport) voortgezette opleiding
08.01.1945 HMS Odyssey NP 1501 was een Naval Port Party. Zij werd in Hampstead gevormd en vertok op 19.09.1944 naar Antwerpen. Splitste in 1501(Z) Zeebrugge en 1501 (G) Gent. Verbleef van september 1944 tot juli 1945 in Antwerpen met de Senior Naval Officer Belgium en zijn staf. HMS ROYAL ATHELSTAN (Antwerpen) was de marinebasis van 18.12.1944 tot 01.12.1945.
30.03.1945 HMS Pembroke IV (Lowestoft) aan boord ***MMS 187***
01.01.1946 HMS Royal Edmund II (Oostende) als Able Seaman
01.02.1946 Neemt 1946 dienst bij de Zeemacht als beroepsvrijwilliger voor een periode van 3 jaar, nieuw stamnummer ZM 46064.
In 1947 naar het Reserve Depot overgeplaatst en uiteindelijk ontslaan 1957.



Medailles:
- Herinneringsmedaille 1940-45 + 2 bronzen gekruiste ankers (1946)
- Medaille van de Oorlogsvrijwilliger strijder (1947)
- Naval General Service Medal + Minesweeping 1945-51 clasp (GB)
- Defence Medal (GB)
- War Medal (GB)

D/SB/JX.774 A.E. EEREBOUT.
ORD SMN R.N.

André Arthur EEREBOUT ziet het levenslicht op 11 augustus 1925 te Oostende.
In september 1939 is André nog te jong om gemobiliseerd te worden en als 15-jarige maakt hij de Duitse inval in België mee. Net geen 18 jaar oud sluit hij zich op 1 augustus 1943 bij de weerstand aan. Bij wet van 19 september 1945 wordt André erkend als gewapend weerstander voor de periode van 1 augustus 1943 tot 14 oktober 1944. Wanneer België in het najaar van 1944 wordt bevrijd, is André werkzaam als kanaalwachter voor de stad Blankenberge.

Spontaan biedt hij zich in het werfbureau aan met de hoop als vrijwilliger te worden ingelijfd "voor den duur van den oorlog."
Pas op 17 maart 1945 wordt hij opgeroepen en dezelfde dag vertrekt hij naar het opleidingscentrum ***HMS Royal Arthur*** te Skegness, Engeland. Op 14 augustus 1945 muteert hij aan boord van de ***MMS 188***. Zo geraakt hij actief betrokken bij de vrijmaking van de Scheldemonding en de Belgische kustwateren. Hij verdient net door deze naoorlogse mijnenvegeroperaties de NGSM + Minesweeping clasp. 1 januari 1946 betekent voor André het begin van de afmonsteringsprocedure. Vanaf 1 februari 1946 wordt hij met onbepaald verlof gestuurd. André Eerebout is opnieuw burger, doch vindt snel werk als schipper bij het Ministerie van Verkeerswezen – Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Officiële eretekens (zie blz. 124):
- Medaille van de gewapende Weerstand
- Zee-ereteken 1940-1945
- Medaille voor Oorlogsvrijwilligers 1940-1945
- Herinneringsmedaille van de Oorlog 1940-1945 met gekruiste bronzen ankers
- Naval General Service Medal + MINESWEEPING 1945-51 clasp (GB)
- War Medal 1939-1945 (GB)

Niet-officiële:
- De Verbroederingmedaille van de *First Belgian Brigade and the Belgian Forces Overseas*
- Tafelmedaille van de stad Blankenberge
" Bevrijding 9.9.44 EEREBOUT ANDRE kanaalwachter."

