NEPTUNUS

MARINE

MARITIEM TIJDSCHRIFT - REVUE MARITIME
Verschijnt om de vier maanden - Paraît tous les quatre mois
55e jaargang - 55e année nr 303 - 2012/2

Onze Vlaamse vissers tijdens de 1ste Wereldoorlog

La Royal Navy (Section Belge) l'écho de l'Amirauté Britannique (I)

Zeemeerminnen aller landen verenigt u!

Un commandant très British

DEFENSIE
LA DÉFENSE

.be

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

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

55e jaargang - 55e année
nr. 303 - 2012/2

Verkoop & Abonnementen
Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 6

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. Ectors

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 : ©

INHOUD SOMMAIRE

nr 2 september septembre 2012

De Grote Oorlog en de catastrofe van de IMO 58
Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et à Nieuport
Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (X)
La Deuxième Guerre Mondiale: 1939-45
par A Delporte 60
50 jaar later
Was de Zeemacht in 1960 wel in Kongo?
door *O. Duerinckx* 67
La Royal Navy (Section Belge)
l'écho de l'Amirauté Britannique (I)
par G. Billet 69
Onze Vlaamse vissers tijdens de 1ste Wereldoorlog
door R. Weise 76
Info Marine 86
En exclusivité d'Helsinki
Navy day in Suomi!
par G.A.H. Toremans & Fr. Philips 92
Ligue Maritime Belge: changement de quart!
Belgische Zeevaartbond: aflossing van de wacht
door/par Saint Bernard du Spuikom 96
Navy Days 2012
par J.C. Liénart 98
Zeemeerminnen aller landen verenigt u!
door E. Descamps & R. Cleemput 101
Petite plongée dans la boîte à souvenirs
Un commandant très British
par J.C. Liénart 108
Middellandse zee in de branding: Griekenland
paard van Troje voor Chinese penetratie in Europa
door H. Rogie 112
Souvenirs et anecdotes du temps de la ZM/FN
par R.Vachaudez 113
Goed nieuws van onze koopvaardij
De bonnes nouvelles de notre marine marchande
door/par J.B. 114
Boekbespreking
Significant Ships of 2011 - Conway's Warship 2012
door L. Van Cant 115
Zeebrugge
par N. C. Mostinck 116
Vlootbezoeken 117
Lijst gepensioneerden/Liste des pensionnés 118
Overlijdens - Décès 119
Leden Weldoeners / Membres bienfaiteurs 120

De Grote Oorlog en...

De catastrofe van de IMO, zogezegd een Belgisch schip

Zeer vaak worden de pagina's van ons tijdschrift gewijd aan recente historische maritieme gebeurtenissen. Ik bedoel hiermee uit WO II. Maar hierdoor verdringen dit conflict en de andere die erop volgden overal ter wereld, heel wat feiten uit WO I naar de geschiedenisboeken. Een bewijs hiervan: wat weet u over de catastrofe van Halifax in 1917?

In de maand december 1917 stonden de Canadese media vol van artikels over het cataclysme dat de haven van Halifax trof op 6 december; het was de meest afschrikwekkende catastrofe veroorzaakt door de mens vóór de atoombomontploffingen in 1945. Radio en pers spraken die dagen van : «... een Frans munitietransportschip, de Mont Blanc, is in aanvaring gekomen in de haven van Halifax met een Belgisch schip, de Imo, heeft vuur gevat en is ontploft; daarbij vielen 2.000 doden en werden duizenden anderen gewond. De ontploffing veroorzaakte een vloedgolf en een schokgolf, zo krachtig dat ze bomen brak, spoorlijnen verwrong en gebouwen vernietigde, waarbij de brokstukken over honderden meters werden weggeslingerd...»

Laat ons meteen stellen dat er een fout zit in dit verhaal: de Imo onder bevel van kapitein Haakon From, was namelijk geen Belgisch schip maar een Noorse cargo bevracht door de 'Commission for Relief in Belgium', om ons land en het Noorden van Frankrijk via Rotterdam te bevoorraden.

Het relaas van de gebeurtenissen : In die oorlogsdagen was de belangrijkheid van haven van Halifax sterk toegenomen. Het wemelde er van schepen bestemd voor transport van troepen, bevoorrading en materieel naar Europa. Hier werden ook de trans-Atlantische konvooien gevormd. Om strategische redenen werd dan ook het toegangskanaal beschermd met netten tegen vijandelijke onderzeeërs en schepen.

Op 5 december lag de Imo, op ballast, tenanker in de Bedfordkom. Het was avond en de gezagvoerder was vol ongeduld aan het wachten om naar New York te vertrekken; een laattijdige inspectie had hem inderdaad gedwongen zijn vertrek uit te stellen tot 's anderendaags 's morgens. Tezelfdertijd lag voor de haven, komende van New York, de Franse stomer Mont Blanc te wachten; zijn kapitein, A. Le Medec, wachtte op de toestemming om de rede op te varen waar hij een konvooi met bestemming Bordeaux moest vervoegen. Hij was ongerust over de vertraging want vier dagen voordien had hij, naast 'diversen', ook 2.367 ton springstof en picrinezuur, 250 ton TNT (trinitrotolueen), 62 ton schietkatoen en 246 ton benzeen geladen voor de geallieerde legers in Europa. Hoewel het de bemanning verboden was rookgerief, lucifers en alcohol aan boord te hebben, was de Mont Blanc een echte drijvende bom!

Op de ochtend van 6 december begon de Mont Blanc de haven binnen te varen terwijl op hetzelfde tijdstip de Imo het anker lichtte om uit te varen, en dit te midden van heel wat scheepstrafiek. Alea jacta est!

Het is algemeen bekend dat de meeste maritieme catastrofes veroorzaakt worden door een opeenvolging van kleinere gebeurtenissen. Zo moest de Imo bij het binnenvaren van de haven het enge linkerkanaal nemen omdat een gesleept vrachtschip het rechterkanaal versperde. Anderzijds merkte de Mont Blanc, om diverse redenen, in het drukke havenverkeer de Imo slechts op toen hij al tot 3/4 mijl genaderd

was en tot de vaststelling kwam dat zijn zuid-oost koers een 'collision course was'. Hierop volgden aan beide kanten in grote verwarring fluitstoten, onbegrepen signalen en ongepaste roerorders. De Imo stopte zijn machines maar als gevolg daarvan dreef hij af naar het midden van kanaal waar beide schepen in aanvaring kwamen. De Imo liep slechts weinig schade op en maakte zich los. Maar door de botsing sloegen er vonken over naar de Mont Blanc, en enkele minuten later vloog de benzeen aan dek in brand en sloeg het vuur over naar de drieduizend ton springstof in de ruimen. Om exact 9 uur, 4 minuten en 35 seconden, op deze 6 december 1917, ontplofte de stad, waarbij 2.000 doden en meer dan 9.000 gewonden vielen en 12.000 huizen werden vernield.

De Mont Blanc, waarvan de bemanning erin geslaagd was in extremis het schip te verlaten, vloog in de lucht; een gigantische vlam van 1.600 meter steeg op waardoor een van de eerste door de mens veroorzaakte paddenstoelwolken werd gevormd. De kracht van de explosie veroorzaakte een vloedgolf van meer dan twee meter boven het hoogwaterpeil waardoor de Imo op de oevers van Dartmouth, een voorstad van Halifax, werd geslingerd; kapitein From en de havenloods kwamen hierbij om maar de rest van de bemanning werd gespaard. Meer dan 2,5 km2 van Halifax werd met de grond gelijkgemaakt; ramen sprongen tot in Truro, Nova Scotia, op 100 kilometer daar vandaan terwijl een anker van de Mont Blanc werd teruggevonden op 5 kilometer van de haven. Sinds mensenheugenis was voordien de mijnexplosie van Nanaimo in 1887 de grootste niet-natuurlijke ontploffing ter wereld.

Emergency relief hospital in the YMCA, Halifax, Nova Scotia

PANS, Lola Henry collection, number 1979-237.8, N-7024

Op het proces voor de Maritieme Commissiwerden de kapitein van de Mont Blanc en de havenloods veroordeeld voor onvrijwillige doodslag. In mei 1919 zou echter in hoger beroep gesteld worden dat er vergissingen begaan waren aan beide kanten en dat de verantwoordelijkheden dus gedeeld waren.

Onder de 2.000 slachtoffers van deze verschrikkelijke catastrofe viel ook een held, een zekere Vince Coleman. Gealarmeerd door een eerste ontploffing nam deze telegrafist het risico zich naar zijn kantoor te begeven om een bericht te sturen naar twee passagierstreinen waarvan hij wist dat ze op weg waren naar het station North Street. Hij overleefde de ontploffing niet maar de treinen konden tijdig stoppen en de passagiers ontsnapten aldus aan een waarschijnlijke dood; zo had een man, gehuwd en vader van twee kinderen, zijn leven geofferd om dat van 700 anderen te redden!

Halifax, expositiegebouw na de explosie

Vandaag vormen de kanonnen en het anker van de Mont Blanc, een monument in de stad, op de plaats waar ze teruggevonden werden, terwijl andere herinneringen tentoon zijn gesteld in het Maritime Museum of the Atlantic in Halifax.

Het past deze feiten in herinnering te brengen, maar dan wel geplaatst in hun juiste context.

Saint Bernard du Spuikom

Bron: De Wimpel 3de trimester 2010

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

Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (X)

La Deuxième Guerre Mondiale: 1939-45

Nous n'allons pas reprendre ici l'histoire de la seconde guerre mondiale en détail, ni celle des petites unités rassemblées à la hâte pour former une marine militaire qui n'existait pratiquement plus du tout depuis la disparition du Corps des Torpilleurs. Pas non plus l'histoire effroyable de notre marine marchande dans la tourmente, qui paya de loin le tribut le plus fort à la guerre en comparant les pertes par rapport aux autres pays ou même par rapport à nos soldats. En effet, il existe une littérature prolifique en ces domaines. Nous nous contenterons dès lors de suivre ce qu'il advint à notre petite flotte côtière au cours de ces années. Rappelons cependant quelques dates-clé: notre Corps des Torpilleurs, formé le 19 novembre 1919 au lendemain de la première guerre en remplacement du Dépôt des Équipages, avait été dissous le 31 mars 1927; le Dépôt des Équipages qui datait du 3 mai 1917 et avait été remplacé par le CTM fut cependant recréé le 1er décembre 1938, et commanda un garde-pêche, l'**Artevelde** ainsi que quelques vedettes mais dont une seule put être construite avant le début de la guerre; en date du 15 septembre 1939 fut procédé à la mobilisation du Corps de Marine, qui fut constitué le 18 septembre suivant; la mobilisation générale fut décrétée par la Belgique le 10 mai 1940.

Nous avons déjà donné l'inventaire de notre flotte côtière au 1er janvier 1940 mais en voici la liste pour rappel: 9 malles Ostende-Douvres; le petit voilier **Stroombank**; les **Zinnia**, **Westdiep** et **Wielingen**; la vedette **Zeevlieg I** et deux autres plus petites, R1 et R2; la **Victoire**; le garde-pêche **Paster Pype**, l'**Artevelde** en construction, 14 navires-pilotes, un baliseur, 2 remorqueurs et 3 bateaux-phares; les petits navires marchands **Renaissance** et **Anna**, bientôt suivis des **Jacqueline** et **Jeannette** acquis en 1940 par Snauwaert; et enfin, le matériel de dragage de la maison Decloedt dont le siège était cependant toujours établi rue Tenbosch à Bruxelles: 2 remorqueurs et 7 dragues à Zeebruges et 7 dragues à Ostende. N'oublions pas que les caboteurs de Cockerill étaient alors tous enregistrés à Anvers mais nous les suivrons puisqu'ils opéraient principalement à partir d'Ostende. Pour ce qui concerne les armements d'Ostende ou à la côte en général, notre flotte marchande en 1940 ne comportait donc plus que deux navires de mer. Sur papier, nous disposions aussi de deux navires destinés à la surveillance de la pêche et que l'on pouvait considérer comme 'navires de guerre', l'**Artevelde** et le **Zinnia**, mais le premier était encore en construction chez Cockerill lors de l'invasion; il fut lancé le 24 août. Enfin, pour ce qui concerne la pêche, voici la situation au 10 mai 1940: 242 bateaux à Ostende, 80 à Heist, 72 à Zeebruges, 54 à Nieuport et 17 à Blankenberge. Il y avait encore quelques bateaux à La Panne et Oostduinkerke et une flottille de l'Escaut. Une autre source nous donne la perspective suivante: 14 chaloupes à vapeur, 466 à moteur et 27 canots non pontés. Les autorités réqui-

sitionnèrent 6 chalutiers pour les armer à la hâte, afin qu'ils puissent rejoindre les quelques bateaux et vedettes qui furent militarisés. Voyons maintenant d'une manière chronologique ce qui arriva aux navires ostendais ou assimilés en ouvrant une courte parenthèse par notre navire-école, le **Mercator**. Car bien qu'il eût Anvers comme port d'attache, c'est d'Ostende qu'il entama le 21 février 1940 sa 21ème croisière qui le mena à Ténériffe, Rio de Janeiro, Lobito, Matadi, Lobito, Banana, Boma puis Banana où il arriva le 1er juin. Il y travailla pour le Service Hydrographique et passa encore en 1940 sous pavillon anglais. Cependant, le 11 janvier 1943, à Boma, il fut mis à la disposition de l'Amirauté qui l'évacua le 21 à Freetown en Sierra Leone, où il servit de dépôt pour les équipages des sous-marins alliés. Notons qu'à la fin de l'année 1943, le Service Hydrographique reçut à titre de compensation un PT-boat américain, une grosse vedette de 23 tonnes dotée de 4 mitrailleuses jumelées et qui était muni de 2 moteurs fort puissants développant 1.250 CV et pouvait atteindre une vitesse de plus de 40 nœuds. Elle fut baptisée **Benga** et aucun incident sérieux n'est à signaler à son sujet pendant le restant de la guerre. La vedette rentra en

Belgique après les hostilités et fut déclassée en 1952, remplacée alors par une petite vedette, le **Benga II**, qui sera abandonnée au Congo en 1960. Le **Mercator** rentra de Freetown à Boma en remorque le 15 août 1945.

Pour ce qui concerne les malles Ostende-Douvres, notre flotte comptait 9 unités d'après la dernière 'liste officielle' que nous avons retrouvée avant la guerre. En 1939, elle s'était agrandie et consistait en 5 turbiniers, 2 navires à moteur et un car-ferry. En 1940, on devait recevoir une troisième unité à moteur, mais ses moteurs n'étaient pas encore au point au moment de l'invasion; ce navire est cependant compris dans le total. Les traversées avaient été suspendues depuis le mois de février du fait du danger des mines et le 10 mai toutes les unités se trouvaient à quai à Ostende d'où on pensait les envoyer à Dieppe. Le 16, les **Prince Philippe**, **Prince Léopold** et **Prinses Joséphine-Charlotte** quittèrent Ostende comme prévu avec des réfugiés à destination de Dieppe, tout en évitant de passer au large de Dunkerque; mais elles se retrouvèrent en Angleterre et y restèrent. L'évacuation des autres malles se poursuivit le 17, date de départ du dernier 'convoi'. Mais nos malles furent détournées sur les Downs en attendant de pouvoir accoster à Folkestone et Southampton. Le 28 mai, tous les navires furent à Southampton alors que les réquisitions avaient commencé le 23. Nos malles servirent principalement de transport de troupes. Voici ce qu'il leur advint:

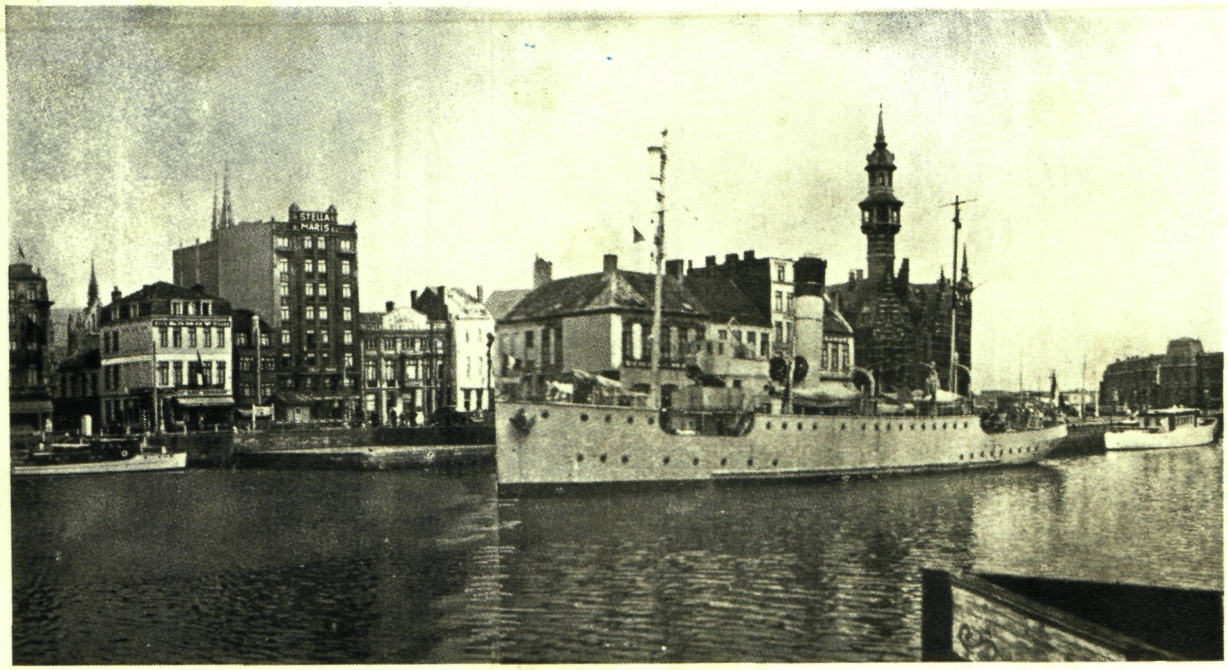
- s/s **Princesse Marie-José**: à la Royal Navy du 30/5/40 au 12/7/45; servit de caserne flottante à la Force Navale en 1946-47 puis fut vendue pour la démolition en juin 1947;

- s/s **London Istanbul**: c'était la vieille Ville de Liège de 1913, reconvertie en car-ferry en 1936; servit de septembre 1941 au 16/7/1945 de 'depot ship' de la Royal Navy; fit encore du service de novembre 1946 à 1949 puis fut démoli en 1950;
- s/s **Prince Léopold** de 1930: devint navire de la Royal Navy du 18/6/1940 à sa perte; fut torpillé et coulé le 29 juillet 1944;
- s/s **Prince Charles**: au service de la Royal Navy de juin 1940 à son retour à Anvers le 15 juin 1946; ensuite en service Ostende-Douvres de novembre 1946 à 1959;
- s/s **Prinses Astrid**: à la Royal Navy de juin 1940 au 16/2/1946; reprit du service le 11 juillet 1948 mais sauta sur une mine à l'ouest Dunkerque le 21/6/1949;
- s/s **Prinses Joséphine-Charlotte** de 1931; au service de la Royal Navy de juin 1940 à octobre 1945; reprit le service Ostende-Douvres du 15 mars 1946 à 1950;

- m/s **Prince Baudouin**: en service à la Royal Navy de mai 1940 au 13/10/1945; reprit le service Ostende-Douvres du 24 juillet 1946 à 1963;
- m/s **Prins Albert** de 1936; en service à la Royal Navy depuis mai 1940 au 26/4/1946; reprit le service Ostende-Douvres de juin 1947 à 1969;
- m/s **Prince Philippe**: en service à la Royal Navy depuis juillet 1940, fut en collision et coula le 15 juillet 1941.

Notons qu'une malle, commandée le 30 décembre 1944, fut terminée en 1947, le **Koning Albert**. Elle fut en service de janvier 1948 à 1973 puis en réserve jusqu'à sa démolition en 1977.