Willy Lippens &
VTZ Jens Van Herck

OPROEP
Wij zoeken nog NGSM verleend aan Belgen, om deze verder in kaart te brengen.
Kan je ons daarbij helpen?
Contacteer: info@skf-vzw.org

Bronnen:

- SKF-jaarboek 2005
- The Designers and Engravers of British official Medals (Ronnie Cole - Mackintosh)
- The Naval Long Service Medals (Capt. Douglas - Morris)
- British Battles and Medals (L.Gordon)
- Medal Yearbook (Tooken), verschillende jaargangen
- Collecting Orders, Medals & Decorations (A.Purves)
- British Orders, Medals & Decorations (Spink)
- Ribbons & Medals (T.Dorling)
- Campaign Medals of the British Army 1815-1972 (Gould)
- Le Combattant 1940-45 (N°9 Oct /Nov 1977)
- Congé pour mourir (Henri Anrys)
- De Belgische Zeemacht (G.Schoonvere)
- Royal Navy Section Belge 1940-1945 (J.Geldhof)
- De Strijd op Zee in 1940-1945 (J.Geldhof)
- De Strijd van Luitenant Victor Billet (G.Billet)
- De Zeemacht. Van Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht.
- Neptunus 1968, deel 2 en 3 : Les mémoires de la 118e flottille (Petitjean)
- Neptunus Dec 1998: Qui connait Romano Drago? (de Decker)
- http://www.harrytates.org.uk
- http://www.rnps.lowestoft.org.uk

In samenwerking met:

- http://www.skf-vzw.org
- Fotograaf Bruno Couwenberg (Cattoor, Van Waesberghe, Debacker, Eerebout)
http://www.couwenberg.be
- Ignace De Breuck (Rogiers)
- Koninklijk Legermuseum - Guy Deploige & Dominique Henrard (Drago)
http://www.klm-mra.be
- Henri Drago
- Johnny Geldhof (Debacker)
http://users.skynet.be/royalnavy.sectionbelge/
- Willy Lippens (De Ketelaere & Wouters)
http://www.marmed.be
- Jean-Marie Van Wijnsberghe (Eerebout)
http://www.be4046.eu
- Peter Verstraeten (Van Waesberghe)
http://users.skynet.be/Belgian.militaria/index1.html
- Ronny Wierinckx - CDH Evere

Vlootbezoeken Belgische havens mei - september 2011

SHIP	Nat.	HULL	Harbour	Period	Objective
LVNS VIESTURS	LAT	M-05	ZEEBRUGGE	8 MAY - 20 MAY	MOST
BERNISSE (EX SPA)	NLD		ZEEBRUGGE	25 MAY - 26 MAY	Oostende voor anker
HNLMS URANIA	NLD	Y8050	OOSTENDE	27 MAY - 30 MAY	Oostende voor anker
HMS PUNCHER	UK	P291	OOSTENDE	11 JUN - 12 JUN	
HMS EXPRESS	UK	P163	OOSTENDE	11 JUN - 12 JUN	
FGS ASTA	DEU	GER 785	OOSTENDE	17 JUN - 19 JUN	
HNLMS SCHIEDAM	NLD	M 860	OOSTENDE	27 JUN - 4 JUL	SARC4-M
LVNS VISVALDIS	LAT	M-07	ZEEBRUGGE	27 JUN - 11 JUL	MOST
HNLMS DE RUYTER	NLD	F804	ZEEBRUGGE	29 JUN - 30 JUN	COCC
USS RAMAGE	USA	DDG61	ZEEBRUGGE	8 JUL - 11 JUL	IODZ
FGS BAD RAPPENAU	GER	M1067	ZEEBRUGGE	8 JUL - 11 JUL	IODZ
FS PLUVIER	FRA	P678	ZEEBRUGGE	8 JUL - 11 JUL	IODZ
HNLMS SNELLIUS	NED	A802	ZEEBRUGGE	8 JUL - 11 JUL	IODZ
LVNS SKRUNDA	LAT	P-05	ZEEBRUGGE	8 JUL - 11 JUL	IODZ
ZEEHOND	BEL		ZEEBRUGGE	8 JUL - 11 JUL	IODZ
RMNS BIR ANZARANE	MAR	341	ZEEBRUGGE	8 JUL - 11 JUL	IODZ
LVNS VISVALDIS	LAT	M-07	ZEEBRUGGE	8 JUL - 11 JUL	IODZ
ENS SAKALA	EST	M314	ZEEBRUGGE	8 JUL - 11 JUL	IODZ
DZA MOURAD RAIS	ALG	901	ZEEBRUGGE	8 JUL - 11 JUL	IODZ
HMS BITER	UK	P270	OOSTENDE	22 JUL - 23 JUL	
HMS CHARGER	UK	P292	OOSTENDE	22 JUL - 23 JUL	
HMS PUNCHER	UK	P291	OOSTENDE	22 JUL - 23 JUL	
HMS EXPRESS	UK	P163	OOSTENDE	22 JUL - 23 JUL	
ENS TASUJA	EST	A432	ZEEBRUGGE	25 JUL - 1 AUG	SNMCMG1
HNOMS MAALOEY	NOR	M342	ZEEBRUGGE	27 JUL - 1 AUG	SNMCMG1

Met rust.
Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn op de 1ste juli 2011 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 le 1 juillet 2011.