Venons-en maintenant à nos navires marchands et autres unités dont celles de l'État. Au sujet de ces petits navires restés oubliés, on peut dire que les pertes furent lourdes: le **Remorqueur n° 5**, nos trois bateaux-phares, dont le n° 3 enregistré comme détruit par une bombe de Stuka par les Allemands à Dunkerque le 18 mai, et le n° 4 qui s'échoua lors de sa fuite au large de Mariakerke; enfin, le tout nouveau **Paster Pype**. D'autres 'disparurent': les **Westdiep**, **Wielingen**, **Stroombank**, la nouvelle vedette et les deux autres. À noter que dès le mois d'avril, on prit le temps de 'vider' les Ateliers de la Marine à Ostende et que tout ce matériel se retrouva heureusement en Angleterre. En ce qui concerne le **Stroombank**, on peut lire qu'il fut trouvé par les Allemands le 28 mai 1940 mais il n'était pas en état prendre la mer; il fut remorqué par un bateau-chasseur de mines de la 37° flottille et échoué sur un banc de sable en face d'Ostende comme 'Ansteuerungspunkt'. Nous avons évoqué plus haut deux 'gains' pour notre petite flotte en 1940, les **Jacqueline** et **Jeannette**. De fait, il s'agissait d'unités encore achetées à la hâte au Danemark par la maison Snauwaert et qui étaient destinées au transport de bois. En ce début de guerre, pendant la période 'neutre' de la Belgique, il devenait difficile de trouver des navires pour acheminer le bois du nord. La maison Snauwaert fit alors appel à l'ancien capitaine De Pauw, pensionné, afin qu'il se rende de toute urgence au Danemark pour y faire l'acquisition de trois navires; mais ce pays était sur le point de se faire envahir. Un troisième petit navire, l'**Anne-Marie**, avait également été acheté à la dernière minute mais se retrouva piégé avant d'avoir appareillé, du fait de la capitulation du Danemark et ne parvint donc pas à rejoindre la Belgique; il fut saisi par les Allemands le 9 avril. La **Jacqueline** quitta Anvers le 21 avril, devant se rendre à Bordeaux d'après un ancien chercheur. Mais elle fut capturée en mai par les Allemands à Bayonne. En avril 1941, le navire devait officiellement être relâché par un jugement rendu par le tribunal des prises à Hambourg et être rendu à son armateur, mais il ne le fut pas et resta aux mains de la Kriegsmarine comme unité auxiliaire. Ce navire finira sa courte carrière en septembre 1944, sabordé à Bayonne par les Allemands où il fut déclaré perte totale. Quant à la **Jeannette**, construction de Lübeck datant de 1920, achetée par la Société Commerciale & Immobilière J. & C. Snauwaert d'Ostende, mais qui eut Anvers comme port d'attache, elle quitta sur lest le 25 avril le port de Svendborg déjà occupé, encore sous son ancien nom **Helen Clausen**. Le navire mit le cap sur Gand où il arriva le 5 mai et fut rebaptisé. Le 15, il appareilla de Gand à destination de Rochester, dans le Kent. Il y arriva le 17 et reçut le 30 l'autorisation des autorités anglaises de rejoindre Nantes qu'il rejoignit le 3 juin; mais le port était tellement encombré qu'il ne put venir à quai avant le 7; le 10, le navire fut à La Pallice et le 18 à Londres. Le navire passa le 21 août à Tilbury pour y être 'dégaussé' et armé; il était à quai à Londres lors des bombardements de septembre. Du 2 décembre 1940 à la fin de la guerre, la **Jeannette** fit du service au sein du Ministry of War Transport (MOWT) et échappa plusieurs fois de justesse à la destruction. Finalement, le navire rejoignit Anvers le 24 septembre 1945, où il fut libéré par le MOWT. Entre-temps, la situation n'était pas plus brillante en Belgique et nous fûmes envahis à notre tour le 10 mai. Ce jour, le gouvernement ordonna la réquisition du **Gorm**, navire danois se trouvant à Anvers depuis le 5 avril, quatre jours avant la capitulation du Danemark. Il fut décidé de le faire évacuer sur Ostende et le navire appareilla le 13. Mais au cours du voyage il fut torpillé et coula au large de Zeebruges. Un autre navire danois, le **Svava**, était lui aussi arrivé à Anvers le 5 avril; il fut réquisitionné le 10 mai et quitta Anvers pour Ostende le 12. Il fut plus heureux et arriva sain et sauf à Ostende le lendemain. Un mois plus tard, le 13 juin, il fut réquisitionné par les Anglais. Poursuivons notre chronologie de guerre en analysant les pertes à Ostende, Bruges et Zeebruges. Le 17 mai 1940, le **Wandelaar**, bateau-phare n° 4 construit en 1923 et qui avait été mis en service en 1924, s'échoua près de l'hôtel Hydro à Mariakerke alors qu'il était en remorque du **Pilote n° 7** pour essayer de gagner la France; il fut relevé par la Kriegsmarine le 25 mars 1941 et remorqué à Ostende où il fut transformé en 'Wach und Flakschiff' au chantier Béliard & Crighton. Remis en novembre 1941 sur le Wandelaar Bank, il fut coulé par les Anglais en juillet 1942, relevé à nouveau et transformé



OSTENDE. — Hôtel Stella Maris

Le Zinnia

au cours des années 1942-43 en navire caserne en Hollande; il disparut ensuite.
Le 18 mai eut lieu l'évacuation de Bruges. Au nombre des unités flottantes, notons trois dragues et un remorqueur de la maison De Cloedt dont son **Vlaanderen I**; mais c'était sans doute la plus grande unité et donc une proie toute désignée. Attaquée par des Stukas au Cap Gris-Nez, la drague dut y être abandonnée. Le dernier navire à quitter ce port fut le **René** de Hermans qui rejoignit Plymouth puis Bordeaux, où il fut pris par les Allemands; rebaptisé **Aar**, il prit part au convoi des **Scharnhorst** et **Prinz Eugen** et ne sera retrouvé à Emden qu'après la guerre. Notons encore que le **Vlaanderen IV** fut enregistré par les Allemands comme coulé par une bombe lancée par un Stuka le 19 mai 1940 à Dunkerque. Pour ce qui concerne Zeebruges, le port fut mis à la disposition des forces anglaises et françaises par le gouvernement belge dès le 10 mai. Rappelons que nous y avions deux remorqueurs appartenant à la MBZI, les **Baron de Maere** et **Graaf Visart**. Ils furent réquisitionnés par le Corps de Marine le 18 mai et se rendirent à Lorient où on les retrouvera tous deux en 1944 à l'état d'épave; ils y furent démolis. Comme suite à l'invasion de la Lettonie par les Russes, un navire letton de 3.256 tonnes brutes construit en 1913, le **Sigurd Falbaum**, était venu se réfugier à Bruges; il y fut saisi par la Belgique car son armateur était germano-letton. Mais il était alors déjà abandonné par son équipage; le 10 mai, on le remorqua de Bruges à Zeebruges. Il fut le dernier cargo qui s'y trouvait encore et il quitta le port le 22, en même temps que nos deux remorqueurs, à la traîne du **Baron de Maere**; mais il fut torpillé le 23 par l'U9, en route vers Lorient, où le remorqueur arriva seul. Notons qu'un autre remorqueur, l'**Uilenspiegel**, une construction hollandaise de 1940, fut en service à Zeebruges de 1940 à 1944, pris par la Kriegsmarine; cette année, il fut sabordé par son équipage puis relevé par la MBZI qui le prit en service et le revendit en 1949 en Hollande. Après l'évacuation, quelques navires furent sabordés à Zeebruges dans le but d'y bloquer le canal maritime et ses écluses. Le 25 mai, on coula près du môle le s/s **Florentino**; cette épave sera relevée en juillet 1950 par Depret Frères, de Gand, mais lors de son remorquage, elle alla s'échouer près de Heist et fut démolie sur la plage. Un autre navire, le **Transeas**, fut sabordé derrière le Florentino; son épave fut elle aussi relevée en 1950 par Depret. Le 27 mai, le **Borodino** fut encore sabordé à Zeebruges pour bloquer l'entrée du canal de Bruges; cette épave fut relevée par les Allemands. Un second navire, l'**Atlantic Guide**, fut sabordé à côté du **Borodino**; mais celui-ci était chargé de ciment et les tentatives de le relever par les Allemands

M907 Artevelde

échouèrent; cette épave ne sera relevée par l'URS qu'en 1945-46. Ce 27 mai fut encore coulé, par le Génie belge, le **Volkracht II** de Decloedt (bien que les Allemands attribuent sa perte à une de leurs mines lancée par un avion) de même qu'une grue flottante, un ponton, une drague ainsi que du matériel de service, mais toutes ces unités furent relevées sans beaucoup de peine par les Allemands. Plus curieusement, c'est le 27 mai et à Zeebruges que figure notre **Victoire** de 1908 au tableau de chasse des Allemands. À Ostende, dans la nuit du 27 au 28 mai, on procéda encore en toute hâte à la destruction des archives mais le 28, il était trop tard pour saborder comme prévu des 'blockships' entre les estacades, car le port fut pris ce jour même.

Nous avons déjà évoqué le **Zinnia**. Voyons quelle fut son 'histoire de guerre', de même que celle de l'**Artevelde** et du **Westdiep**. Le **Zinnia** fut saisi par les Allemands à Ostende le 28 mai 1940 et servit de navire-caserne à Ostende depuis le 12 juillet et fut remorqué au Cockerillkaai. En septembre, il fut encore remorqué, mais jusqu'au chantier Cockerill à Hoboken où il fut allongé et transformé en navire-école d'artillerie; la Kriegsmarine en fit son **Barbara**. Il ne sera restitué par les Anglais, qui le trouvèrent et le récupérèrent en Allemagne, qu'en 1945. La construction de l'**Artevelde** fut terminée par les Allemands qui l'armèrent puissamment; ils l'avaient saisi au chantier qui le lança le 24 août 1940 puis le firent remorquer jusqu'en Hollande pour y être terminé et armé. Il servit sous le nom **K4 Lorelei** puis **Kanonenboot n°43**. À la fin de la guerre, on le retrouva en mer Baltique. Un troisième 'navire de guerre' souvent oublié est le **Westdiep**, lui aussi capturé à Ostende par la Kriegsmarine. En novembre 1941, il fut reconstruit en remorqueur rapide chez Béliard et fut finalement pris par les Américains en mai 1945.

Lors de l'évacuation de Dunkerque en mai et juin 1940, notons enfin que quatre des patrouilleurs de notre Corps de Marine participèrent à l'opération, ainsi que trois des chaloupes armées. Mais l'armada comprenait encore 56 chalutiers et 5 remorqueurs belges. Quelques-uns firent deux voyages mais celui qui en tenta trois y resta. Fait exceptionnel, un chalutier fit quatre voyages et put rentrer sain et sauf en Angleterre! De toute notre flotte de pêche ostendaise, seul un navire resta à quai en juillet et on ne sait comment il finit sa carrière à Ostende.

Un armement au cabotage fortement éprouvé fut Cockerill qui avait donc ses quartiers à Ostende pour sa ligne express vers Tilbury, mais tous ses navires étaient enregistrés à Anvers. Le 16 mai, les **Turquoise** et **Améthyste** partirent pour Dieppe mais elles furent confisquées le 21 juin. L'**Améthyste** fut prise à Dieppe après avoir été touchée par une bombe et le Diamant

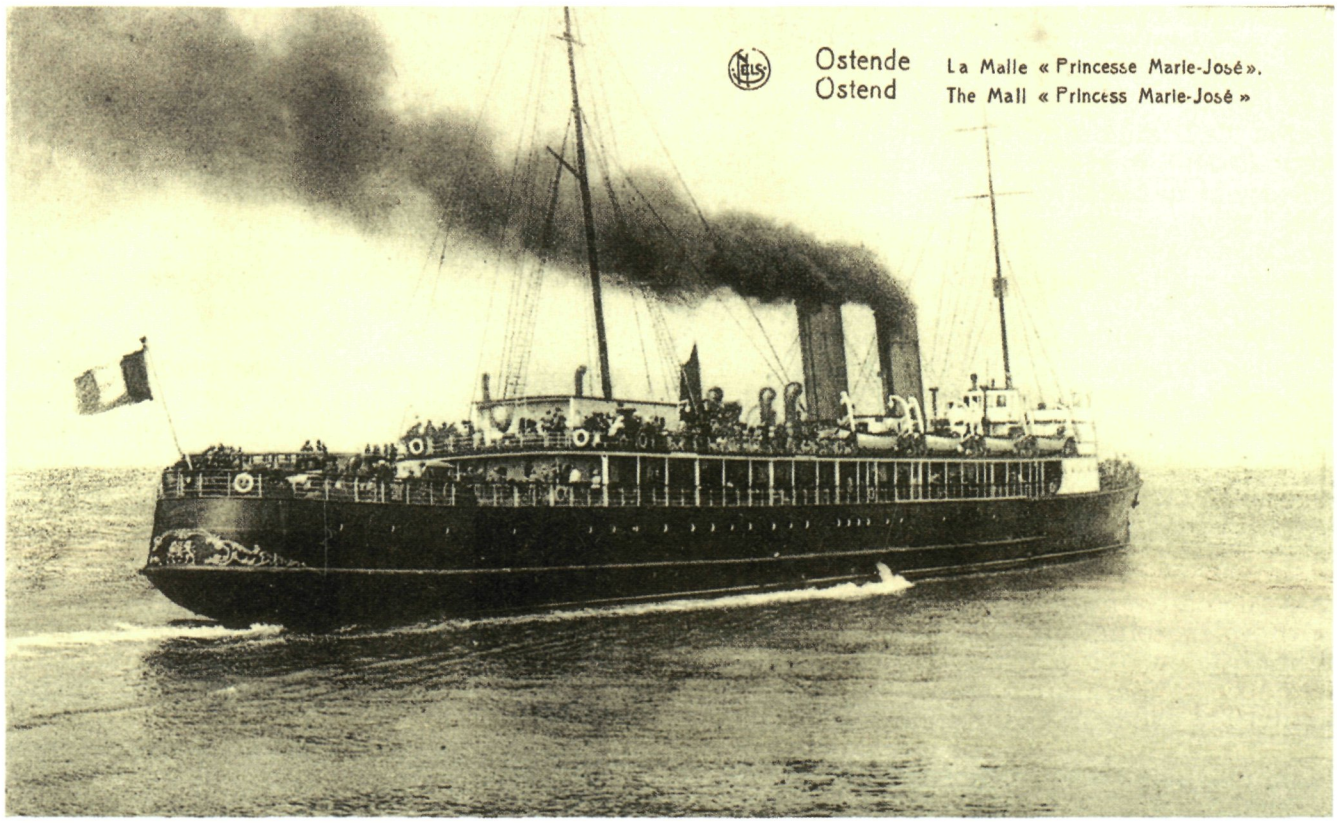
à St.-Malo. La **Turquoise** fut sabordée le 9 juin à Dunkerque; le navire sera relevé par les Allemands et finira le 18 juin 1942 en s'échouant et cassant sur les roches du Calvados. Le **Diamant** de 1919 fut bloqué à St.-Malo le 18 juin 1940; il y fut capturé et mis en service par la Kriegsmarine; mais il finira lui aussi sa carrière en 1942, en s'échouant le 20 septembre sur les rochers de St-Hélier. Enfin, l'**Émeraude**, anciennement Rio Pardo, coula le 2 juillet 1945 en heurtant l'épave submergée de l'**Empire Path** à 8 milles au large d'Ostende, lors d'un voyage de Londres à Gand, chargé de diverses marchandises.

Notre capitulation date du 28 mai; à cette date, tous nos navires furent mis à la disposition du MOWT. Moins d'un mois plus tard, le 18 juin, c'est la France qui capitula et beaucoup de nos navires qui s'y réfugièrent partirent alors en Angleterre; en particulier, toute une flottille de dragues et remorqueurs qui se trouvait à Brest. Notre Régie de la Marine fut créée à Londres en août 1941. Nous nous limitons à ce qui précède pour la période de la seconde guerre mondiale bien qu'il y aurait presque un livre à écrire, mais qui déborderait largement le cadre de cette étude.

Pour terminer, voyons le peu que l'on peut dire de plus au sujet de nos chantiers. Nous avons déjà évoqué celui de Béliard qui fut mis à contribution par l'occupant. Mais une autre 'victoire' des Allemands fut le chantier Seghers, bombardé au début de la guerre; un navire français y fut coulé à cette occasion. L'occupant utilisa ce chantier pour l'entretien de ses dragueurs de mines et le détruisit lors de sa retraite en 1944. Il fut recréé en 1946. Nous n'avons retrouvé qu'une seule 'construction' réalisée pour compte belge pendant la guerre à Ostende, celle de l'**Ibis X**, O313, en 1941, au chantier A. Deweert. Mais il s'agissait d'un petit bateau de 10 tonnes brutes à peine dont on perd la trace en 1945. À noter que les chantiers réquisitionnés par l'occupant fournirent cependant plusieurs petites unités à la Kriegsmarine.

Le livre écrit par Tomas Termote ('De Kriegsmarine aan de Belgische kust'- éd. De Krijger, 1998) nous renseigne avec beaucoup de détails sur la présence des Allemands à Ostende, Zeebruges et Bruges, où ils installèrent des bases dès juin 1940. Cette présence atteignit son paroxysme en septembre du fait des préparatifs en vue de l'invasion de l'Angleterre, et de toutes les parties du pays affluèrent à la côte des chalands et autres unités intérieures transformées à la hâte en péniches de débarquement. Des unités de la Kriegsmarine furent déployées en grand nombre, principalement des mouilleurs de mines et de petits torpilleurs de tous genres. Mais, outre les mouilleurs de mines, les forces principales engagées dans nos trois ports et qui participèrent à des attaques de convois tout en assurant un rôle défensif pour leurs installations et leurs propres convois furent: des 'Schnellboote' dont on trouve 5 unités à Ostende dès juillet et ensuite toujours au moins une flottille; des 'Raumboote' ou dragueurs de mines, souvent au nombre de 2 flottilles; des 'Vorpostenboote' une flottille; des 'Sperrbrechers', littéralement forceurs de barrages: à la fin de 1940 il y en avait 20; leur QG était installé à Bruges, mais ils subirent de lourdes pertes et leur nombre tomba à 3 seulement à la fin de 1942; enfin, il y eut occasionnellement des torpilleurs de petites dimensions et des navires qui servaient à la défense des ports, les 'Hafenschutzboote'. À la fin de 1941 furent construites dans l'arrière-port d'Ostende des casemates en béton pouvant abriter huit Schnellbote. Les combats avec les Motor Torpedo Boats anglais furent nombreux et quelques opérations furent entreprises en France même à partir de nos ports, par les canaux intérieurs.

La retraite allemande fut terrible pour nos installations portuaires. C'est à cette occasion que disparut le vieux phare d'Ostende qui datait de 1771. Le 7 septembre 1944, ce fut le tour de Zeebruges où le mot d'ordre était de tout faire sauter avant l'évacuation; le navire dragueur **Vlaanderen II** de De Cloedt y fut sabordé ce jour. Ostende fut libérée le 8 septembre 1944 et Zeebruges le 3 novembre suivant. À Ostende, 15 épaves sabordées par les Allemands furent trouvées dans le chenal entre les deux estacades. À la fin de 1944, beaucoup d'épaves furent encore trouvées au large de Knokke mais, d'après le livre de Tomas Termote, il y en avait pratiquement tout au long de notre côte, de La Panne à l'embouchure de l'Escaut et dispersées au large, sur tous les bancs. À partir du 14 septembre 1944, une flottille de 8 dragueurs de mines sous commandement anglais commença à déblayer un chenal vers Ostende. Le 5 octobre suivant, c'est la 118° flottille qui arriva à Ostende, sous les ordres du Lt. Cdr. Petitjean; elle releva les premières mines dès le 9; le 27 novembre, elle quitta le port pour aller draguer l'Escaut. Une fois le port d'Ostende libéré, il fallut encore compter avec la malchance. Le 14 février 1945, une flottille de douze Motor Torpedo Boats amarrés près de la gare maritime d'Ostende faisaient le plein de carburant en attendant leur prochaine opération; au cours de cette manœuvre, ils explosèrent et leurs débris et carcasses furent projetés dans tout l'avant-port. À Bruges, l'Armée Secrète avait occupé le port 'militairement' depuis le 3 septembre



1944 mais ce ne sera que le 16 octobre 1945 que put y rentrer le **René** de Hermans, le premier navire à rejoindre Bruges. Le 15 octobre 1945, la liste des 'rescapés de la côte' se résumait pour nos navires, dits de mer, à l'**Anna** de Nieuport et les **Renaissance** et **Jeannette** à Ostende, bien que le port d'attache de cette dernière fût Anvers. La fin de l'année 1945 fut rigoureuse aussi du point de vue météorologique; l'Escaut étant gelé, nos petits MMS durent se réfugier dans les 'vlieten' anversois tout comme le faisaient nos premiers vapeurs, cent ans plus tôt.