La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

DAM	Robyns, Jean	1/07/2011	1MC	Vermeir, Dany	1/07/2011
1MP	De Vries, Ronald	1/07/2011	MTC	Marino, Johnny	1/07/2011
1MP	Weikmans, Marc	1/07/2011	MTC	Vanbesien, Redgy	1/07/2011
1MC	Baelde, Marc	1/07/2011	MTC	Van Renterghem, Jan	1/07/2011
1MC	Decorte, Jean	1/07/2011	1KC	Camerlynck, Jean-Marie	1/07/2011
1MC	De Vlieger, Luc	1/07/2011	1KC	Gryson, Jean	1/07/2011
1MC	Plisnier, Jean-Marie	1/07/2011	1KC	Laenen, Marc	1/07/2011
1MC	Somville, Bertrand	1/07/2011	1KC	Pervoot, Danny	1/07/2011
1MC	Vanwinnendael, Daniel	1/07/2011	1KC	Pincket, Eddy	1/07/2011

DAM Robyns J.-P.

1MC De Vlieger L.

MTC Marino J.

1KC Camerlynck J.-M.

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

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

1SGC	MONTEYNE	Marleen	° 24 10 56	(†) 10 08 11
2MR	GERARD	Westley	° 07 01 88	(†) 01 05 11
1QC	DELFORGE	Joel	° 11 12 61	(†) 12 06 11
1KC	VAN ACKER	Romeo	° 18 03 54	(†) 21 04 11
1KC	VAN BRABANT	Jan	° 17 09 62	(†) 22 06 11
1MT	DENEGRE	Denis	° 28 08 85	(†) 06 05 11
1LZ (b.d.)	DE CLEYN	Fons	° 20 11 31	(†) 05 07 11
1LZ (b.d.)	LAFERE	Jacques	° 10 07 34	(†) 30 07 11
1MC (b.d.)	CAUWELIER	Walter	° 08 01 37	(†) 23 03 11
1MC (b.d.)	ROELANDS	Lienart "Len"	° 18 04 30	(†) 23 08 11
MTC (b.d.)	BECKORD	Francis	° 14 04 43	(†) 11 07 11
KMT (b.d.)	VANDECASTEELE	Julien	° 14 10 25	(†) 31 01 11
KMT (b.d.)	VERKEMPINCK	Yvan	° 18 12 30	(†) 10 03 11

1SGC Monteyne M.

2MR Gerard W.

1KC Van Acker R.

1MT Denègre D.