La guerre avait coûté 78 navires de mer belges et 855 marins moururent ou disparurent alors que nos ports côtiers étaient dans un piteux état. Hormis les deux petits caboteurs de Snauwaert, il n'y eut aucun 'gain' de navire ostendais pendant cette période; ce chapitre ne comportera donc qu'une seule monographie à savoir celle de Snauwaert - S.A. Importation de Bois – Cordonnier - Ceuppens. La Société Commerciale & Immobilière J. & C. Snauwaert fut créée en 1896; ses activités furent parmi les plus importantes pour l'importation et la manipulation de bois sciés. Elle ne se lança dans l'armement qu'à l'aube de la deuxième guerre mondiale, en quête de tonnage pour pouvoir continuer à importer du bois. Elle fit alors appel au capitaine A. De Pauw, retraité, pour lui ramener du Danemark trois petits caboteurs qu'elle comptait faire enregistrer sous notre pavillon. Mais au moment où les négociations d'achat furent entamées, le Danemark fut envahi par les troupes allemandes et l'un des navires, l'**Anne-Marie** y resta bloqué et ne put jamais rejoindre notre pays. Un deuxième navire, la **Jeannette**, quitta le 25 avril, sur lest, le port de Svendborg déjà occupé, encore sous son ancien nom **Helen Clausen**. Le navire arriva à Gand le 5 mai et y fut rebaptisé. Le 15, il appareilla de Gand à destination de l'Angleterre et parvint à survivre à la guerre. Enregistré en 1946 à Anvers par sa nouvelle compagnie, la S.A. Importation de Bois-Anciennement Snauwaert, le navire ne devint ostendais que le 12 avril 1948 lorsqu'il fut transféré sous le même nom à Georges Cordonnier, Bernard Ceuppens et Willem Peeters. Il fit alors du cabotage au Paraguay, mais toujours sous pavillon belge; en effet, il avait quitté Anvers pour Asunción avec un équipage belge le 12 mai. Finalement, il fut vendu le 30 avril 1952. Le troisième navire acheté par Snauwaert, la **Jacqueline**, arriva à Anvers qu'elle quitta le 21 avril 1940 afin de se réfugier en France. Mais elle fut capturée en mai par les Allemands à Bayonne. Bien que notre caboteur aurait dû être relâché en avril 1941 et rendu à ses propriétaires, il resta aux mains de la Kriegsmarine comme unité auxiliaire. Il termina sa courte carrière en septembre 1944, sabordé par les Allemands à Bayonne où il fut déclaré perte totale.

À suivre

A. Delporte

50 jaar later
Was de Zeemacht in 1960 wel in Kongo?

Er was heel wat te doen rond de vijftigste verjaardag van de onafhankelijkheid van onze voormalige kolonie. Weinig of niks te horen over de Belgische Zeemacht: niet in de media, weinig op de opendeurdagen in Zeebrugge, ook niks vernomen via Vox (tv- en/of publicaties). Nochtans waren we er duidelijk en indringend aanwezig.

Enkele zaken op een rijtje zetten:

* In de grote basis in 'Bas-Congo' Kitona was er van bij de aanvang een afdeling Marine-infanterie aanwezig. Zij vormden, samen met de MP's, de UDB (Unité Défense Base). In mei 1960 bestond de groep uit twee pelotons onder bevel van LTZ Lauwerijns en VTZ Slabbynck. Ikzelf was er samen met 2VZ Van Reeth pelotonscommandant. De opdracht was het patrouilleren in de uitgestrekte streek rond de basis. Ook de bewaking van o.a. het zuiveringsstation (4 km buiten de basis in de brousse), het vliegveld en andere gevoelige punten stond op het programma. De MP's zorgden voor de veiligheid aan de ingangen. Ook in de basis zelf moest gecontroleerd worden. Vanaf juli werd er intensiever gewerkt en waren de omstandigheden eerder gevaarlijk. Met een jeep en drie man dag en nacht op stoffige kronkelpaden door oerwoud en inheemse dorpen rijden is nu eenmaal geen sinecure. Ook vluchtelingen begeleiden was een zware taak. Daarenboven werd de pelotons ook dan nog om de haverklap gevraagd om ceremonies en vieringen op te luisteren in hun hagelwitte uniformen.

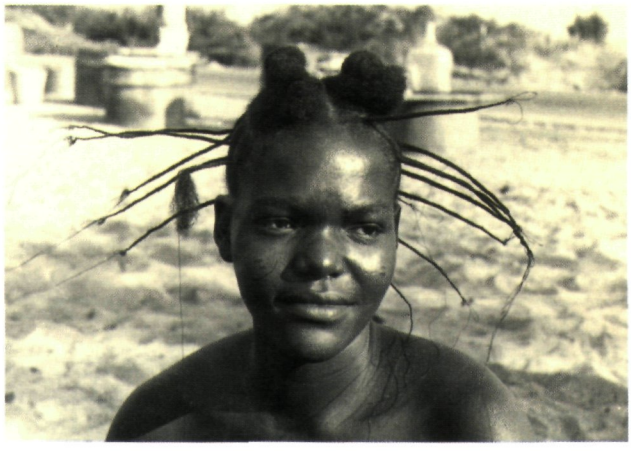
* In de loop van de maand juli werd er dan ook nog een peloton gestuurd vanuit België om de Zeemachtbasis van Banana te bewaken en te verdedigen. Ik muteerde op 15 augustus van Kitona naar Banana om er VTZ Ghys op te volgen. Daar, op een schiereiland, prachtig gelegen tussen de kreken en de oceaan, op enkele honderden meters van een basis van de Force Publique met eerder vijandige Congolese militairen, kon er ook niet veel gerust worden. Naast patrouilles tot in Cabinda en op de stroom, werden die 30 matrozen ook ingeschakeld om te helpen met de verhuis en de evacuatie van de vluchtelingen. Pas eind oktober kon het peloton 'Détachement Patrouille Navale Banana' inschepen op de **Kamina** om via Lobito terug naar Oostende te keren.

* Dan hebben we het nog niet gehad over de operatie 'Camoens'. De taskgroup van KTZ Petitjean zorgde ervoor dat van de zeven schepen interventiepelotons werden gevormd. Deze groepen kregen een versnelde opleiding in Kitona, waar ik ze op enkele dagen een MROP-drill moest aanleren (een soort van gendarmerieoefening), ontschepen, vorderen, schietoefeningen, granaat werpen, het moest allemaal door de molen. Dat werd dag en nacht oefenen. De pelotons van de Algerines **Demoor** (Cdr Geluyckens), **Dufour** (Cdr De Pierre), **De Brouwer** (Cdr Lurquin), **Lecointe** (Cdr Van Begin) en van TNA **Kamina** (3 pelotons) (Cdr Vervynck) waren samengesteld uit zowel mensen van dek, machine als verbindingen, stewards enz. Met een ongelooflijk enthousiasme werd er gewerkt en de wil er iets van te maken was bij kader en manschappen permanent aanwezig. Dankzij hun wilskracht en discipline hebben ze er later bijna perfect door gepresteerd.

De eigenlijke actie op de Congostroom speelde zich af rond Matadi en Ango-Ango. Dat de para's heldendaden hebben verricht werd,terecht, meermaals in het zonnetje gezet. Van de Zeemacht mag echter ook vermeld worden dat de reddingsacties in Beneden-Congo meer dan lof verdienen. De bemanningen en in het bijzonder de ontschepingpelotons hebben er schitterend werk verricht, vele levens gered, vluchtelingen veilig weggebracht. Er waren slechts enkele gewonden; bij de soms hevige gevechten werd niet gepanikeerd en het was het bijna ongelooflijk dat met een minimum aan training (waar andere eenheden soms maanden moeten voor oefenen) een maximum aan rendement werd bereikt.

Is het door de bescheidenheid van de deelnemers (met een 'well done' is men al tevreden), door het verkeerd inschatten van de prestaties of gewoon omdat er teveel aan de jongens daar te velde te danken was? Toch hadden we iets meer aandacht verwacht tussen al die aangehaalde prestaties van anderen (wel verdiend natuurlijk) bij deze 50ste verjaardag. Al is de Marine (toen Zeemacht) klein, haar daden waren (en zijn) groot (hopelijk kunnen we later hier meer over publiceren)

Ere-Fregatkapitein (R) Oktaaf Duerinckx



La Royal Navy (Section Belge) l'écho de l'Amirauté Britannique (I)

Ma collaboration de plus de deux ans avec l'historien naval américain M. Marck C. Jones, est un bonus pour ma documentation Royal Navy (Section Belge). En effet, ses recherches sur l'organisation et les devoirs des officiers de liaison de la Royal Navy auprès des marines alliées de 1939-1945, m'ont procuré des informations inédites. Elles me permettent aujourd'hui de revivre les mesures prises par les instances durant la période de l'amiral Sir Gerald Dickens, et de donner plus de détails sur la supervision de la Section Belge par l'Amirauté britannique et sur l'incidence de l'accord 'Mutual Aid' sur la constitution de la Force Navale.

De droite à gauche : com^r Couteaux, major Decarpentrie, com^r Van Strydonck, lieu^t Jadot.

1ère Partie

Du 3 septembre 1939 au 23 janvier 1943

L'Amirauté – Nos instances – Les Marins

À la déclaration de la guerre, le 3 septembre 1939, l'Amirauté anglaise prend le contrôle de la marine marchande et de la pêche maritime, qui jusque là étaient du ressort du 'Ministry of Shipping' et du 'Ministry of Agriculture and Fisheries'.

Le 15 septembre le Corps de Marine voit le jour en Belgique sous le commandement du major Decarpentrie.

En février 1940, lors des rappels des réservistes et retraités, le vice-amiral Dickens[1] est commissionné attaché naval à la Haye et probablement en mai à Ostende ou Anvers.

1. Admiral Sir Gerald Dickens (13/01/1879-19/11/1962). 1894: cadet; 1899: Sub Lt; 1914: Cdr HMS Harpy; 1919: Captain HMS Repulse; 1931: Rear Admiral; 1932: Director of Naval Intelligence; 1935: Admiral Commanding Officer Reserve Fleet; 1938: retired. 1940: Rear Admiral Naval Attaché La Haye; July 1940: Naval Liaison Officer to Allied Navies; 1943: Flag Officer Tunisia and The Netherlands (1944); Sept 1945: retired.

Le 17 février une lettre de l'amiral **sir Roger Keyes** confirme à Sa Majesté le Roi Léopold III:

– qu'il n'y aura pas d'ouverture de négociations de paix sans la participation de la Belgique;

– que la restauration intégrale du statut politique et territorial de la Belgique, ainsi que de sa colonie, est garantie;

– que la Belgique bénéficiera d'une assistance pour sa restauration économique et financière.

Le 10 mai les Britanniques occupent l'Islande dans le but d'assurer une couverture aérienne aux convois et leur libre passage.

Le 11 mai le 'Belgian Shipping Advisory Committee' s'installe à l'ambassade de Belgique à Londres. Ce comité consultatif représente la Régie de la Marine, sous la direction provisoire du commandant André Timmermans de la Marine de l'État.

Le 14 mai le Corps de Marine dispose de trois escadrilles basées respectivement à Ostende, Zeebruges et Anvers.

Le 21 mai l'amiral Sir Preston, directeur du 'Small Vessels Pool'[2] –les bateaux auxi-

2. Auxiliary vessels: Anti-submarine, Armed Boarding, Balloon Barrage, Boom Defence, Dan layers, Examination service, Garbage, Harbor Defence, Fisheries Protection, Minesweeping, Patrol, Fuel, Supply…

liaires de la RN– demande d'urgence une politique de décisions de la part de l'Amirauté. Cet appel est lancé afin de pouvoir engager dans le combat les 600 à 700 bateaux alliés et leurs équipages.

Le 28 mai nos malles Ostende/Douvres et le Car Ferry se trouvent à Southampton; des bateaux du Pilotage, dans les 300 bateaux de pêche et environ 40 navires de notre Marchande, se trouvent éparpillés en France et en Grande-Bretagne. Le lendemain le Cdt-directeur baron Boël[3] met cette flotte à la disposition des amirautés britannique et française pour l'évacuation de Dunkerque et des ports français depuis Le Havre jusqu'à Saint Jean de Luz, à savoir les opérations 'Dynamo', 'Cycle' et 'Aerial'.

Le 15 juin le Corps de Marine ne dispose plus au Verdon que d'une escadrille d'une douzaine de bateaux armés par 190 marins et à Plymouth de cinq bateaux armés par une centaine de marins.

Le 25 juin, à l'armistice France/Allemagne/Italie, le 'War Cabinet' est mis au courant de la proposition du premier ministre belge Pierlot d'inviter une délégation allemande à bord du ss **Baudouinville** à Bordeaux, en vue de la signature d'un armistice. À la réception de cette nouvelle l'Amirauté anglaise interdit toute navigation aux Belges, tout comme aux marins français.

Le 26 juin dix bateaux du Corps de Marine sont mis à la chaîne à Bilbao et 105 marins internés au camp de concentration de Miranda. Ils seront ensuite transférés à la caserne militaire d'Orduña.

Le 2 juillet l'amiral Dickens est commissionné 'Coordinator of Employment of Allied Navies'. Son département s'occupera de l'administration des marines alliées, des commissions des officiers de liaison, de la réquisition des bateaux auxiliaires et prêtera assistance au 'Second Sea Lord' de l'Amirauté à l'emploi des marins. Au début ce service sera sous la supervision du vice-amiral R. Moore, 'Vice-chief of Naval Staff' et intermédiaire entre le département et le 'War Cabinet'.

Le 10 juillet, à Whitehall, l'amiral Dickens, en présence du vice-amiral Moore, tient une première réunion avec l'amiral français Muselier, les amiraux Furstner et Termijtelen des Pays-Bas, l'amiral polonais Swirski et le commodore Corneliussen de la Marine royale norvégienne.

Le 17 juillet, à la suite des démarches du Lieutenant Victor Billet en vue de recréer une Marine Royale Belge, le Cdt-directeur Boël propose de reformer le Corps de Marine... avec vraisemblablement l'ex-capitaine-commandant Van Strydonck de Burkel du Corps de Marine. De toute évidence cela n'intéresse pas van Strydonck, qui se trouve à la caserne de Tenby avec la mission d'acheter des chevaux.

Le 20 juillet, une réussite pour Boël: le Comité Consultatif signe avec le 'Ministry of Shipping' un accord sur les modalités d'affrètement et les frais d'assurance à la charge des Anglais.

Vers la fin du mois de juillet l'amiral Dickens dispose des résultats d'un recensement des bateaux et des marins alliés[4]:

– bateaux de pêche: Belgique: 205; Danemark: 18; France: 119; Norvège: 38; Pays-Bas: 4 et Pologne 3;

3. Le baron René Boël, commandant-directeur à la Marine de l'État, est depuis le 11 mai 1940 délégué belge auprès du Comité Franco-britannique de Coordination. Le 9 juin il reçoit les pleins pouvoirs du gouvernement Pierlot à Vichy et il prend la tête de la Mission Économique Belge à Londres. En novembre 1940 il se rend aux États-Unis. Il sera de retour en Belgique en 1945.

4. Ne figurent pas dans ce recensement: nos huit malles et quatre de nos dix bateaux de pilotage réquisitionnés respectivement à partir du 23 mai par le Ministry of War et en juin par la Royal Navy. Entre le 23 mai et juillet, 12 chalutiers belges sont mis en service comme patrouilleurs à Dartmouth; il y aurait donc eu 12 + 205, soit 217 bateaux de pêche belges. À partir de 1941 nos malles sont transformées en LSI (Landing Ship Infantry) et les MLB 14, 15, 16 et 18 sont mis au service de la RN sous les noms HMS Astral, Borealis, Kernot et Skyrack.

– navires de guerre: France: 36 navires, 4 sous-marins et 4225 marins; Norvège: 17 navires et 1250 marins; Pays Bas: 35 navires, 4 sous-marins, 3750 marins pour l'océan Atlantique et 3500 pour les Indes Néerlandaises; Pologne 4 navires et 1650 marins;

NB: les quelques unités de notre Corps de Marine ne sont pas reprises dans ce recensement. 'Belgium had no Navy before the War!'

– navires marchands: Belgique: 25 cargos; Danemark, Pays-Bas et Pologne: 336 cargos, caboteurs, remorqueurs et bateaux-pilote, 1400 marins.

Le 29 juillet l'amiral Dickens s'installe à Rex House, Lower Regent Street, London SW1, avec ses quatre collaborateurs: Mr H.S. Blundell, conseiller civil; Lt. Cdr. H.N. Stoddart RN (ret), secrétaire-trésorier; Cdr. A.G. Gunnard RN (ret); Lt. C.M. Morrel RNVR. Ce même jour il est décidé de réquisitionner une centaine de bateaux de pêche supplémentaires en complément aux 25 auxiliaires déjà en service. Les rapports hebdomadaires des marines alliées seront dorénavant adressés au 'War cabinet'.

Fin juillet l'amiral Dickens accepte le projet du Lt. Victor Billet de recréer une Marine Royale Belge au sein de la Royal Navy.

Le 14 août Dickens, à sa demande, est nommé 'Naval Assistant (Foreign) to Second Sea Lord'.

Début septembre le Comité Consultatif confie au commissaire maritime principal Jacques Barbé le recrutement de candidats canonniers pour la Marchande et de marins-pêcheurs pour les bateaux auxiliaires 'Balloon'Barrage. Le recrutement pour la 'Belgian section' est confié au Lieutenant Billet.

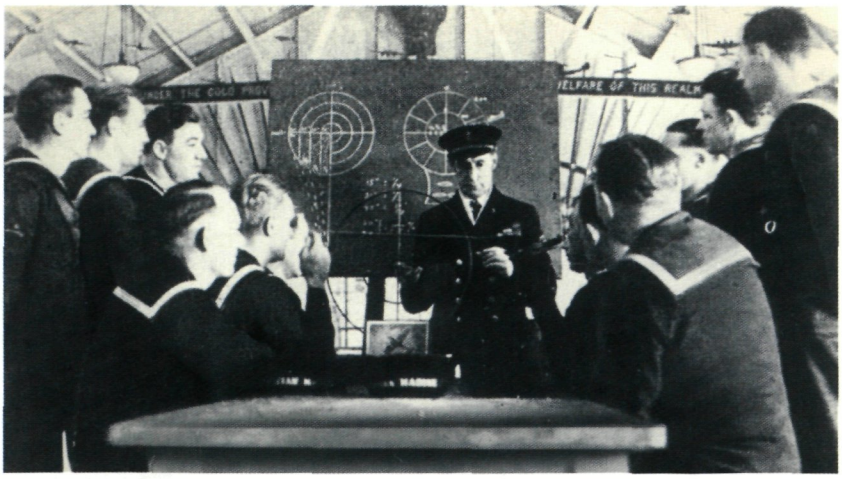
Le 2 septembre la première 'Maison Belge du Marin' est officiellement ouverte à Liverpool, au n° 5 du Great George Square.

Le 10 septembre l'amiral Dickens remet son plan 'Allied Seamen into the Royal Navy' au Cdt Boël. Il contient des propositions sur l'embauche et l'entraînement des marins, leurs salaires et allocations. En ce qui concerne la Section Belge il prévoit, dans un premier temps, le recrutement de 25 marins entre 18 et 35 ans, un entraînement d'une durée de 5 semaines, l'emploi des marins dans les services auxiliaires et la mise en service d'unités belges battant le pavillon belge et le 'White Ensign' (le pavillon de la Royal Navy).

Le 24 septembre l'amiral Dickens obtient de l'Amirauté la levée de l'embargo sur la pêche maritime belge et française.

Fin septembre le Cdt André Timmermans est remplacé à la tête du Comité Consultatif par M. René Lesure, le directeur du personnel de la Régie de la Marine.

Le 4 octobre le Cdt Boël fait parvenir le plan de l'amiral Dickens, traduit en français, au ministre Gutt, à René Lesure, au commissaire Barbé et à A. Van Campenhout, chef de cabinet du ministre des Affaires économiques. Il leur fait part de ses conclusions: « J'ai donné les instructions nécessaires pour le recrutement de 25 hommes. Le lieutenant Billet, de la Marine de l'État, est chargé de cette mission sous l'autorité du commissaire Barbé. Le lieutenant Billet pourrait être mis à la disposition de l'Amirauté ». Il poursuit: « Depuis la rédaction de cette note 52 hommes ont été mis à la disposition de l'Amirauté ». Mais selon mes renseignements Billet, Depoorter et Morell ont recruté en septembre 62 hommes, à savoir 53 pêcheurs et 9 étudiants ... Il est étrange que ces 25 hommes de Boël correspondent au total des contingents du 21 octobre et du 2 décembre 1940 ... encore une énigme!



Le 10 octobre le Lt Billet reçoit l'ordre de se rendre le 14 du même mois à HMS Royal Arthur, le premier camp d'entraînement de la section belge. C'est à cette même époque qu'il est probablement nommé officier de liaison de la Marine de l'État auprès de la Royal Navy.

Le 31 octobre, à Londres, Hubert Pierlot constitue un gouvernement avec Camille Gutt, Paul-Henri Spaak et Albert de Vleeschauwer. C'est le début

d'une politique d'intrigues et de sabotage de la Marine Royale[5].

En novembre le baron Boël quitte l'Angleterre pour les États-Unis, selon certains à la suite de divergences de vues avec Pierlot, selon d'autres pour y défendre les intérêts de la Société Générale.

Des bureaux de recrutement pour la Belgian Section ouvrent leurs portes et à Liverpool, à HMS Eaglet, centre d'instruction de la 'Royal Naval Volunteer Reserve', est installée une école belge de formation de canonniers, sous la direction de Lt R. A. David de l'ex-corps des Torpilleurs, assisté du QM instructeur J. Corneau du **Zinnia**.