LEDEN WELDOENERS
MEMBRES BIENFAITEURS

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
ANGILLIS D. Vaandrig ter Zee - OOSTENDE
ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines MERVERGNIES-LEZ-LENS
ASS. Nationale des Anciens de la Marine (ANAM), Nationale vereniging Oudgedienden ATH
BASTIN B. Lieutenant de vaisseau - GREZ-DOICEAU
BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE
BEKE M. Capitaine de frégate (R) - ZELLIK
BELLEMANS M. Korvetkapitein (R) - NINOVE
BENOIDT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE
BERGANS A. - TROOZ
BERGEZ J. Korvetkapitein - ST. ANDRIES
BERO M. - OOSTENDE
BERTIEAUX J.-M. - EUGIES (FRAMERIES)
BODEN H. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTKAMP
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERT M. - ANTWERPEN
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
BRUNEEL Ch. 1ste Meester - ASSEBROEK
BRUNEEL M. Fregatkapitein (R) - ROESELARE
BRUYNEEL H. - OOSTENDE
CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE
CLAREMBEAUX M. Capitaine de frégate (R) - HARZE
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
Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
COURTENS F. Maitre Principal (e.r.) - OOSTENDE
COVELIERS J. - KNOKKE-HEIST
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 BIE R. - BRUXELLES
DE BODE R. Korvetkapitein - ERPE-MERE
DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE
DE COCK Ph. Korvetkapitein SBH - BRUGGE
DE COOMAN P. - BRUXELLES
DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS
DE GRAVE J-P. - RHODE-ST-GENESE
DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN 6
DE JONGHE W. Qwartier Meester milicien - EDEGEM
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
de LANGHE M. - OOSTENDE
DE LANGHE-MEYERS S - BRUGGE-ASSEBROEK
DE MAESSCHALCK L. Korvetkapitein SBH - OOSTKAMP
DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
DE RUYTTER G. Fregatkapitein (b.d.) - DIKSMUIDE
DE RYCKE D. - TURNHOUT
DE SAFFEL F. Adjudant - HEIST
DE SCHEEMAECKER J. - BRUGGE
DE SCHEEMAEKER H. Oppermeester (b.d.) - KORTRIJK
DE TREMERIE G. Luitenant-ter-zee eerste klasse (b.d.) - OUDENBURG
DE WACHTER W. - BORGERHOUT
DE WACHTER M. - KAPELLEN
DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
DEFLO R. Commandant - LOPPEM
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
DELFERRIERE R. Maître - CHARLEROI
DEMAIN F. - FONT-L'EVEQUE
DEMEYER H. Eerste-meester-chef - MOORSLEDE
DENAUW J.-L. 1e Maitre Chef - SNELLEGEM
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
DOCKIER R. Eerste Matroos milicien - HOEVENEN
DONCKERS H. - BRUGGE
DUBOIS G. Eerste Qwartier meester-chef (b.d.) - OUDENBURG
DUHOUX J-M. - ST- SAVIN
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. Meester (R) - GENT
DUMONT F. Oppermeester (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT-MAROTTE C. - UCCLE
DUSAUCOIS J.C. - LESSINES
ECTORS M. Divisieadmiraal - HOFSTADE
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
FRANCOIS M. - BRUXELLES
FRILLIER F. - BEAUFORT
GALLEYN J. - DIKSMUIDE
GEERINCKX J. - KNOKKE-HEIST
GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES 5
GHEYSENS G. - DILBEEK
GILLON D. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
GODART J-M 1e Maître Chef - SINT-MICHIELS
GODDAERT M. - EKEREN
GODDYN M. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTENDE
GOOSSENS S CLC - SINT-KRUIS
GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ZAVENTEM
GREGOIRE C. - WATERLOO
HACHA Ch. - HERENT
HAP V. Fregatkapitein SBH - ASSEBROEK
HEDONT M. - CUESMES
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
HOLSBOER J. - BRUXELLES
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE
HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - MALEVES STE. MARIE
HOSDAIN J-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE

HUYGHE M. - ANTWERPEN
HUYSMAN H. Capitaine de corvette RHr - ERWETEGEM
JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACQUES B. - OUDERGEM
JANDA M. 1ste Kwartiermeester-chef - LOMBARDSIJDE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
JANSSENS P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - KAPELLEN
JOSSART J. Lieutenant de vaiseau de première classe honoraire - EVERE
KARPEZ M. Oppermeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
KEVERS A.-M. - GOOIK
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
LE HARDY DE BEAULIEU J.L. Vicomte - GOSSELIES
LECLEF Ch. Premier quartier-maître-chef - OOSTENDE
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LESCROART L. - OOSTENDE
LIPPEVELD L. Matroos milicien - ANTWERPEN
LOCMANT D. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - PERUWELZ
LOSSE J. Maître - FRESNES-SUR-ESCAUT FRANCE
LURQUIN-BODENGHIEN J. - BRUXELLES
MAERTENS R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BREDENE
MAES F. Erevaandrig-ter-zee - BRASSCHAAT
MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
MANDERLIER P. Capitaine de corvette BAM - GENT
MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
MASQUELIN J-J. - BRUXELLES
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MATTON R. - OOSTENDE
MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
MEULEMANS - GEEL
MEYERS P. Eerste-meester-chef (b.d.) - DE PANNE
MICHIELSENS M. Ere Eerste Meester-chef - ST. ANDRIES
MICHILSENS P. Erefregatkapitein - HOBOKEN
MORRIS J. Lieutenant de vaiseeau de 1ère classe (e.r.) - SIJSELE
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT KEMPEN - GEEL
NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
OTTO R. Korvetkapitein - BREDENE
PARIS Th. Capitaine de corvette - WOLUWE-ST. PIERRE
PAUWELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
PEARSE M. - BRUGGE
PEDE R. Oppermeester-chef (b.d.) - EREMBODEGEM
PEIFFER M. - TEMSE
PELS A KTLO - ANTWERPEN
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
PIRLET D. Enseigne de vaisseau (R) - BASTOGNE
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
RASIR F. Quartier-maître (e.r.) - ARLON
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
SABBE M. 1ste Meester-chef - LEFFINGE
SAUSSEZ G. 1e Quartier-maître-chef d'honneur - REBECQ
SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau BEM - BRUGGE
SAUWEN J. - BRUXELLES
SCHRAM F. Fregatkapitein (R) - MORTSEL
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
SEYNAEVE C. 1ste Kwartiermeester-chef - OOSTENDE
SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN
SOETEMANS M. Luitenant-ter-zee eerste klasse (b.d.) - ZEEBRUGGE
SOETENS Y. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
SONVIL N. Premier maître-chef (b.d.) - ANDERLECHT
STEELANDT R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BRUGGE
STEVENS-DEWILDE J.Cl. - SINT IDESBALD
STIENNON D. Maître-chef - HEIST-AAN-ZEE
STIEVENART J. Lieutenant de vaisseau de première classe (e.r.) - SINT-STEVENS-WOLUWE
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
t FELT J.P. - SINT-MARTENS-LATEM
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
THIENPONDT F. - OOSTENDE
TRUYENS L-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
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 BUSSEL M. Fregatkapitein MAB (b.d.) - GENT
VAN CLEVEN M. Korvetkapitein - DEERLIJK
VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BREDENE
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 STEENE W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - MECHELEN
VAN DER BIEST C. - ICHTEGEM
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 RAEMDONCK E. Korvetkapitein (R) - WEVELGEM
VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEM
VAN SPRANG J. - GENT
VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
VANDENBOSCH E. Eerste Kwartiermeester Chef - BLANKENBERGE
VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee - DE HAAN
VANDEPLASSCHE L. Eerste Kwartiermeester Chef - AALTER
VANDERBEKEN C. Capitaine de frégate (R) - ITTERBEEK
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VANDERWAL J. - OOSTENDE
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
VERHELST L. Eerste-meester-chef - SINT-ANDRIES
VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHAERBEEK
VERRIEST H. - OOSTKAMP
VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
VERVACK M. - OOSTENDE
VERVENNE R. - LAARNE
VOGELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - GENT
VOITH TURBO SA - BRUXELLES
VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
VOSS M. - WELKENRAEDT
VYNCKE W. Ere-Fregatkapitein - OOSTENDE
WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
WOUTERS C. - BRUGGE
WOUTERS M. - BREDENE
YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 30 augustus 2011 - Clôturé à la date du 30 août 2011

Partner van de Marines wereldwijd – Verhoging van de doeltreffendheid van de missies

Marines moeten gezamenlijke operaties kunnen uitvoeren om de bedreigingen van vandaag en morgen te bekampen. Als leidend systeem integrator, bieden en ondersteunen we intelligente oplossingen voor maritieme oorlogsvoering, gecentraliseerd netwerk operaties en maritieme veiligheid.

EADS Defence & Security – De toekomst in netwerken

Partenaire des Marines du monde entier – Augmentation de l'efficacité des missions

Les Marines ont besoin d'effectuer des operations communes pour combattre les menaces d'aujourd'hui et de demain. Comme leading intégrateur de systèmes, nous fournissons et supportons des solutions intelligentes pour la guerre navale, les opérations réseau - centré et la sécurité maritime.

EADS Defence & Security – Le futur en réseau

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

EADS DEFENCE & SECURITY