Fin décembre l'amiral Dickens visite, en compagnie de l'amiral français Muselier, les contingents belge, français et norvégien à HMS **Royal Arthur**.

1941

En janvier l'amiral Dickens se rend à HMS Lochinvar, où des Belges suivent des cours de déminage et d'artillerie. Il est également présent à l'embarquement de nos marins à bord du HMS **Quentin Roosevelt**, la première unité de la Belgian Section, sous commandement britannique.

5. En novembre 1942 le refus de Pierlot d'approuver un plan de réforme de nos Forces armées en Grande-Bretagne et au Congo, provoque une vive protestation de la part de nos patriotes et aurait occasionné une mutinerie à la caserne de Tenby et une tentative de putsch au Congo.

En février l'amiral Dickens prend connaissance du recensement des bateaux auxiliaires, à savoir les HM Trawlers (chalutiers): 104 belges, 30 hollandais, 30 français, 17 danois et 2 polonais. La flotte des 104 chalutiers belges se compose comme suit: 1 minesweeper, 48 patrol boats, 7 anti-submarine, 5 boom-defence, 25 balloon-barrage, 2 examination service et 16 'miscellaneous'. Ces auxiliaires sont tous commandés par des officiers de la RN et armés par des pêcheurs et des marins alliés ou britanniques; tous ces marins, à l'exception du personnel de la RN, sont à charge d'un 'British Fund' civil. À noter que quelques chalutiers belges ont été réquisitionnés avec tout leur équipage.

Déclaration, le 21 mars, de l'amiral de la Flotte, Sir Dudley P. R. Pound: « Admiral Dickens occupies a unique position owing to his experience and influence, and is 'persona grata' to the allied admirals ».

Le 3 avril l'AFO (Admiralty Fleet Order) 1379 crée une annexe de la Royal Navy, dénommée 'Royal Navy,Section Belge (RNSB)'.

Le 6 mai Dickens visite l''Holyhead's Auxiliary Patrol', où les patrouilleurs HM Trawlers **Sheldon** et **Reatia** sont armés par des Belges, sous le commandement d'officiers RN. Dans son discours il annonce la perspective proche d'une 'Belgian Navy'.

La 14 mai l'amiral Dickens demande à Van Campenhout que le gouvernement belge lui donne une indication sur le futur d'une éventuelle 'Belgian Navy' et si Pierlot est prêt à soutenir cette idée politiquement (aucune trace d'une réponse quelconque de notre gouvernement).

Le 9 juillet, à la suite d'un rapport du capitaine J. B. Kiston, le commandant de la base de Holyhead, Dickens est ravi d'apprendre que les cours d'anglais sont très appréciés, mais, par contre, surpris d'entendre que l'idée d'une 'Belgian Navy' ne suscite guère d'enthousiasme (de la part des Anglais ou des Belges ??).

En juillet en août des discussions ont lieu entre Dickens et l'Amirauté au sujet de la prééminence de commandement lors d'opérations navales avec les Alliés. Comme Dickens prévoit de confier un commandement au Lt Billet dans les Forces Côtières, il donne l'avis suivant: « Au cours d'opérations de navires alliés avec des navires de la Royal Navy, il serait absurde qu'un capitaine d'un croiseur hollandais suivît les ordres d'un lieutenant RN à bord d'un Motor Torpedo Boat; en fait, devant l'ennemi, le capitaine du croiseur devrait prendre le contrôle ».

Le 29 août le Comité Consultatif est dissous et la Régie de la Marine constituée par décret-loi.

En octobre l'Amirauté, contrairement à l'avis de Dickens, décide que le commandement, lors d'opérations mixtes, incombe exclusivement aux officiers de la Royal Navy.

Le 27 novembre l'AFO 5139 désigne les diverses 'Port Divisions' auxquelles seront rattachées les marines alliées: Forces Navales Françaises Libres: Portsmouth; Marine Royale des Pays-Bas: Chatham; Marine Royale Norvégienne, Marine Polonaise et Royal Navy (Section Belge): Devonport.

À partir de décembre quatre nouveaux venus participent aux réunions de l'amiral Dickens: les amiraux Diesen, Swirski, Sakellariou et Ghormley, respectivement de la marine norvégienne, polonaise, grecque et américaine.

1942

Début janvier le lieutenant Billet est révoqué par la Régie de la Marine, à la suite de ses protestations contre le refus belge de former une flottille MTB-MGB[6]. L'amiral Dickens obtient en sa faveur une mise en congé avec solde, tout en lui confiant des missions jusqu'au 15 mai.

Le 15 mars Dickens est nommé, 'Principal Naval Liaison Officer to the Allied Navies' (PNLO).

En mars, à la demande de Sir Anthony Eden, le sous-secrétaire Sir L. Oliphant fait part à l'amiral Dickens de la critique du 'Foreign Office' à l'égard du premier ministre Pierlot: « M. Pierlot procède d'habitude avec une grande précaution, son cerveau fonctionne très lentement et il agit notoirement de mauvaise grâce, même quand il a pris une décision ». Dickens n"y voit aucune objection.

Le 16 mai le Lt Billet est envoyé aux camps d'entraînement des Opérations Combinées en Écosse, les HMS **Dundonald** et **Dinosaur**. Après son stage à Dinosaur il reçoit le commandement du LCT[7] 159, une péniche de débarquement de chars, de la Seconde Flottille du Lt Cdr Earl Beatty RN à Beaulieu River.

Le 4 juin un 'Agreement' est signé par les ministres respectifs des Affaires Etrangères, Sir Anthony Eden et Monsieur P-H. Spaak,

6. MTB: Motor Torpedo Boat – MGB: Motor Gun Boat.

7. LCT: Landing Craft Tanks.

relativement à l'organisation et l'engagement des Forces Armées belges dans le Royaume-Uni. Cet accord prévoit entre autres que:

- les trois forces armées belges seront mises sous commandement britannique, à l'exception des forces armées du Congo belge;

- l'armée de terre et l'armée de l'air sont à charge du gouvernement belge;

- la RNSB est à charge de l'Amirauté mais le recrutement incombe aux Belges;

- la RNSB tombe sous la juridiction de l'Amirauté, l'armée de terre et de l'air sous celle du gouvernement belge.

Le 5 juin Dickens sollicite un entretien avec M. Van Campenhout au sujet de la Section belge et du comité 'Anglo-Belgian'. Il est très déçu du manque de soutien de la part des instances belges.

Le 11 juin l'équipe de Dickens est renforcée par le Captain D.A.H. Larking RNR (ret), le Commander E.D.P. Pinks RNVR (ret), le Pay commander G.W.S. Chids RN et SAR le prince Dimitri (neveu du tsar Nicolas II de Russie). Son second, M. Moss-Blundell, reçoit également la pêcherie dans ses attributions et le Lt Morrell le 'Welfare'.

Un arrêté-loi belge du 1er juillet autorise le ministre des Communications à mobiliser nos compatriotes pour servir dans la marine marchande et la pêche maritime. À la réception de cette nouvelle la réaction de Dickens est immédiate; il va réintégrer Billet dans la Section Belge. En août, il réussit à convaincre l'Amirauté d'accorder à Billet une commission de 'Lieutenant commander' dans les Forces Côtières.

Le 14 juillet le Lt Billet est nommé 'Naval Liaison Officer' auprès du 14th Army Tank Batallion, dont le quartier-général se trouve à Seaford.

Le 26 juillet, à Rex House, le Lt Cdr Andrews du 14th Army Tank Batallion, le Lt Cdr Earl Beatty et V. Billet parviennent à persuader l'amiral Dickens à permettre à Billet d'être présent au raid sur Dieppe.

Le 30 août le rapport de la 'Mobile Casualty Section' confirme à Dickens la disparition de V. Billet et son absence des listes des prisonniers. Dickens perd ainsi l'officier qui s'était dévoué corps et âme à la création d'une Marine Royale belge.

En septembre M. Van Campenhout demande à Dickens d'approuver le projet de son gouvernement de convertir quatre chalutiers belges en deux patrouilleurs et deux dragueurs de mines en vue de les envoyer au Congo.

Le 25 septembre le gouvernement belge reçoit des États-Unis l'offre d'une unité anti-sous-marine de 830 tonnes, dont l'effectif se composerait de 5 officiers et 80 matelots. M. Pierlot demande l'avis de l'amiral Dickens et le 28 Moss-Blundell lui recommande d'accepter cette offre.

En octobre Dickens fait savoir qu'à son avis qu'il y a encore trop de pêcheurs et de marins au service des forces alliées, ce qui porte préjudice au recrutement pour la Section Belge. Il demande l'intervention de l'Amirauté, principalement auprès des gouvernements belge et norvégien.

Le département de Dickens déménage à Queen Anne's Mansions, Londres SW1.

Le 5 octobre Dickens recommande à Pierlot d'accepter l'offre américaine. Il lui conseille toutefois, compte tenu des circonstances, de demander que la livraison soit déférée jusqu'au moment où le recrutement de le Section Belge s'améliorera.

À la mi-novembre l'amiral Dickens demande à être déchargé de ses fonctions et en mars 1943, sur proposition de l'amiral Andrew Cunningham, commandant en chef de la flotte méditerranéenne de la RN, il sera nommé 'Flag officer' en Tunisie. Selon certains Dickens aurait souhaité une commission plus active. Son département fonctionnait parfaitement et les seuls problèmes auxquels il était confronté étaient de trouver dans les plus brefs délais des chantiers pour les navires alliés endom-

magés ainsi que le recrutement de marins. Malheureusement dans son 'diary', à part quelques commentaires sur les défaites et victoires alliées, il n'y a aucun mot sur ses activités et rencontres.

À partir du 7 décembre le Vice-Admiral E.L.S. King[8], l'assistant de l'amiral Moore, prend connaissance du fonctionnement du département de Dickens. Selon l'Amirauté il est inactif du 7/12/1942 au 20/1/1943.

Le 10 décembre Van Campenhout porte à la connaissance de Dickens que les travaux, au chantier de Brixham, aux chalutiers O179 Ibis II, O124 De Heilige Familie, O285 Marie-José-Rosette et O350 Roi Léopold, sont supervisés par Léon Lurquin, capitaine au long cours et ex-second du Léopoldville, Arsène Blondé et Pierre Lusyne[9], patrons de pêche 1ère classe, et Albert Smagge, 2nd mécanicien. Van Campenhout prévoit que ces unités seront prêtes le 15 février 1943 et il suggère de confier le commandement de cette flottille à Lurquin et de désigner ces quatre volontaires pour le projet proposé au Congo belge par le gouvernement belge.

1943

Le 20 janvier le Vice-amiral King rejoint Dickens à Queen Anne's Mansions.

Devant l'attitude anti-Marine Royale du gouvernement Pierlot, le silence du directeur Lesure et en raison de l'absence, à défaut de politiciens, de personnalités comme le baron Boël ou de marins comme le Lt Billet, Dickens et King proposent au First Lord Alexander que la RNSB fasse dorénavant partie intégrante de la Royal Navy.

Le 23 janvier, à Whitehall, a lieu la relève de Dickens. À partir de ce jour King ignore complètement le gouvernement belge et la Régie de la Marine (aucune trace de correspondance quelconque en 1943-1944).

A titre de renseignement:

- Le 6 février M. Halifax, ambassadeur de Sa Majesté à Washington, porte à la connaissance d'Anthony Eden que le gouvernement belge vient de conclure un accord militaire, économique et financier avec les États-Unis; accord signé par notre ambassadeur comte Robert van der Straeten et M. Cordell Hull, Secretary of State, pour les EU.

- Le 13 mars le gouvernement Pierlot fait part de son intention de décerner la Croix de Guerre à l'amiral Dickens, pour services rendus à la RNSB; le 28 avril l'Amirauté informe diplomatiquement M. Spaak que Dickens ne peut accepter cette décoration qu'après la guerre.

- Le 12 mai A.G. Gunnard du 'Statistical Office' du War Cabinet fait savoir à l'Amirauté que les effectifs de la RNSB devraient figurer dans les totaux de la Royal Navy.

- Le 24 mai, à la suite du manque de personnel et de problèmes techniques, King abandonne le projet congolais proposé par Van Campenhout et il en informe l'Amirauté; des quatre volontaires, seul Lurquin rejoint la Section Belge.

- C'est King qui décidera du remplacement des commandants et codeurs RN à la RNSB par des Belges; à l'exception toutefois du HMS Buttercup à bord duquel il y aura encore des codeurs RN et qui sera commandé du 28/3/1944 au 19/9/1944 par le Lt Cdr Hunter RNR.

À suivre.

Georges Billet

8. Vice-admiral Edward Leigh Stuart King (1889-1971). 1901: cadet; 1908: Sub-lieutenant; 1914: Lt Gunnery; 1916: Lt Cdr; 1924: Fleet Gunnery Officer; 1926: Captain; 1928: Assistant Director of Plans; 1932: Deputy Director of Plans; 1933: Director of Plans; 1935: Rear-admiral CO HMS Queen Elisabeth and Despatch; 1939: Rear admiral CO HMS Warspite and Repulse.; 1940: Vice-admiral 15th Cruiser Squadron CO HMS Naiad; 1941: Assistant Chief of Staff (Trade); 23/1/1943: PNLO; 5/8/1945: Admiral Chairman of Allied Central Minesweeping Clearance Board; retired 27/11/1946.

9. Pierre Lusyne: un des héros belges de Dunkerque

Onze Vlaamse vissers tijdens de 1ste Wereldoorlog

Onze Vlaamse vissers hebben zich tijdens de 1ste Wereldoorlog dikwijls, op gevaar van hun leven, onderscheiden bij reddings- en gevechtsoperaties op zee. Veel van deze moedige mannen zijn omgekomen toen hun schip beschoten of getorpedeerd werd of op een mijn liep. Sommige onder hen werden voor deze acties reeds tijdens, andere na de grote oorlog onderscheiden. De moedige inzet van deze, soms heldhaftige, bemanningen heeft recht op erkenning. Niettegenstaande hun 'exploten'† bekend zijn, zijn ze voor zover ik weet nog weinig beschreven. Hun avonturen liggen veelal veilig opgeborgen in diverse, soms wanordelijk opgestelde archiefstukken. Dit artikel wil aan enkele van hun wapenfeiten wat meer verdiende bekendheid te geven.

Deel I: chronologisch overzicht

1914

Ons overzicht vangt aan op 21 augustus 1914. De oorlog is zeventien dagen oud wanneer de O.103 **Marie-Louise** Oostende binnenloopt met 41 opgepikte schipbreukelingen van de Deense **Maryland** uit Kopenhagen, die tussen de Galoper en de Outer Gabbard op een mijn gelopen is en gezonken.

Bemanning: Lus Emiel, schipper. Barbaix P., Larsen C. en Decraecke J.M., matrozen.

1915

26 mei 1915, de oorlog is nu volop aan gang. De O.190 **Jacqueline** met zijn twaalfkoppige bemanning onder schipper Arsène Blondé is aan het vissen op 50°27' NB - 8°44' WL, wanneer zij plots getuige zijn van de beschieting door een Duitse U-boot van de Engelse koopvaarder SS. **Morwina** met zijn 29-koppige bemanning. Schipper Arsène Blondé geeft onmiddellijk bevel het vistuig te kappen en vaart zigzaggend en op volle kracht, het geschut negerend, naar de duikboot met het inzicht deze te rammen en zo in de grond te boren. De bedreigde Duitser breekt snel het gevecht af en verdwijnt als de bliksem onder water. De **Morwina** en zijn bemanning zijn gered. Arsène Blondé wordt voor zijn stoutmoedigheid door de Belgische Minister van het Zeewezen gelukgewenst. De Engelse regering verleent hem een medaille en een zilveren beker met inscriptie, zijn bemanning ontvangt een geldelijke beloning.

Bemanning: Blondé Arsène, schipper. Labbeke Antoon, stuurman. Klausing Alfred, Pauwels Karel, Vermeire Ferdinand, Brackx Polydoor en Dewaele Louis, vissers. Driesmans Gustaaf, scheepsjongen. Vanmuysen Alfons, machinist. Gyssens Alfons en Dedrie Jan, stokers. Fontaine Hendrik, hulpstoker.

Op 29 juni 1915, rond 19u, torpedeert een Duitse onderzeeër op 50°40' NB - 5°55' OL het Engelse koopvaardijschip SS. **Arminia**. Honderdvijfentwintig opvarenden gaan in de reddingsboten. 's Anderendaags rond 6u worden ze opgemerkt door de bemanning van de O.85 **President Stevens**. Schipper Pieter Defer draait bij, neemt de 125 schipbreukelingen, waaronder 14 gekwetsten, aan boord en brengt ze veilig aan de wal te Milford Haven. Uit dankbaarheid bedenkt de Engelse regering hem met een gouden uurwerk met inscriptie. De tienkoppige bemanning ontvangt een geldelijke beloning. Onder de bemanningsleden, mijn oom Camiel Weise. Camiel zal later deel uitma-

ken van de bemanning van de motortreiler O.294 **Van Der Goes** die jammerlijk met man en muis verdween in de nacht van 22 op 23 januari 1939 ter hoogte van Trevose Head in het kanaal van Bristol. Hij liet een weduwe en drie kinderen na.

Bemanning: Defer Pieter, schipper. Junqui Albert, stuurman. Hagers Karel, Koten Désiré, Defer Pieter en Degruyter Richard, vissers. Vandenbussche G., machinist. Degruyter August, lichtmatroos. Vincke Jacques en Weise Camiel, stokers.

De volgende dag, 30 juni 1915, vaart de O.82 **Gaby** ter visserij wanneer de bemanning op 60 mijlen westelijk van de Scilly eilanden getuige is van de beschieting van de Engelse SS. **Lomas** door een U-boot. Het schip zinkt. Ze slagen erin de 25 schipbreukelingen te redden en te Milford Haven te ontschepen. Schipper August Declercq ontvangt vanwege de Engelse regering als beloning een zilveren inktkoker met inscriptie. Zijn bemanning ontvangt, zoals gebruikelijk, een geldelijke beloning.

Bemanning: Declercq August, schipper. Molleman Eduard, stuurman. Heinderson Pieter, Deley Polydoor, Devriendt Henri, Geril Frans, Declercq Alfons, vissers. Dewitte Adrien, scheepsjongen. Jolijt Gustaaf, werktuigkundige. Borgoo Emiel, Pollet Alfons en Brackx Richard, stokers.

Op 4 juli krijgt de Duitse U-39, op patrouille in de omgeving van de Scilly eilanden, contact met de **Fury Cross**, een Noorse bark. Het schip wordt tot zinken gebracht. De negenkoppige bemanning van de O.35 **Alfred-Edith**, onder schipper Richard Brouckxon, redt de achttien bemanningsleden en zet ze in Milford aan de wal.

Bemanning: Brouckxon Richard, schipper. Deplanterd Eduard, stuurman. Braem Corneel, Braem Pieter, Dely Eduard en Ocket August, vissers. Wouters Gerard, scheepsjongen. Devos Arthur, werktuigkundige. Coosemans Jan en Haeghebaert Emiel, stokers.

Ook de Engelse SS. **Vansterum** ontsnapt niet aan de heftige duikbootoorlog en wordt op 25 december ter hoogte van de Smalls in de grond geboord. De 42 schipbreukelingen worden gelukkig door de O.151 **Nadine** opgemerkt, opgevist en veilig aan wal gebracht. Schipper Lodewijk Ponjaert ontvangt van de Engelse regering een gouden uurwerk met inscriptie. Zijn tien bemanningsleden ontvangen een geldelijke beloning.

Bemanning: Ponjaert Lodewijk, schipper. Rouzee Pieter, stuurman. Ponjaert Robert, Hubrechsen Eduard, Ponjaert Leopold, Falin Max en Laneres Henri, vissers. Wallaeys Isidoor, machinist. Rouzee Oscar, Devriendt Frans en Monteny Jozef, stokers.

1916

Op 23 maart 1916, 20 mijl ZZO van Main Head, verplicht de commandant van een Duitse U-boot de vijfkoppige bemanning van de Noorse bark **Chaema** in de reddingsboot plaats te nemen waarna hij hun schip met kanonvuur tot zinken brengt. De bemanningsleden worden door de O.83 **Marcella**, gezagvoerder August Wittrock, opgemerkt, aan boord genomen en te Milford ontscheept. De **Marcella** wordt op 2 februari 1917 zelf het slachtoffer van een Duitse onderzeeër die haar in de grond boort. De elf bemanningsleden kunnen zich gelukkig redden.

Bemanning: Wittrock August, schipper. Pierre Emiel, stuurman. Ponjaert Jan, Jooris Pieter, Zonnekeyn Pieter en Deley Polidoor, vissers. Neuts Gustaaf, scheepsjongen. Engelbrecht Jules, werktuigkundige. Lust August, Depuydt Robert en Houcke Jan, stokers.

De Engelse smack R.184 **Ada** uit Ramsgate wordt op 2 februari 1917 25 mijl ten NW van Trevose Head in de grond geboord. De driekoppige bemanning zal zes uur in een reddingsboot rondzwalpen vooraleer ze door de stoomtreiler O.25 **Koning Albert** gered worden en te Milford ontscheept. De drie mannen zullen schipper Emiel Zanders en zijn negenkoppige bemanning wel erg dankbaar geweest zijn.

De bemanning van de O.82 **Gaby** onderscheidt zich opnieuw wanneer ze op 2 mei 1916, op 52°20' NB - 11° OL, de vier overlevenden van de Franse visserssloep **Bernadette**, die al 28 uur ronddobberen in hun reddingsboot, oppikken en te Milford Haven aan wal brengen. De Franse regering verleent Schipper August Declercq de zilveren reddingsmedaille, zijn stuurman Declercq A. de bronzen.

Bemanning: Declercq August, schipper. Declercq A., stuurman. Heinderson Pieter, Degruyter A. en Crikillie E., vissers. Seys Frans, scheepsjongen. Jolijt Gust, werktuigkundige. Mestdagh Karel, Depuydt Lodewijk en Ryngoudt Jozef, stokers.

1917

Het wordt 30 januari voor onze vissers opnieuw betrokken worden bij een reddingsoperatie. De O.97 **Marie-Louise** pikt op 60 zeemijl ZZO van St. Amus Head de vijfkoppige bemanning van de Engelse smack WHH 539 uit Lowestoft op. Ook dat scheepje werd gezonken door een U-boot. Schipper Hendrik Beuren en zijn tienkoppige bemanning ontvangen van de Engelse regering een zilveren beker met inscriptie.

Bemanning: Beuren Hendrik, schipper. Klausing Alfred, stuurman. Herborn Arthur, Depuydt August, Labbeke Eugeen en Vanacker Leon, vissers. Vandenberghe F., scheepsjongen. Poppe Lodewijk, werktuigkundige. Declerck A., Wery Paul en Viaene Pieter, stokers.

Bemanning: Zanders Emiel, schipper. Wittrock Camiel, stuurman. Deley Jan, Rassaert Emiel, Nierinck Corneel en Vanmaele Jan, vissers. Lauwers Lodewijk, werktuigkundige. Henry Jozef, Rouzee Maurice en Vanhecke Jozef, stokers.

Op 30 maart 1917 redt de bemanning van de O.151 **Nadine** voor de tweede maal de bemanning van een koopvaarder, deze keer die van het Engelse SS. **Crispin** met thuishaven Liverpool. De redding van de 73 bemanningsleden gebeurt ter hoogte van Waterford, in de Ierse zee, waar hun schip door een daar patrouillerende vijandelijke onderzeeër getorpedeerd werd. De onfortuinlijke bemanning wordt veilig te Milford Haven aan land gebracht. De Booth Steamship Ltd., eigenaar van het schip, beloont schipper en bemanning met een zilveren beker met opschrift en een geldelijke beloning.

Bemanning: Ponjaert Lodewijk, schipper. Goetghebeur A., stuurman. Hubrechtsen Eduard, Laneres Henri, Ponjaert Leopold en Ponjaert Robert, vissers. Wallaeys Isidoor, werktuigkundige. Willem Isidoor, Boussemaere Willem en Carbon Gaspard, stokers.

Op 21 mijl westelijk van Trevose Head redt de O.38 **Prinses Marie-José** op 5 juni 1917 vier bemanningsleden van het Engelse watervliegtuig nr. 8654 dat in zee gevallen en gezonken is. De Engelse admiraliteit stuurt schipper Pierre Lefever een bedan-

kingsbrief. Zijn bemanning krijgt een geldelijke beloning.

Bemanning: Lefever Pierre, schipper. Verstraete F., stuurman. Vanleke G., Rouzee G., Dely Emiel en Smissaert A., matrozen. Hoste Camiel, machinist. Verburgh Charles en Seurynck A., stokers. Tourlemain A., scheepsjongen.

Zoals al eerder gebeurde, gaan onze vissers de confrontatie met de Duitse Kriegsmarine niet uit de weg. Het is weer eens de onverschrokken Arsène Blondé die op 17 juli 1917 in St. Georges Channel samen met de bewapende stoomtreiler C.P.12 van Cardiff door een grote Duitse onderzeeboot aangevallen wordt. De C.P.12 wordt in de grond geboord en zinkt, een groot gedeelte van de bemanning meeslepend in de dood. Niettegenstaande schipper Arsène Blondé met zijn O.140 ***Raymond*** in de mogelijkheid is te vluchten tot het gevaar geweken is blijft hij ter plaatse. Hij slaagt erin een groot passagiersschip voor het gevaar te verwittigen en de komst van een Engelse torpedojager te verhaasten. Na tussenkomst van de Engelse admiraliteit, krijgt hij voor zijn moedig gedrag van de Engelse regering een brief met gelukwensen. De verenigde Belgische reders ter visserij betonen hem eveneens hun erkentelijkheid.

Bemanning: Blondé Arsène, schipper. Labbeke Antoon, stuurman. Vandewalle Karel, Ponjaert Jan, Vanacker Karel en Geselle Jules, vissers. Gallé Antoon, scheepsjongen. Borgo Emiel, werktuigkundige. Lust August, Coenye Alfons, Brackx Richard en Gillegot Theo, stokers.

Op 52°40' NB - 12°05' WL wordt de Engelse SS. **Baystate** met thuishaven Liverpool door een Duitse U-boot gezonken. Gelukkig vinden de 23 schipbreukelingen weer schipper Arsène Blondè en de tien bemanningsleden van de O.140 **Raymond**, op hun weg. De schipper ontvangt van de Engelse admiraliteit een zilveren beker met inscriptie, de bemanning een geldelijke beloning. Deze reddingsoperatie verloopt in nauwe samenwerking met de O.81 **Isa** van schipper Louis Dedrie.

Bemanning: Blondé Arsène, schipper. Labbeke Antoon, stuurman. Vandewalle Karel, Ponjaert Jan, Ureel Alberic, Vanacker Karel en Geselle Jules, vissers. Gallé Antoon, scheepsjongen. Engelbrecht J., werktuigkundige. Lust August en Coenye Alfons, stokers.

Schipper Louis Dedrie van de O.81 **Isa** schrijft in zeer korte tijd maar liefst drie reddingen op zee op zijn naam. Een eerste maal wanneer hij op 52°40' NB - 12°05' WL samen met de O.140 **Raymond** de opvarenden van het Engelse SS. **Baystate** oppikt. Een tweede maal wanneer hij met zijn elfkoppige bemanning op 20 juni 1917 op 52°42' NB - 12°10' WL nog eens 18 schipbreukelingen van de Engelse SS. **Monarch** met thuishaven Glasgow, oppikt en te Milford aan land brengt. Een derde maal op 2 juli 1917 wanneer hij ter hoogte van Bull Rock 24 bemanningsleden van het door een Duitse U-boot gekelderde Italiaanse SS. **Hoibus**, thuishaven Genua, redt en te Milford binnenbrengt. Dit zal wel een record zijn. De Engelse Admiraliteit beloont hem met een zilveren beker met inscriptie. De bemanning ontvangt een geldelijke beloning. Van de Italiaanse regering ontvangt de schipper het 'Kruis van Ridder in de Orde der Kroon'.

Bemanning: Dedrie Louis, schipper. Coene Frans, stuurman. Hallemeersch C., Deroo L., Brackx Frans en Desmit Leopold, vissers. Dewitte Adrien en Beauprez Eduard, scheepsjongens. Gorrebeeck L., machinist. Dedrie Jan, Pollet Alfons en Viaene Pieter, stokers.

Op 6 augustus worden de zes bemanningsleden van de gezonken Deense schoener **Diana**, met thuishaven Marstal, door de twaalf bemanningsleden van de stoomtreiler

O.55 **Comte Horace Vandenburgh**, onder gezagvoerder schipper August Van Wetter, aan boord genomen op 52°25' NB - 12° WL en overgebracht naar Milford.

Bemanning: Van Wetter August, schipper. Barbaix Frans, stuurman. Legein Rochus, bootsman. Verhelst Pieter, Willaert Henri, Steenkiste Georges en Huys Camiel, vissers. Everaert Gustaaf, scheepsjongen. Terpoorter Louis, werktuigkundige. Boussemaere H., Dewitte Frans, Martinsen O. en Corveleyn O., stokers.

Dezelfde dag ontdekt de bemanning van de O.85 **President Stevens** op 52°25' NB - 12° WL twee reddingsboten die reeds sedert de vorige dag, met 33 bemanningsleden van het Engelse SS. **Kathleen** uit Londen, ronddobberen. Hun schip werd door een vijandelijke onderzeeër gezonken. Ze worden veilig thuisgebracht.

Bemanning: Defer Pierre, schipper. Laforce Eugeen, stuurman. Haeck André, Makelberghe Louis, Hagers Karel, Vanhoucke August en Declercq Pierre, vissers. Seys Ferdinand, scheepsjongen. Van Muyssen Alfons, machinist. De Keyser Hendrik, Pierre Emiel en Verbrugghe Jules, stokers.

Op 10 mijl zuidoost van Hook Point, de vuurtoren van Waterford, redt schipper Goderis met de O.170 **Delta A**, op 6 oktober 1917, 25 zeelieden van de Engelse SS. **Bedale** gekelderd door een Duitse onderzeeër. Hij ontvangt van de Britse admiraliteit een brief waarin ze haar waardering uitspreekt voor 'het schoon gedrag' van onze vissers. De O.170 zal op 20 april 1918 zelf door een vijandelijk schip in de grond geboord worden.

Bemanning: Goderis H., schipper. Vanhoucke Jan, stuurman. Desitter Eduard, Van Loocke Pierre, Defer Eduard, Van Houck Frederic, Leyne Alfons en Vynck Pierre, matrozen. Ansquér Antoon, machinist. Reilzen Emiel, Allaert Victor, Vandenberghe Jos en Provoost Alfred, stokers. Van Houck Alfons, hulpvisser.

Op 4 december 1917 valt schipper Louis Dedrie, met zijn bewapende stoomtreiler O.81 **Isa**, zonder aarzelen een Duitse duikboot aan, lost enkele kanonschoten en verplicht zo de Duitser te duiken. De confrontatie heeft plaats op 51°15' NB - 05°05' WL.

Bemanning: Dedrie Louis, schipper. Major René, stuurman. Hallemeersch Pierre, Deroo Louis, Brackx Frans en Desmet Leopold, matrozen. Dewitte Adrien, scheepsjongen. Gorrebeeck Louis, machinist. Dedrie Jan en Gorrebeeck Henri, stokers.

13 december, St.Georges Channel. Door zijn vastberaden actie dwingt de O.131 **John** een Duitse duikboot tot duiken.

Bemanning: zie 9 januari 1918.

Op 21 december ontmoet de O.75 **Ibis V**, een bewapende treiler, in St.Georges Channel op de oostkust van Ierland ook een Duitse onderzeeër. Schipper Adolf Brys opent onmiddellijk de jacht en verplicht de Duitser het hazenpad te kiezen. Onder zijn elfkoppige bemanning Adrien Weise, mijn grootvader, machinist aan boord.

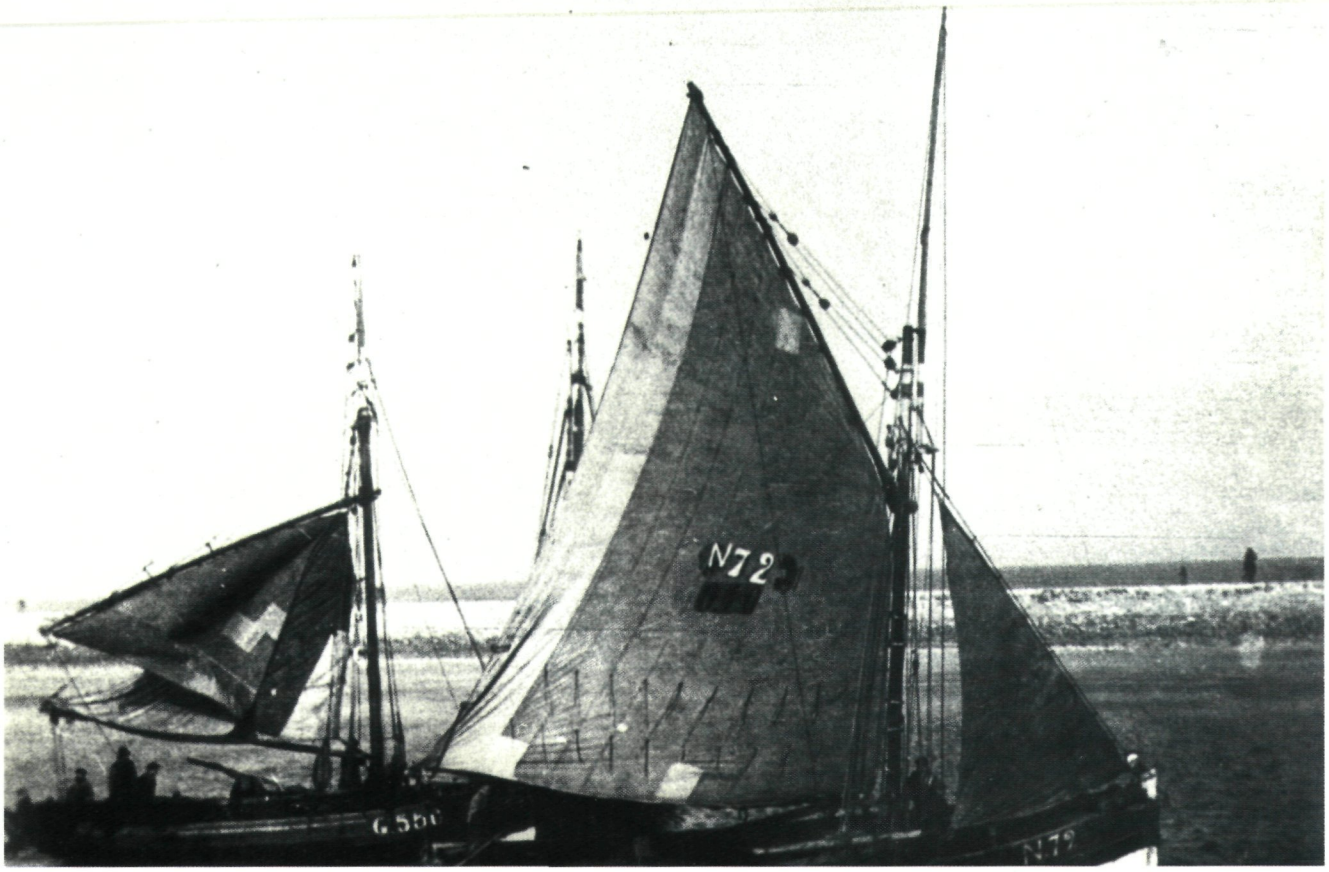
Bemanning: Brys Adolf, schipper. Pierre Emiel, stuurman. Vandeputte Corneel, Locquet Vincent, Van Roose Jeroom, Defer Pieter en Arents Florimond, vissers. Weise Adrien, machinist-werktuigkundige. Vandenbussche Gust en Rouzee Ernest, stokers. Vandenbussche Gerard, hulpstoker. Declerck Arthur, scheepsjongen.

22 december 1917 wordt voor onze zeelui die dienen aan boord van de bewapende escorteschepen een drukke dag. De O.154 **Marguerite**, onder schipper Frederik Verduyn, bestrijdt op 35 mijl westelijk van de Smalls gedurende ruim een half uur een vijandelijke U-boot en verplicht deze te duiken. Bij deze minizeeslag vuurt hij niet minder dan 28 kanonschoten af.

Bemanning: Verduyn Frederik, schipper. Vermeersch Michel, stuurman. Vanhoeck August, Falin Max, Lambrecht Henri en Hennaert Frans, vissers. Devriendt Karel, machinist. Vandenameele Jules, Labbeke Jan, Daen Jeroom en Steenhuyzen Edmond, stokers.

Eveneens op 22 december 1917 snelt schipper Pieter Azaert met de O.43 **Marthe** verschillende schepen ter hulp die door een Duitse onderzeeër onder vuur genomen worden op 35 mijl WZW van de Smalls. De O.43, een bewapende treiler, opent zonder aarzelen het vuur en verplicht de U-boot tot tweemaal toe te duiken.

Bemanning: Azaert Pieter, schipper. Deplanterd Eduard, stuurman. Desmet August, Wauters Leopold, Asaert Eduard, Therry Frans en Smissaert Emiel, vissers. Clayes Eduard, machinist. Degrave Jan en Bauwens Karel, stokers.



In St.Georges Channel valt de O.38 **Prinses Marie-José**, onder bevel van schipper Louis Klausing, dezelfde dag een Duitse duikboot aan die schoten loste op de O.154 **Marguerite**. Het verslag vermeldt dat hij er in slaagde, na een gevecht dat ruim veertig minuten duurde, de Duitser 'in de grond te schieten'. Voor dit feit beloont de Engelse Koning hem met het DSC (Distinguished Service Cross). Wellicht ging het in de drie voorgaande acties om dezelfde Duitse duikboot.

Bemanning: Klausing Louis, schipper. Verstraete Frans, stuurman. Vanleke Gustaaf, Rouzee Gustaaf, Dely Emiel en Smissaert Arthur, matrozen. Hoste Camiel, machinist. Verburgh Karel en Seurinck Arthur, stokers. Van Houcke Leon, scheepsjongen. Tourlemain Alfons, tremmer.

1918

Het jaar begint slecht. Op 3 januari, terwijl de O.131 **John**, op 18 mijl ZW van de Smalls aan de korre ligt samen met de O.55 **Comte Horace Vandenburgh**, komen ze door een verkeerd manoeuvre van deze laatste in aanvaring. De John zinkt binnen de drie minuten. Schipper Pieter Pincket redt, na het ondergaan van zijn schip, al zwemmend drie leden van zijn bemanning. Zes anderen verdrinken (er staan er slechts vijf op de verlieslijst; de zesde werd er door de auteur aan toegevoegd). Of schipper Pieter Pincket voor zijn heldendaad beloond werd wordt niet vermeld.

Bemanning: Pincket Pieter, schipper. Dedrie Louis, stuurman. Calcoen August (†), Declerck Pieter, Allary Leonce (†), Meyer Eduard (†), Baert Pieter, Gillegot Theodoor en Gillegot Hendrik, vissers. Vanhoucke Frans (†), scheepsjongen. Deman André (†), machinist. Deman Jozef, stoker. Degruyter Arthur, hulpstoker (†).

Na dit dramatisch zeeongeval zal de O.55 **Comte Horace Vandenburgh** op 17 februari 1918 door zijn stoutmoedig optreden bij Main Head een vijandelijke duikboot verplichten te duiken.

Bemanning: Van Wetter August, schipper. Barbaix Frans, stuurman. Legein Rochus, bootsman. Willaert Hendrik, Steenkiste Georges, Goetghebeur Frans, Dewitte Frans en Dewitte Louis, vissers. Terpoorter Louis, machinist. Boussemaere Hendrik, Henry Jozef en Everaert Gustaaf, stokers.

Schipper Frans Coopman aan boord van de O.76 **Ibis VI** pikt op 20 mijl zuidelijk van de Lundys op 23 februari 1918 rond middernacht 18 schipbreukelingen van het Engelse SS. **Townelay** op. De bemanning van het getorpedeerde schip bevindt zich reeds 27 uren in de reddingsboten wanneer de Vlaamse vissers hen opmerken en in Milford in veiligheid brengen. Later, de datum is echter niet vermeld, redt de **Ibis VI** 10 mijl westelijk van de Smalls nog twee Amerikaanse piloten die met hun vliegtuig in zee gevallen zijn. Het vliegtuig gaat verloren. Er wordt niet vermeld of schipper Frans Coopman en zijn elfkoppige bemanning voor deze acties een beloning kregen.

Bemanning: Coopman Frans, schipper. Labbeke Eugeen, stuurman. Acken Eduard, Henri Leonard, Degruyter Richard en Dewitte Antoon, vissers. Neuts Gustaaf, lichtmatroos. Willeput Hendrik, scheepsjongen. Tack Désiré, machinist. Coenye Alfons, Hennebel Richard en Coopman Gerard, stokers

Op 7 maart zal de O.120 **Baron Ruzette** op 35 mijl WNW van de Smalls een duikboot, die andere schepen in de regio aan het beschieten is, verplichten tot duiken.

Bemanning: Zonnekeyn Pierre, schipper. Klausing Leon, stuurman. Gonsales Edmond, Martinsen Oscar, Verkouillie Oscar, Corveleyn Victor, vissers. Brackx Maurice, scheepsjongen. Messing Corneel, machinist. Vandaele Pierre en Heylen Victor, stokers.

Op 31 maart, in St.Georges Channel, dwingt de O.85 **President Stevens** een grote duikboot, die er andere schepen aanvalt, onder water.

Bemanning: Defer Pierre, schipper. Laforce Eugène, stuurman. Haeck André, Makelberghe Louis, Hagers Charles, Van Houcke August en Declercq Pierre, vissers. Seys Ferdinand, scheepsjongen. Van Muysen Alfons, machinist. Dekeyser Hendrik, Verbrugghe Jules en Pierre Emiel, stokers.

We besluiten dit overzicht op 27 april 1918, dag waarop de O.35 **Alfred-Edith** in het St.Georges Channel een twintig minuten durend gevecht aangaat met een Duitse onderzeeër die haar en andere vaartuigen aanvalt. Het verslag vermeldt dat de U-boot in de grond geboord werd. Schipper Richard Brouckxon ontvangt hiervoor uit handen van de Engelse Koning het DSC, de bemanning een geldelijke beloning.

Bemanning: Brouckxon Richard, schipper. Deprée Charles, stuurman. Ocket August, Smissaert Karel, Cottriau Leopold en Braem Corneel, vissers. Devos Arthur, machinist. Coosemans Jan en Haegebaert Emiel, stokers.

Deel II: Lijst van de vissersschepen die verdwenen door een oorlogsfeit

7 oktober 1914: O.213 **Louis-Emil**e gezonken na contact met vijandelijke mijn. Er zijn geen overlevenden.

Bemanning: Smissaert Hendrik (†), stuurman. Droogenbrood Alfons (†), Degruyter Jean (†), Janssoone Gustaaf (†), vissers. Smissaert Arthur (†), scheepsjongen. Simoen Hendrik (†).

2 juni 1915: O.171 **Delta B** wordt in de grond geboord door de U.34. De bemanning wordt gered.

Bemanning: Titeljon Pierre, schipper. Titeljon Gerard, stuurman. Demesmaecker Alfred, Remaut Leopold, Allary Leonce, Gonsales Achiel en Labbeke Jean, vissers. Messing Corneel, machinist. Cornu Gustaaf, Terpoorter Adolf en Deurtte Frans, stokers.

14 juli 1915: N.1 **Vivid** gezonken na mijnexplosie. Er zijn geen overlevenden.

Bemanning: Nyville Benjamin (†), stuurman. Nyville Hubert (†), Boels Hendrik (†) en Devey Emiel (†), vissers.

- november 1916: O.218 **Alfons-Marceline** beschoten door vijandelijk schip en gezonken. Er zijn geen overlevenden.

Bemanning: Desomer Jan (†), stuurman. Desomer Jozef (†), Laforce August (†) en Carbon Frans (†), vissers.

23 november 1916: N.25 **Hendrik** door vijandelijke onderzeeër in de grond geboord.

Bemanning: Vyaene Louis, stuurman. Vyaene Emiel, Nassel Frans en Blondé August, vissers.

26 december 1916: O.126 **Neptune** door een vijandelijke U-boot getorpedeerd.

Bemanning: Zonnekeyn Louis, schipper. Aspeslagh Jacques, stuurman. Corveleyn Victor, Labbeke Eugeen, Vanacker Charles en Vanacker Leon, matrozen. Vansieleghem Louis, machinist. Torreborre Vincent en Depaep Leon, stokers.

30 december 1916: N 20 **Marguerite** door vijandelijk onderzeeër in de grond geboord.

Bemanning: Decrop Paul, stuurman. Popelier Albert en Decrop Nestor, vissers.

30 januari 1917: O.83 **Marcelle** door vijandelijke onderzeeër in de grond geboord.

Bemanning: Wittrock August, schipper. Pierre Emiel, stuurman. Ponjaert Jan, Deley Polidoor, Acken Edouard en Janssoone Louis, vissers. Neuts Gustaaf, scheepsjongen. Engelbrecht Jules, machinist. Vandenameele Jules en Soete Jules, stokers. Pierre Emiel, hulpstoker.

19 februari 1917: P 82 **Justine-Marie** gezonken na het tot ontploffing brengen van een springlading aan boord geplaatst door bemanningsleden van een vijandelijk schip.

Bemanning: Lenaers Louis, stuurman. Falleyn Albert, Vernieuwe Charles en Messuwe Arthur, vissers.

1 maart 1917: P 103 **Diamond Cross** in de grond geboord door vijandelijke onderzeeër.

Bemanning: Vercouter August, stuurman. Creveele Camiel, Zonnekeyn Louis en Dewaele Pierre, vissers.

23 april 1917: P 51 **Marie-Zenobie** gezonken na mijnexplosie. Er zijn geen overlevenden.

Bemanning: Christiaen Camiel (†), stuurman. Provoost Henri (†) en Pyson Charles (†), vissers. Christiaen Hendrik (†), scheepsjongen.

3 januari 1918: O.131 **John** wordt, toen ze verplicht in groep visten, aan boord gelopen door de O.55.

Bemanning: Pincket Pierre, schipper. Dedrie Louis, stuurman. Calcoen August (†), Gillegot Theodoor, Gillegot Hendrik, Baert Pieter, Declerck Pieter, Allary Leonce (†) en Meyer Eduard (†), vissers. Vanhoucke Frans, scheepsjongen. Deman André (†), machinist. Deman Jozef, stoker. Degruyter Arthur (†), hulpstoker.

29 januari 1918: P 59 **Le Jeune Arthur** door vijandelijke onderzeeër in de grond geboord.

Bemanning: Calcoen Louis, stuurman. Smit Jules en Demeester Hector, vissers.

29 januari 1918: P 48 **Marie** door vijandelijke onderzeeër in de grond geboord.

Bemanning: Gonsales Pierre, stuurman. Missuwe Arthur, Legein Theodoor en Bryne Alfons, vissers.

29 januari 1918: O.31 **De Twee Mareels** door vijandelijk schip beschoten en gezonken. Er zijn geen overlevenden.

Bemanning: Corneau Henri (†), stuurman. Lusyne Jozef (†) en Nassel Gerard (†), vissers. Lusyne Albert (†), scheepsjongen.

5 maart 1918: O.216 **Edouard-Marie** gezonken door de vijand; de zwaar gekwetste stuurman Severy Jean wordt aan boord van zijn schip door een Duitse officier uit zijn lijden verlost werd.

Bemanning: Severy Jean (†), stuurman. Van Wulpen Charles, Van Maele Joseph en Severy Frans, vissers.

21 april 1918: O.170 **Delta A** wordt door een vijandelijk schip in de grond geboord.

Bemanning: Coene Louis, schipper. Vanhoecke Jan, stuurman. Desitter Edouard, Defer Edouard, Vanhoucke Pierre, Vanhoucke Edouard, Devos Albert, Leyne Alfons en Bogaert Pierre, vissers. Desitter Louis, scheepsjongen. Ausquér Antonie, machinist. Reilzen Emiel, Degroote Edouard, Goderis Isidoor en Ackillie Jan, stokers.

6 juli 1919: O.204 **Anna** gezonken na mijnexplosie. Er zijn geen overlevenden.

Bemanning: Vercnocke Charles (†), stuurman. Vynck Gaspard (†), Vanleke Pierre (†) en Vercnocke Henri (†), vissers.

Deel III: Lijst van de vissers tijdens het uitoefenen van hun beroep gestorven gedurende de 1ste Wereldoorlog

- Zie volgende bladzijde!

1OM (BD) Rudolf Weise

Bron: Rijksarchief Brugge - Hoofdwaterschoutambt Oostende - Dossier nr. 182

Allary Leonce	Oostende	Omgekomen op zee bij aanvaring
Allemeersch Jozef	Blankenberge	Gedood tijdens het uitoefenen van zijn beroep
Blommaert Eduard	Oostende	Omgekomen op zee
Burcke Leon	Oostende	Schielijk overleden aan boord
Boels Henri	Nieuwpoort	Omgekomen bij mijnexplosie
Corneau Henri	Oostende	Verdronken op zee
Calcoen August	Oostende	Omgekomen bij aanvaring
Calcoen August	Nieuwpoort	Gedood tijdens het uitoefenen van zijn beroep
Calcoen Alberic	Nieuwpoort	idem
Calcoen Julien	Nieuwpoort	idem
Christiaen Camiel	Nieuwpoort	Omgekomen bij mijnexplosie
Christiaen Henri	Nieuwpoort	idem
Colleman Jean	Oostende	idem
Carbon Frans	Oostende	Getorpedeerd
Couwijzer Pierre	Heist	Gedood tijdens het uitoefenen van zijn beroep
David Louis	Oostende	Omgekomen op zee
Desaever Isidoor	Nieuwpoort	idem
Desomer Jean	Oostende	Verdronken na kanonvuur
Desomer Jozef	Oostende	idem
Dewaey Desiré	Oostende	Aangevaren en gezonken
Degruyter Arthur	Oostende	Omgekomen bij aanvaring
Degruyter Jean	Oostende	Omgekomen bij mijnexplosie
Dobbelaere Jacques	Heist	idem
Droogenbrood Alfons	Oostende	idem
Deman André	Oostende	Aangevaren en gezonken
Dewaele Richard	Oostende	Omgekomen bij mijnexplosie
Decock Corneel	Blankenberge	Gedood tijdens het uitoefenen van zijn beroep
Devey Emiel	Nieuwpoort	Omgekomen bij mijnexplosie
Everaert Camiel	Oostende	Omgekomen op zee door stormweer
Goetghebeur Frans	Oostende	Verdwenen op zee
Grunewald Ernest	Oostende	Omgekomen op zee door stormweer
Gunst Edmond	Blankenberge	Gedood tijdens het uitoefenen van zijn beroep
Hemeleers Frans	-	Verdronken toen hij de boot verliet
Janssoone Gustaaf	Oostende	Omgekomen bij mijnexplosie
Kroothoep Jozef	Oostende	Verdwenen op zee
Kabo Jozef	Oostende	idem
Lusyne Jozef	Oostende	Gezonken na kanonvuur
Lusyne Albert	Oostende	idem
Laforce Eduard	Oostende	Per ongeluk over boord gevallen
Laforce August	Oostende	Getorpedeerd
Lenaers Nestor	Oostende	Gestikt gevonden aan boord in Milford Haven
Makelberghe August	Oostende	Verdronken toen hij de boot verliet
Major Frans	Oostende	Verdwenen op zee
Meyer Eduard	Oostende	Omgekomen op zee
Maertens Jean	Blankenberge	Gedood tijdens het uitoefenen van zijn beroep
Maertens Jozef	Blankenberge	idem
Nassel Gerard	Oostende	Gezonken na kanonvuur
Nassel Alfred	Oostende	Omgekomen op zee
Nyville Benjamin	Nieuwpoort	Omgekomen bij mijnexplosie
Nyville Hubert	Nieuwpoort	idem
Pieters Frans	Oostende	Gedood op zee door vijand
Provoost Henri	Nieuwpoort	Omgekomen bij mijnexplosie
Pyson Karel	Nieuwpoort	idem
Ponjaert Jozef	Oostende	Gezonken na kanonvuur
Saelens Julien	Oostende	Aangevaren en gezonken
Smissaert Arthur	Oostende	Omgekomen bij mijnexplosie
Smissaert Henri	Oostende	idem
Severy Jean	Oostende	Gekwetst en gedood op zee door vijand
Simoen Hendrik	Oostende	Omgekomen bij mijnexplosie
Usterwelghe Louis	Heist	Omgekomen op zee
Usterwelghe Albert	Heist	idem
Ungenaert Thomas	Heist	idem
Vanhove David	Oostende	Getorpedeerd
Vandierendonck Constant	Heist	Omgekomen bij mijnexplosie
Vantournhout Eduard	Oostende	idem
Vandewalle Jozef	Oostende	idem
Vercnocke Karel	Oostende	idem
Vercnocke Henri	Oostende	idem
Vynck Gaspard	Oostende	idem
Vanleke Pieter	Oostende	Omgekomen op zee
Vandewalle Pieter	Heist	idem
Vanhoucke August	Oostende	Omgekomen toen boot omsloeg
Vanhoucke Frans	Oostende	Omgekomen bij aanvaring
Vanwulpen Louis	Oostende	Verdwenen op zee

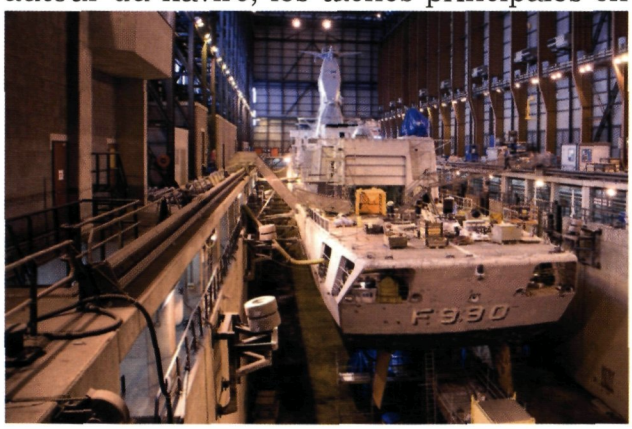
Oostende, 21 augustus 1919, De maritieme commissaris

Le Léopold I à nouveau à flot après une révision approfondie

La frégate multifonctionnelle Léopold I est sortie de cale sèche à Den Helder le jeudi 9 août dernier. Depuis août 2011, la frégate se trouvait à la base marine néerlandaise en vue de la modernisation de son équipement et d'autres adaptations nécessaires, tout cela conformément au cycle de vie du navire.

« La mise à l'eau ne fut pas une manœuvre facile », nous confia le CPF Philippe Warnauts, commandant du navire, « le travail demanda une préparation minutieuse et il fallait rester attentif pendant toute l'opération; plus de cent points devaient être vérifiés lors de la montée de l'eau ».

Durant cette période d'entretien, la frégate fut pourvue de matériel plus adéquat, lui permettant de mieux répondre à ses missions opérationnelles, telle que p. ex. la lutte contre la piraterie. C'est ainsi que, à côté des radars Smart et Stir, destinés à détecter des objectifs à grande distance -navires et avions-, des senseurs ultramodernes Gatekeeper et Seastar ont été installés en vue de la détection de petits bateaux se rapprochant à grande vitesse (Fiac: Fast incoming attack craft). Le Gatekeeper est un système qui se compose de 12 caméras haute résolution et de 12 caméras IR (Infra Rouge) donnant ainsi une image de 360° autour du navire; les tâches principales en



De Leopold I opnieuw te water na grondige onderhoudsbeurt

Op maandag 9 augustus heeft het multifunctionele fregat Leopold I het droogdok in Den Helder verlaten. Sinds augustus 2011 lag het fregat in de Nederlandse marinebasis voor een modernisering van zijn uitrusting en andere aanpassingen, conform de planning van de levenscyclus van het schip.

«De tewaterlating was geen gemakkelijk klus», vertelde fregatkapitein Philippe Warnauts, de scheepscommandant. «Die zware klus vergde een minutieuze voorbereiding en tijdens de hele operatie moesten we permanent attent blijven; tijdens de tewaterlating moesten we meer dan honderd punten controleren».

Tijdens die onderhoudsbeurt werd het schip uitgerust met materieel dat beter aangepast is aan zijn operationele opdrachten, zoals bv. het bestrijden van piraten. De oude radarsystemen zoals de Smart en de Stir zijn goed in het afscannen van de wijde omgeving naar grote doelen zoals schepen en vliegtuigen; deze blijven dan ook behouden. Maar daarnaast werden ultramoderne sensoren Gatekeeper en Seastar geïnstalleerd, die snel inkomende kleine bootjes

(Fiac: fast incoming attack craft) kunnen herkennen en registreren. De Gatekeeper is een systeem dat bestaat uit 12 hoge resolutie televisiecamera's en 12 infrarood camera's, die samen een beeld van 360° rondom het schip geven; de voornaamste taken van de Gatekeeper zijn het detecteren, volgen, classificeren en identificeren van dreigingen in de haven, ten anker en op zee. De Seastar van zijn kant is een oppervlakteradar, bestaande uit 4 antennes die eveneens een 360° beeld rondom het schip geven; hij moet voornamelijk in slechte weersomstandigheden asymmetrische oppervlaktedreigingen, alsook mijnen, zwemmers en periscopen detecteren en classificeren.

sont la détection, la poursuite, la classification et l'identification de toute menace dans le port, à l'ancre ou en mer. Le Seastar de son côté est un radar de surface composé de 4 antennes; il donne également une image radar de 360° autour du navire; il a principalement pour but la détection, par tout temps, de toute menace asymétrique de surface, ainsi que de mines flottantes, de nageurs ou de périscopes.

Etant donné que les nouveaux senseurs, reliés à des ordinateurs pour traiter les informations, prennent beaucoup de place, le remplacement du vieux mât par un nouveau mât plus grand s'imposait. Ce dernier mesure 10m en hauteur et se compose de 5 niveaux: le niveau d'origine B, le niveau antenne 1, le niveau équipement, le niveau antenne 2 et le niveau supérieur. La distance entre les deux extrémités des deux vergues (les bras latéraux du mât) est de 10 mètres; le mât a une longueur de 4,5m et une largeur de 3,5m; l'épaisseur de l'acier est de 3,9 mm.

Grâce à la bonne collaboration entre les marines belge et néerlandaise, le Léopold I modernisé est fin prêt pour entamer en octobre son programme d'entraînement opérationnel.

Photos/ Foto's: www.mil.be

Yvo Jaenen commande l'escadre de chasse contre les mines

Le jeudi 2 août dernier le CPC belge Yvo Jaenen a pris le commandement de l'escadre de chasse aux mines de l'OTAN. La cérémonie militaire s'est tenue à la base navale de Zeebruges. Elle a commencé par l'alignement des équipages SNMCMG1 (Standing Nato Mine Counter Measures Group 1) des navires participant à la mission, face au navire de commandement Godetia. D'éminents représentants, parmi lesquels l'an-

Omdat de nieuwe sensoren en de bijbehorende computers om al deze data te verwerken veel plaats vragen, was het nodig om de oude mast te vervangen door een nieuwe, grotere mast. Deze laatste is ongeveer 10 meter hoog en bestaat uit 5 dekken: het originele B-dek, antennedek 1, equipementdek, antennedek 2 en het topdek. De afstand tussen de eindpunten van beide ra's (zijtakken van de mast) is 10 meter; langs is hij 4,5 meter en dwars 3,5 meter; de dikte van de huid is 3,9 millimeter.

Dankzij de goede samenwerking tussen de Belgische en de Nederlandse marines is de Leopold I nu gemoderniseerd en up to date om in oktober a.s. zijn operationeel trainingprogramma aan te vatten.

Photos/ Foto's: www.mil.be

Yvo Jaenen neemt het bevel over van mijnenbestrijdingseskader

Op donderdag 2 augustus jl. nam KVK Yvo Jaenen nam het bevel over van het NAVO mijnenbestrijdingseskader. De militaire ceremonie vond plaats op de marinebasis van Zeebrugge. Het personeel van de volledige vloot SNMCMG1 (Standing Nato Mine Counter Measures Group 1) stelde zich op vóór het stafschip Godetia. In aanwezigheid van enkele vooraanstaande gasten droeg de voormalige Noorse commandant Erik Hansen het bevel over aan zijn Belgische collega. De nieuwe commandant Yvo Jaenen verduidelijkte dat «hoewel we weinig tijd hadden om ons voor te bereiden in deze vakantieperiode, ben ik ervan overtuigd dat we de verwachtingen zullen inlossen. Ons binationaal personeel bestaat uit Nederlanders en Belgen. Aan boord bestaat mijn eerste taak erin alles veilig en soepel te laten verlopen». Het hijsen van de NAVO-vlag op de Godetia en het tekenen van het logboek beëindigden de plechtigheid. KVK Jaenen en zijn bemanning hebben op 6 augustus hun thuisbasis in Zeebrugge ingeruild voor de

cien commandant norvégien Erik Hansen, étaient présents. Dans son discours le nouveau commandant Yvo Jaenen a mis l'accent sur le fait que « bien que nous devions nous préparer dans les plus brefs délais en cette période estivale, je reste convaincu que nous sommes capables d'accomplir un travail excellent. Notre effectif binational se compose de Belges et de Néerlandais. A bord, ma priorité sera de faire en sorte que tout se déroule de manière souple et en toute sécurité ». Après que les couleurs de l'OTAN eussent été hissées à bord du navire-amiral Godetia, la cérémonie prit fin par la signature du livre de bord. Le CPC Jaenen et son équipage ont quitté leur port d'attache le 6 août dernier pour la mer du Nord, la Baltique et le nord-ouest de l'Océan Atlantique. Pendant plus de quatre mois cette flottille procédera à la chasse aux mines

Noordzee, de Baltische zee en het noordwesten van de Atlantische oceaan. Gedurende meer dan vier maanden zal die flottielje mijnen onschadelijk maken in de Europese wateren; in die wateren liggen inderdaad nog veel zeemijnen uit de 1ste en 2de WO. De internationale flottielje bestaat momen-

teel uit Belgische, Nederlandse, Noorse, Duitse en Estse mijnenbestrijdingsvaartuigen en het Belgisch commandoschip. Op 15 december keert de Godetia terug naar zijn thuishaven Zeebrugge.

Photos/Foto's: Malek Azoug

Onderhoudsperiode voor de A962 Belgica

Sinds 19 juli is de Belgica in Duinkerke voor zijn grote onderhoudsperiode. Twee keer per jaar krijgt het schip er een beurt van enkele weken bij ARNO, drie weken in januari en vier weken in juli/augustus. Voor het eerst sinds 1984 wordt het schip boven de waterlijn volledig gezandstraald, een spectaculaire operatie waarbij ettelijke, gedurende jaren opgestapelde kilo's verf verwijderd worden alvorens er een nieuwe beschermende laag wordt op aangebracht. Tijdens 180 dagen per jaar op zee, wordt de Belgica

dans ces mers européennes, où se trouvent encore énormément d'explosifs des deux guerres mondiales. L'escadre internationale se compose actuellement de chasseurs de mines belges, néerlandais, norvégiens, allemands et estoniens ainsi que du navire de commandement belge. Le retour du Godetia est prévu pour le 15 décembre 2012 à Zeebruges.

Photos/Foto's: Malek Azoug

Période d'entretien pour le A962 Belgica

Le Belgica a commencé sa période de grand entretien le 19 juillet. Cet entretien a lieu deux fois par an, durant trois semaines en janvier et quatre semaines en juillet/ août, aux chantiers ARNO à Dunkerque. Pour la première fois depuis 1984, les œuvres mortes (parties au-dessus de la ligne de flottaison) ont été sablées, un procédé spectaculaire permettant d'enlever les kilos de

peinture accumulés au fil des ans et mettant ainsi le métal à nu, avant de lui administrer une nouvelle couche de peinture protectrice. L'équipage réduit du Belgica (15 personnes) fait tout son possible pour garder le navire en bon état, mais avec ses 180 jours de mer par an, il lui est impossible de faire ces grands travaux sans aide extérieure. Le heel intensief gebruikt voor wetenschappelijke doeleinden; de beperkte bemanning (15 personen) doet haar uiterste best om het schip in goede staat te houden maar voor de grote klussen moet een beroep gedaan worden op externe hulp. Op 17 augustus was de Belgica terug in Zeebrugge, klaar om de nazomercampagnes aan te vangen.

Zomercampagne voor de toekomstige officieren van wacht

Maandag 9 juli 2012. Somber weer, woelige zee. We verlaten Zeebrugge in het gezelschap van admiraal Hofman, die ons speciaal voor het begin van deze campagne een bezoek brengt. In de namiddag wenden we de steven richting Den Helder. Na een nacht varen beginnen de continu op de brug aanwezige leerlingen een navigatieoefening in nauw vaarwater, gevolgd door een ankermanoeuvre vóór de Nederlandse militaire haven. Dan keren we terug naar het zuiden. De bedoeling is de toekomstige officieren zoveel mogelijk te vormen op het gebied van kustnavigatie. We varen nog een nacht op

zee en voegen ons bij een flottielje van drie Nederlandse marineschepen vóór de Belgische kust, voor gezamenlijke navigatieoefeningen. De leerlingen voeren manoeuvres uit om de schepen in verschillende formaties te plaatsen: in lijn, in kolom, enz. De dag gaat vlug voorbij en het hele programma wordt afgewerkt, ondanks het ongunstige weer. De leerlingen maken zichtbaar vooruitgang. Op donderdag, na een nacht ten anker op de Schelde, beschut tegen de hoge golven, vertrekken we weer voor nieuwe navigatieoefeningen, ditmaal zonder de Nederlandse flottielje. In de vroege avond vaart de Lobelia naar Zeebrugge, terwijl de Stern en de Primula op zee blijven tot vrijdagmorgen, waarna we allemaal in de haven samenkomen voor een bevoorradingsstop van een paar uur.

navire est rentré à Zeebruges le 17 août, prêt à entamer de nouvelles campagnes.

Campagne d'été pour les futurs officiers de quart

Lundi 9 juillet 2012. Temps maussade, mer agitée. Nous quittons Zeebruges en compagnie de l'amiral Hofman, venu nous rejoindre spécialement pour le début de cette campagne en mer. En milieu d'après-midi, nous mettons le cap en direction de Den Helder. Après une nuit de navigation, les élèves, continuellement présents à la passerelle, entament un exercice de navigation en passage étroit, suivi d'un ancrage au large du port militaire hollandais. Puis nous repartons vers le sud. Il s'agit de former les futurs officiers à la navigation côtière. Nous passons une nouvelle nuit en mer et nous rejoignons une flottille de trois navires hollandais au large des côtes belges pour des exercices de navigation conjoints. Les élèves exécutent les manœuvres mettant les navires dans différentes formations: en ligne, en colonne, etc. La journée passe vite

et tout le programme est réalisé, malgré une météo peu avenante. Les élèves progressent à vue d'œil. Jeudi, après une nuit à l'ancre sur l'Escaut à l'abri des vagues, nous nous remettons en route pour de nouveaux exercices de navigation, sans la flottille hollandaise cette fois. En début de soirée, le Lobelia fait route vers Zeebruges tandis que le Stern et le Primula restent en mer jusqu'aux petites heures du vendredi matin, où nous nous retrouvons tous au port pour un arrêt de ravitaillement de quelques heures.

Nouveau site internet pour la Section Marine du Musée Royal de l'Armée

Depuis le 7 avril dernier, le nouveau site internet des Amis de Section Marine du Musée Royal de l'Armée peut être consulté

Nieuwe internetsite voor de Sectie Marine van het Koninklijk Legermuseum

Sedert 7 april jl. kan de nieuwe site van de Vrienden van het Koninklijk Legermuseum op volgende adres geraadpleegd worden: http: //www.marine-mra-klm.be

Nieuwe artikelen te koop in de Neptunus boetiek!

De coin, nieuwe rage in de maritieme middens en ver daar buiten

De coin, 42 mm, wordt van persoon tot persoon gegeven als teken van respect en/of vriendschap. Het is een aandenken dat vooral tussen Marines wordt geschonken maar ook tussen andere Componenten en verenigingen. Het is een tegenhanger van de vroegere 'pins' die met dezelfde bedoeling ontworpen werden. De coin wordt in de handpalm gelegd en getoond en wordt dan met een handdruk afgegeven. Prijs per stuk: 5 euro.

coin - front

Een lekker warme sweater zowel voor aan boord als aan land.

Het betreft een marineblauwe sweater, van het merk B&C, met capuchon en ritssluiting over heel de lengte. De vlag van de Marine is erop geborduurd samen met de tekst 'Belgian Navy Est. 1831', wat er ons aan herinnert dat onze Marine in dat jaar werd opgericht.

Beschikbare maten: 3/4 jaar, 5/6 jaar, 7/8 jaar, 9/10 jaar, 11/12 jaar, 13/14 jaar, S, M, L, XL, XXL, XXXL – Deze sweater is unisex.

Prijs sweater voor kinderen (maten 3/4 tot 13/14): 35 euro

Prijs sweater volwassenen (maten S tot XXXL): 45 euro.

De Neptunus Boetiek, gevestigd in het Sportcentrum van de Marinebasis te Zeebrugge, is elke donderdag open van 9 tot 12u en van 13 tot 15 u. Tel 050/55.87.38. Die artikelen kunnen ook aangeschaft worden door storting van het overeenkomstige bedrag op

à l'adresse suivante: http: //www.marine-mra-klm.be

Boutique Neptunus – Découvrez nos nouveaux articles!

Le coin: une nouvelle furie dans les milieux maritimes et loin au-delà

Le 'coin', une pièce 42 mm de diamètre, est donné en signe de respect et/ou d'amitié. C'est un souvenir principalement remis entre Marines et aussi entre d'autres Composantes et associations. Il est l'équivalent des 'pins' qui avaient été créés en observant le même principe. Le coin est placé et montré dans la paume de la main, puis remis à l'autre par une poignée de main. Prix coin: 5 euros.

coin - back

Un sweat bien chaud à porter aussi bien à bord qu'à terre

Il s'agit d'un sweat de marque B&C de couleur bleu marine, avec capuche et fermeture éclair sur toute la longueur. Le pavillon de la Marine ainsi que l'inscription 'Belgian Navy Est. 1831' sont brodés sur ce superbe sweat; la mention 'Est. 1831' nous rappelle que notre Marine militaire fut créée en cette année.

Tailles disponibles: 3/4 ans, 5/6 ans, 7/8 ans, 9/10 ans, 11/12 ans, 13/14 ans, S, M, L, XL, XXL, XXXL - Ce sweat est unisexe.

Prix sweat enfant (tailles 3/4 à 13/14): 35 euros

Prix sweat adultes (tailles S à XXXL): 45 euros.

La boutique Neptunus, située au Complexe sportif de la Base Navale de Zeebruges est ouverte chaque jeudi de 9h à 12h et de 13h à 15h. Tél 050/55.87.38 Ces articles peuvent également être obtenus en versant le montant correspondant sur le compte ***BE88473609391141*** *de Neptunus PB44 8380 Zeebruges, avec mention des articles et tailles souhaités. La commande sera exécutée dès réception du paiement.*

rekening ***BE88473609391141*** *van Neptunus PB44 8380 Zeebrugge, met vermelding van de gewenste artikelen en maten. De bestelling wordt uitgevoerd onmiddellijk na ontvangst van de betaling.*

La 1MC Karine Piret vous présente notre nouveau sweat.

1 MC Karine Piret presenteert onze nieuwe sweater.

En exclusivité d'Helsinki
Navy day in Suomi!

La Finlande faisait jadis partie de la Suède, mais passa sous la souveraineté de la Russie de 1809 à 1917, année où, dans le sillage de la révolution russe, elle proclama son indépendance. L'année suivante, une guerre civile opposa les partisans du régime soviétique à la garde civile de Carl Gustav Mannerheim qui l'emporta et en 1920 l'URSS reconnut la nouvelle république. En 1939-1940, une lutte héroïque opposa ce pays à l'URSS, mais il réussit à tenir tête mieux que prévu, à l'armée Rouge. En 1941 l'agression de l'Allemagne contre l'URSS (opération Barbarossa) fit, de facto, de la Finlande une alliée du Reich. Pendant la Guerre froide la Finlande adopta une politique de stricte neutralité, appelée *finlandisation*. En 1995, elle adhéra à l'Union européenne et adopta l'euro comme monnaie en 2002. Elle ne fait pas partie de l'OTAN, mais développe avec elle depuis des années, un programme d'interopérabilité de ses forces.

La *Suomen merivoimat* (en suédois *Finländska marinen*,), la marine finlandaise, dont le staff est basé à Turku, constitue une des composantes de l'armée. Elle gère une flotte de plus de 160 unités, allant des LCP *Jurmo* Class aux MHSC, ainsi que la célèbre *Nyland brigade*, entendez l'Infanterie de Marine et la performante *Coastal Artillery*. Elle emploie environ 2.300 personnes et forme chaque année près de 4.000 miliciens.

Comme chaque année selon la tradition, la marine finlandaise organisa le 9 juillet dernier, un *Navy Day* dans la capitale finlandaise Helsinki. Ce fut l'occasion d'y présenter une partie de ses unités navales et en particulier, sa toute nouvelle acquisition, l'hypermoderne MHSC *Katanpää*, première de deux autres unités de cette classe construites à La Spezia (It.) qui seront livrées dans les prochains mois. Invités aux festivités, nous y eûmes l'occasion d'interviewer en exclusivité, son Commander-in-Chief, the RADM, Veli-Jukka Pennala.

Admiral, you must be a very proud C-in-C with the arrival of the first of the three new mine-hunters. How would you describe the roles these new units will play in the Finnish Navy?

The Katanpää-class mine-hunters fully fit in our Navy Operational Concept 2025. Obviously these units are a big leap forward, taking us to a high level of competence allowing us to comply with the demanding requirements in naval mine warfare domain and in safeguarding our SLOCs. These new platforms also enhance our capability to support the other Finnish authorities [f.i. the Ministry of Environment, Ministry of Interior, Border Guard] and, when needed, can be deployed.

C-in-Chief, RADM, Veli-Jukka PENNALA

The variety of the embarked MCM-equipment greatly improves our interoperability with other navies. Many of these systems are also used onboard the Belgian Flower-, the Dutch Alkmaar-, the German Frankenthal- and Swedish Koster-class mine countermeasure vessels.

Did you set yourself specific goals when you were appointed Chief of the Finnish Navy?

Fast Attack Craft-Missile (81 -TORNIO)

When I took over the helm from VADM Juha Rannikko [now Chief of the Finnish Defence Command] on 1 September 2011, the reform of the Defence Forces was just to begin, not only affecting force levels, but our procurement programs as well. Therefore one of my priorities was, and still is, to see that the reform is brought to a good end and that our Navy will remain able to comply with its commitments.

What are the Finnish Navy's tasks and missions and how will the navy's role in the region progress in the coming years?

Homeland defence, with an emphasis on securing our sea lines of communications (SLOCs), will remain our core mission, as well as assisting our national authorities. In recent years crises management and dealing with asymmetric threats have been brought forward though. We can participate in international military crisis management operations and the modernization efforts for our assets focus on consolidating these new arising issues. But due to the declining defense budget, plans have been revised and our strategy is focusing more the fleet's core functions.

Did the global economic downturn and recession affected your navy?

Yes it did. Government introduced significant cuts in the defence budget. Spread over a four-year period, from 2012 to 2015, approximately €575.3 million will be trimmed from spending. The impact on the Navy is that we have to postpone some of the minor material procurement programs and decrease the level of ships' activities for the period 2012 - 2014, meaning less sea-days, as well as a cut-back in the number of exercises. However we hope to return to a higher level of activities from 2015 onwards.

LCP - Jurmo Class

What are the Finnish Navy's key priorities?

- *Currently our key project is the MCMV 2010 Program - the acquisition of the 3 Katanpää-class mine-hunters. The first-of-class - Katanpää - arrived in Pansio Naval Base on 1 June 2012. The second ship will start her sea acceptance trials (SATs) in September/October 2012 and is scheduled to arrive in Pansio end 2012. Upon the delivery of Purunpää, the third and final unit - Vahterpää - will commence her SATs and her arrival in Pansio is scheduled for spring 2013.*

999 - Louchi - pollution Control Vessel

- *The minelayer Pohjanmaa, commissioned on 8 June 1979, is scheduled to be decommissioned in 2015. One of the two Hämeenmaa-class minelayers will take over duties as a training platform.*

Can you list the most important modernisation programs of your navy and the envisaged timeframe of realisation?

- *The Rauma-class fast attack craft (FACs) are currently being upgraded in an effort to extend their service lives until the mid-2020s. This mid-life upgrade (MLU) started in 2010 and includes a major maintenance of hull, machinery and electrical, upgrade the CMS, installation of MASS decoy system, and install a better variable depth sonar. All units will have received their upgrades by 2014.*

- *The two Hämeenmaa-class minelayers underwent a major modernization between 2006 and 2008 which made the ships suited to be deployed in European and African waters to support, for instance, international operations within the framework of UN, NATO or the European Union. The ships are NATO-certified and thus suited to take part*

Mine Hunter - MHSC (40 - KATANPÄÄ)

in multi-national exercises and operations. Both minelayers may receive a further, minor upgrade to keep them in service until 2020.

- *The three Pansio-class minelayers are scheduled to start their mid-life modernization 2013. Their main task will remain heavy coastal transports and mine laying. They will receive dated guns, C2 and mine laying systems. Main engines will also be replaced.*
- *The four Hamina-class FACs, which joined the fleet between 1998 and 2005, will hopefully receive an upgrade at the end of this decade so we can keep them in active service until the 2030s.*

Is the Finnish Navy planning a further upgrade of its Kuha- and Kiiski-class minesweepers ? Or are you considering acquiring more units of the Katanpää-class to replace these units?

All six Kuha-class units, commissioned in the 1970s, underwent a major modernization between 1998 and 2002 and we do not plan any further upgrades. As for the seven Kiiski-class minesweepers, which joined the fleet in the 1980s, will remain in service until 2017-2020. No additional Katanpää-class units will be acquired but we are looking into a cost-effective way to replace these platforms. One of the options is to join a forthcoming construction program with the NORDEFCO nations.

MineLayer - Type LCU.(875 - PYHÄRANTA)

Are you already looking into the replacements for the FAC's and minelayers?

Our two Hämeenmaa-class minelayers and four Rauma-class fast attack craft will reach the end of their service life around 2025. We hope to replace them preferably by multi-purpose platforms. Currently we are in the initial planning phase for a new surface combatant - known as the Class 2020 Program. One possibility is with the 'Nordic Concept of Smart Defence' context, identify common capability requirements and strive for a joint acquisition of new platforms with the other NORDEFCO member states.

Training Ship - Fabian Wrede Class

In 2011 Pohjanmaa supported the EU's counter-piracy operation ATALANTA. What did it meant for your Navy to have a ship taking part in this operation?

On 1 February 2011 the minelayer Pohjanmaa became the first Finnish Navy unit to join an international naval operation. She sailed on a six-month deployment in support of the EU Naval Force's counter-piracy operation ATALANTA off Somalia. Participating in this operation gave us ample opportunities to enhance our competences and test and evaluate our material, training and operational capabilities within a multi-national framework. It was a very successful deployment and the experiences gained were very positive.

What impact do these international tasks and commitments have on your navy?

We do not have the means and possibilities to participate in this type of mission on a permanent or regular basis. Obviously, being a small navy and sending one of our major assets on an 'out-of-area' deployment puts extra weight on our other ships and personnel. The more that it is not evident to finance this type of operation in a time where defence budgets are decreasing. Our contribution to overseas operations is quite limited and the plan is to sustain contribution on that level.

Transport & Command Launch (241 ASKERI)

Consequently there are no plans to deploy a ship in support of the EU-missions on short notice.

How do you view the future as regards international co-operation with other navies?

In the past years we increased our participation in multi-national exercises, organised mainly in the Baltic though, e.g. the BALTOPS-, OPEN SPIRIT- and NORTHERN COASTS-series. In 2010 we hosted NORTHERN COASTS 2010. Through these exercises we can enhance our interoperability and gradually benchmark ourselves with other European and NATO navies.

What steps are made to further improve this relationship and what prospects do you see for wider co-operation?

Cooperation and collaboration are deemed to increase in the forthcoming years. Like most other EU navies we look into ways to pool and share our assets. We have initiated actions to promote mutual cooperation with the other Baltic Sea nations; a good example being the maritime Surveillance Cooperation Baltic Sea Project (SUCBAS) or MARSUR in the EU (EDA) context.

Many navies in the world face personnel retention problems. What challenges do you navy face in recruiting the right people?

The restructure we are going through is quite demanding on our human resources. By 2015 the number of personnel will be decreased by 15 to 20%, going from 2000 to approx. 1500. Consequently we will try to counter this reduction by cutting down on administrative jobs and strive to channel other tasks to the core capabilities. The conscription will continue to form the basis of our recruitment pool and we will also rely on our reservists.

How would you define the nature of the maritime challenges facing your Navy in the coming years? What is the way ahead?

At the moment the material status of the navy is fairly good; the fleet has an increased mobility and modern C 4I and weapon systems. Challenging decisions and compromises are being made in order to optimize the available resources and achieve the best possible capability. We slightly reduced the number of units in order to release resources for our more capable assets. This is a clear change from quantity to quality. Strategic and operational planning as well as available financial recourses outlines the criteria for our future upgrade and replacement programs. Our major challenge will be to keep a balance between the personnel, infrastructure, operational and the procurement costs. Steps are also taken to find innovative ways in developing new concepts which will help us in filling possible gaps created by the economics. The threats and capability gaps will have to be addressed with a new operational concept, a part of this being an enhanced international cooperation in areas such as maritime surveillance, training, and exercises.

Being at the helm of the Finnish Navy since 1 September 2011, is it different from what you expected ? Were there any surprises?

As I have served almost my entire career in the navy, one can say that it is my second home. Prior being appointed Chief of the Navy, I served for five years as the Chief of Staff. So not that many surprises have occurred, especially as I have an excellent staff and line commanders. The only thing that somewhat 'surprised' me is that being the Chief of Navy involves a lot of traveling.

What do you hope to achieve by the end of your tenure as Chief of the Navy?

To see that all three Katanpää -class mine hunters join the fleet in the scheduled timeframe, have the four Rauma's again fully operational by 2014 again and conclude the reform successfully.

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

Photos: © Fr. Philips

Neptunus en interview avec le contre amiral Veli-Jukka PENNALA

Ligue Maritime Belge: changement de quart! - Belgische Zeevaartbond: aflossing van de wacht

La Ligue Maritime Belge – L.M.B. fut fondée en 1899 par des personnalités issues du commerce, de l'industrie et de l'administration qui réunirent leurs know-how pour développer le potentiel de la navigation belge et promouvoir l'esprit maritime au sein d'un large public. Depuis lors, les mentalités ont bien évolué et le monde maritime a fondamentalement changé. La Ligue Maritime Belge, qui fédère aujourd'hui un ensemble d'associations à vocation maritime, en a assurément conscience et adapte régulièrement ses objectifs aux nouvelles donnes.

Depuis 2002, cette a.s.b.l. était présidée avec intelligence et discernement par le capitaine au long cours Roger Smet, ex- directeur de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers - ESNA. Mais récemment celui-ci émit le désir ne plus briguer cette fonction à partir de 2012. En ajoutant « qu'il faut savoir quand arrive l'heure de descendre de quart »!

C'est ainsi que lors de l'Assemblée générale de la Ligue tenue le 18 avril dernier à Anvers, un nouveau président fut élu à l'unanimité: le commandant Patrick Van den Bulck, natif d'Ekeren (°1950). Issu lui aussi de l'ESNA, après avoir navigué un temps, il œuvra pendant des années dans

De *Belgische Zeevaartbond – B.Z.B.* werd opgericht in 1899 door vooraanstaande personen komende uit verschillende sectorenvan de industrie, handel en administratie die hun knowhow samenbrachten om de scheepvaart en het Belgische maritiem potentieel en gedachtegoed te ontwikkelen bij een zo ruim mogelijk publiek. Sindsdien zijn de opinies geëvolueerd en heeft de maritieme wereld fundamentele veranderingen ondergaan. De Belgische Zeevaartbond, die vandaag tientallen verenigingen overkoepelt, is zich daarvan bewust en past regelmatig zijn doelstellingen aan.

Sinds 2002 werd deze vzw. geleid met inzicht en onderscheidingsvermogen door k.t.l.o. Roger Smet, voormalig directeur van de Hogere Zeevaartschool – HZS in Antwerpen. Onlangs heeft hij de wens geuit om deze functie niet meer uit te oefenen vanaf 2012. Hij voegde hieraan toe: « je moet weten wanneer het tijd is om de wacht door te geven »!

Tijdens de Algemene Vergadering te Antwerpen op 18 april, werd dan ook een nieuwe voorzitter verkozen. De keuze viel unaniem op Commandant Patrick Van den Bulck, afkomstig van Ekeren (°1950). Na zijn studies aan de HZS en een tijd gevaren

© Fr. Philips

divers secteurs commerciaux, avant de se voir confier la réorganisation structurelle du *Royal Yacht Club van België* (1994), puis celle d'autres clubs de yachting à partir de 1996. Quatre ans plus tard, à la demande du Gouverneur de Province, il créa et mit en exploitation une nouvelle marina dans le Willemdok d'Anvers. Il est en outre, membre de divers conseils d'administrations d'entités maritimes belges et étrangères, tout en restant étroitement lié depuis des années, aux activités des Tall Ship's Races en Belgique. Depuis 2009 il est juge à la 12ème Chambre maritime du tribunal de Commerce d'Anvers.

Sur le plan militaire, il rejoignit la Force Navale en 1975 comme officier de réserve et effectua de nombreux rappels à bord de diverses unités. En décembre 1997 il fut nommé commandant a.i., puis full-CO trois mois plus tard, du Détachement de la Composante Marine à Anvers (NavDetAnt). Celui-ci gère entre autres, les visites et autres activités de navires militaires belges et étrangers qui escalent dans notre métropole. Dans ce même contexte, après avoir suivi des cours à l'Institut Royal Supérieur de Défense – IRSD, il fut promu capitaine de vaisseau (R) le 28 décembre 2006, et accéda à l'honorariat en janvier dernier.

Patrick Van den Bulck est titulaire des distinctions honorifiques belges Commandeur de l'Ordre de la Couronne, Officier de l'Ordre de Léopold et Croix militaire de 1ère Classe, ainsi que de celle d'Officier de l'Ordre du Mérite Maritime (France).

Nul doute qu'avec de telles références et savoir-faire, l'expansion de la Ligue et son rayonnement sont assurés.

te hebben, werkte hij jarenlang in diverse commerciële sectoren, alvorens de structurele reorganisatie van de *Royal Yacht Club van België* in handen te nemen (1994), en daarna van verschillende andere jachtclubs (1996). Vier jaar later, op verzoek van de Provinciegouverneur, richtte hij een nieuwe jachthaven op in het Antwerpse Willemdok. Hij is bovendien lid van verschillende raden van bestuur van Belgische en buitenlandse maritieme verenigingen en is sinds jaren nauw betrokken bij de activiteiten van de Tall Ship's Races in België. Sinds 2009 is hij rechter bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen voor de 12de Maritieme kamer.

Op militair vlak vervoegde hij de Zeemacht in 1975 als reserveofficier en nam deel aan vele 'rappels' aan boord van verschillende eenheden. In december 1997 werd hij benoemd tot commandant a.i. en drie maanden later full CO van het Antwerpse Detachement van onze Marine Component (NavDetAnt). Deze eenheid staat onder andere in voor bezoeken en andere activiteiten van Belgische en buitenlandse militaire schepen die Antwerpen aandoen. Na het volgen van de stafcursus aan het Hoger Instituut voor Defensie werd hij, een jaar later, op 28 december 2006, kapitein-ter-zee (R) gepromoveerd. Sinds 1 januari 2012 is hij ere-Kapitein- ter-Zee.

Patrick Van den Bulck is drager van de volgende nationale onderscheidingen: Commandeur in de Kroonorde, Officier in de Leopoldsorde en het Militair Kruis 1ste klas. Tevens is hij benoemd tot 'Officier de l'Ordre du Mérite Maritime'.(Frankrijk).

Ongetwijfeld zal hij met dergelijke referenties en expertise, de uitbreiding van de BZB en zijn uitstraling verzekeren.

Saint Bernard du Spuikom

Fotos:

© Fr. Philips

Navy Days 2012

Les 'Navy Days', portes ouvertes de la Marine se sont tenues cette année le weekend du 7 et 8 juillet. On avait choisi d'y mettre en valeur -ou plutôt de faire connaître- les multiples opérations navales lointaines auxquelles nos marins et leurs navires avaient participé ces vingt-cinq dernières années. Il n'est en effet pas un conflit où l'Occident n'est impliqué et où une intervention maritime est exigée, auquel notre Marine n'ait participé. Depuis la guerre entre l'Iran et l'Irak (1980-1988) jusqu'à des récentes contributions en mer d'Oman et Somalie, à la chasse aux pirates et à la protection maritime (ATALANTA)du trafic maritime international en cette partie du monde notre Marine a été présente successivement aux opérations navales suivantes:

Unité	Opération	Du	Au
A960 Godetia	1.Pakistan Deployment	29/01/1996	25/03/1996
	2.African Enterprise	10/01/2007	19/02/2007
	3.Mine Clearing Ops Lit Area	6/08/2007	24/08/2007
	4.Open Spirit	31/08/2007	10/09/2007
	5.Mine Clearing Ops Lit Area	11/09/2007	19/09/2007
A961 Zinnia	1.Octopus	21/09/1987	6/08/1988
	2.Southern Breeze I	17/08/1990	17/07/1991
	3.Equator Kiss (Restore Hope)	12/12/1992	10/01/1994
F910 Wielingen	1.Southern Breeze I	7/01/1991	17/06/1991
	2.Southern Breeze Ii	4/09/1995	27/01/1996
	3.Counter Drugs Operation	9/02/2000	28/02/2000
	4.Counter Drugs Operation	9/02/2001	28/02/2001
	5.Operation Active Endeavour	29/09/2004	29/11/2004
F911 Westdiep	1.Sharp Fence	7/01/2003	2/04/2003
	2.Bnl Tg Counter Drugs Ops	17/03/1997	26/06/1997
	3.Southern Breeze Iii	20/02/1998	10/04/1998
	4.Direct Endeavour	3/12/2001	14/01/2002
	5.Eastern Passage	1/09/2005	13/09/2005
	6.Active Endeavour	24/10/2005	11/12/2005
	7.Counter Piracy Operations	22/03/2006	14/04/2006
	8.Western Eagle	16/10/2006	19/11/2006
F912 Wandelaar	1.Southern Breeze I	4/10/1990	31/01/1991
	2.Sharp Guard	10/09/1994	14/02/1995
	3.Alied Force/Sharp Watch	10/06/1999	24/06/1999
	4.Fairwind	6/06/2000	6/07/2000
	5.Counter Drugs Operation West Shark	15/09/2003	19/10/2003
F913 Westhinder	1.Sharp Vigilance	21/09/1992	22/11/1992
	2.Sharp Fence	22/11/1992	13/01/1993
M906 Breydel	1.Octopus	21/09/1987	13/02/1988
M909 Bovesse	1.Octopus	21/09/1987	16/04/1988
M915 Aster	1.Allied Harvest	8/06/1999	21/08/1999
	2.Open Spirit	3/09/2004	19/09/2004
M916 Bellis	1.Allied Harvest	8/06/1999	21/08/1999
	2.Mc Etats Baltes/Mcoplat	18/10/1999	1/11/1999
	3.Mcoplit	20/05/2005	2/06/2005
	4.Open Spirit	2/09/2005	13/09/2005
M917 Crocus	1.Octopus	23/01/1988	22/12/1988
	2.Open Spirit	10/09/2001	16/09/2001
M918 Dianthus	1.Southern Breeze I	28/01/1991	19/08/1991
M920 Iris	1.Southern Breeze I	17/08/1990	17/07/1991
M921 Lobelia	1.Open Spirit	8/09/1998	22/09/1998
	2.Mc Etats Baltes/Mcopest	5/11/2001	16/11/2001
	3.Open Spirit	21/10/2002	28/10/2002
	4.Mc Etats Baltes/Mcoplat	26/05/2003	4/06/2003
	5.Mc Etats Baltes/Mcopest	24/05/2004	2/06/2004
M922 Myosotis	1.Southern Breeze I	17/08/1990	17/07/1991
	2.Mc Etats Baltes/Mcopest	5/11/2001	16/11/2001
M923 Narcis	1.Open Spirit	5/09/2000	18/09/2000
	2.Mc Etats Baltes/Mcoplat	6/11/2000	17/11/2000
	3.Open Spirit	1/10/2006	14/10/2006
M924 Primula	1.Mc Etats Baltes/Mcopest	5/11/2001	16/11/2001
	2.Mc Etats Baltes/Mcoplit	21/05/2002	1/06/2002
	3.Open Spirit	5/09/2003	15/09/2003
	4.Mine Clearing Ops Lit Area	6/08/2007	24/08/2007
	5.Open Spirit	31/08/2007	10/09/2007
	6.Mine Clearing Ops Lit Area	11/09/2007	19/09/2007
	7.Mco Plint	7/05/2008	14/05/2008
	8.Open Spirit	1/09/2008	12/09/2008
F30 Leopold I	1. Unifil	1/09/2009	7/12/2009
F31 Louise-Marie	1. Atalanta I	1/09/2009	13/12/2009
	2. Atalanta II	20/10/2010	20/01/2011
Alouette Iii	1.West Eagle 02	22/08/2002	20/12/2002
	2.West Eagle	10/02/2002	16/06/2002
	3.West Eagle 04	19/01/2004	5/07/2004

Le BREYDEL et le BOVESSE à Souda Bay

Nous allons évoquer ici la première de ces interventions hors des périmètres de l'OTAN: la guerre qui opposa l'Irak à l'Iran de 1980 à 1988, et au cours de laquelle l'intervention des Alliés prit le nom d' 'Opération OCTOPUS'. Un conflit religieux opposa les deux pays (Chiites-Sunnites) qui rapidement prit une extension maritime, 'la guerre des tankers' comme on l'a appelée. L'Irak, nation envahissante, se retira sur ses terres après quelques succès et les deux nations se sont enlisées dans une guerre de position. Leurs efforts se sont alors portés sur le 'nerf de la guerre' qu'est pour eux l'exportation de pétrole. L'Irak installe rapidement des pipelines vers la Méditerranée mais l'Iran doit toujours passer par le Golfe et le détroit d'Ormuz. C'est en 1984 que débute la guerre des tankers par l'attaque de pétroliers iraniens par l'Irak. Les Iraniens ripostent alors en attaquant tous les pétroliers soupçonnés d'apporter un soutien à l'Irak: 382 navires, dont 317 pétroliers, sont l'objet d'attaques iraniennes; 60 d'entre eux sont coulés ou n'ont pu être réparés; 242 marins trouvent la mort, 500 sont blessés. Le trafic international perdit dans les eaux du Golfe 38 navires en 1984, 41 en 1985, 93 en 1986 et 159 en 1987. Il fallait tout ce temps et toutes ces pertes pour que le monde civilisé intervînt.

En 1987 le Koweït demande l'aide et la protection pour ses pétroliers auprès de la communauté internationale. Le premier pays à répondre positivement est la Russie qui prêtera trois de ses pétroliers. Les USA se dirent alors prêts à les escorter s'ils acceptent de naviguer sous pavillon américain. Si la protection air-air et mer-mer est ainsi assurée, cela n'empêchera pas le pétrolier russe **Maréchal Joukov** de sauter sur une mine (8 mai 1987). La guerre des mines a commencé. La Marine américaine qui n'a pas (ou plus) de force de dragage se fait précéder d'hélicoptères de dragage, les Sea Stallion RH530, méthode expérimentée au Vietnam contre les mines à orin mais peu concluante (essais ici par Eguermin et la DER) et surtout très onéreuse. La US Navy fait appel à ses alliés et notamment à la Belgique qui a dans ce domaine une certaine expérience. Le Conseil de Sécurité de l'ONU, par une série de résolutions, permet l'intervention navale dans le Golfe, et au mois d'août la France et la Grande-Bretagne, suivies par sept pays de l'Union de l'Europe Occidentale acceptent d'intervenir. En septembre les Pays-Bas, la Belgique et l'Italie s'y joignent, les deux premiers décidant d'y envoyer une force de dragage et de chasse aux mines marines. C'est ainsi que la Marine belge et la Koninklijke Marine des Pays-Bas formèrent un 'task group' composé du **Zinnia**, comme navire de commandement et de soutien logistique, des chasseurs de mines néerlandais CMT **Maassluis** et **Hellevoetsluis**, nos MSO chasseurs-dragueurs **Breydel** et **Bovesse**; ce dernier sera remplacé par le CMT **Crocus**.

L' opération OCTOPUS durera du 1er novembre 1987 au 13 novembre 1988. Le dernier de nos navires ne rentrera au pays que le 22 décembre 1988.

Le « COMMANDER TASK GROUP », le capitaine de Frégate BUSARD, à la passerelle du A961 ZINNIA

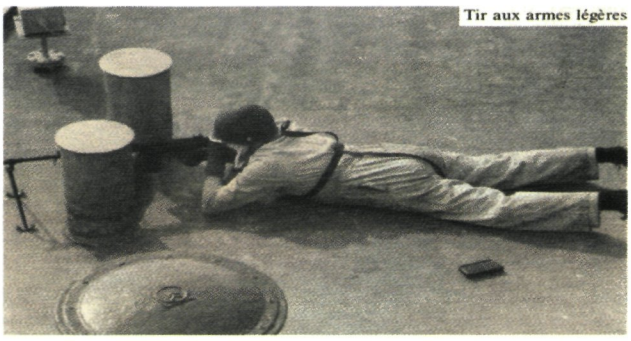
Première opération de déminage (3 au 13 nov. 1987): Le tankgroup, en escale à Fujairah dans leGolfe d'Oman,les 1 et 2 novembre, passe le détroit d'Ormuz et entre dans le golfe arabo-persique, escorté par deux navires de la Royal Navy. Aucune mine n'y sera détectée au cours de ces 10 jours et dès lors une zone de 200 km², peut être déclarée libre de mines.

La deuxième opération de déminage (22 au 30 novembre) a lieu dans le 'Bahrein Bell minefield'; une nouvelle zone de 200 km² sera déclarée libre de mines.

Do 3 au 12 décembre: période d'entretien à Abu-Dhabi, puis retour à Fujairah.

Le 20 janvier la flottille repasse le détroit d'Ormuz et fait escale à Dubai.

Le 14 avril la frégate USN **Samuel B. Roberts** est endommagée dans le Golfe par l' explosion d'une mine. Aussitôt la flottille belgo-néerlandaise se dépêcha sur les lieux et neutralisera deux mines dans la zone où la frégate a été touchée. A la fin de cette opération le groupe aura détruit cinq mines.


Tir aux armes légères

Conclusion

On peut considérer que tant l'Irak que l'Iran n'ont pas posé de barrages de mines, ni mouillé de champs de mines défensives ou offensives; seul un mouillage très dispersé de manière à provoquer quelques naufrages et par là renforcer le sentiment d'insécurité générale. Pour contrer les attaques contre le trafic maritime international, dans des eaux internationales -le détroit d'Ormuz est situé en eau territoriale iranienne mais il soumis aux lois internationales sur la liberté de passage des détroits- plus de 80 navires de guerre des alliés assuraient dès la mi-87 la protection de ce trafic, qui s'élevait à une moyenne journalière de 500 cargos et pétroliers transitant dans le Golfe.

La mission de la Marine dans le Golfe arabo-persique demandera l'opérabilité de ses navires de déminage maritime, dragueurs et chasseurs, à de longues distances de ses bases.

Que des missions comme celles-ci dans des théâtres d'opération lointaine ne peuvent se concevoir sans la coopération étroite avec la Force Aérienne et dépendent de ses transports pour ses munitions, ses pièces de rechange, la relève des équipages et le rapatriement des malades et des blessés.

Que la présence de notre flottille a certes eu un rôle direct dans la détection et la neutralisation de mines mais a eu en plus un rôle de dissuasion et ralenti ou même arrêté le mouillage de nouvelles mines.

Que la coopération belgo-néerlandaise fonctionne parfaitement.

Que le trafic maritime se déclara satisfait de connaître les zones déclarées libres de mines.

B.Z. well done boys!

J.C. Liénart

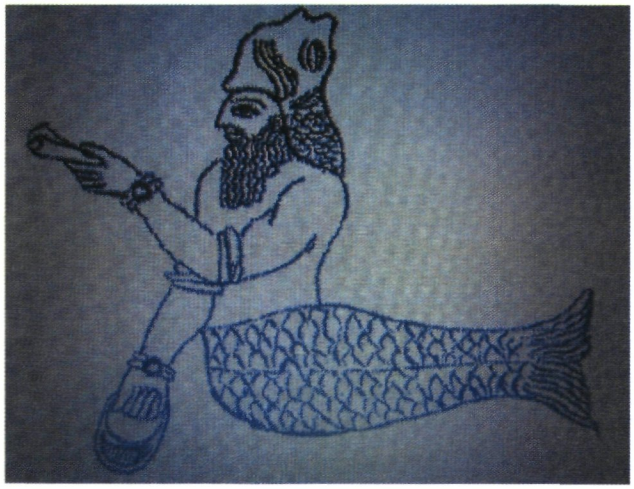
Capitaine de Vaisseau (hre)

Zeemeerminnen aller landen verenigt u!

De zee spreekt tot de verbeelding. Het is dan ook niet verwonderlijk dat allerlei mythische wezens in de loop van de eeuwen ontsproten zijn aan de fantasie van zeevarenden. Omdat de zeemeermin in dit rijtje een toonaangevende rol speelt en er heel wat kennis over dit onderwerp beschikbaar is, achtten we de tijd rijp voor een 'zeemeerminverhaal'. Wie weet, word je straks ook lid van het Europese Instituut voor Sirenologie?

Eerst was er de zeemeerman

Heel wat culturen kennen watergoden. Ze staan vaak symbool voor de oceaan, de rivier of het meer dat te aanbidden en/of te vrezen valt. De oudste watergod is Oannes, door de Babyloniërs 'Ea' genoemd. Deze godheid was circa 5000 jaar v.C. één van de belangrijkste goden in het tweestromenland Mesopotamië (kerngebied van het huidige Irak). Naast god van de afgrond of de diepte -en zo ook: het diepe water- was hij god van de wijsheid. Op de vroegste afbeeldingen zien we hem als een mens die een vismantel draagt. Later evolueert dit beeld naar de meer bekende verschijning als half-vis, half-mens, dat ondermeer in het Parijse Louvre te bewonderen is. De Babylonische schrijver Berossus (3de eeuw v.C.) vertelt dat Oannes in zee leefde en dat deze 'zeemeerman' de mensheid de kunsten en de wetenschappen heeft geschonken.



"De oudste watergod Oannes - of Ea genoemd bij de Babyloniërs - staat hier afgebeeld in de collecties van het Parijse Louvre. Deze half-vis, half-mens kan beschouwd worden als de eerste zeemeerman (.....)"]

De eerste 'officiële' zeemeermin was dan weer de Syrische maangodin Atagartis (Derceto bij de Filistijnen en Grieken). Het is niet zo verwonderlijk dat een maangodin als zeemeermin werd afgebeeld, als we denken aan de invloed van de maan op de getijden. Atagartis was een belangrijke vruchtbaarheidsgodin, al had ze ook haar donkere, destructieve kant.

Het kunstenproject 'Mer-Mère' en het 'European Institute for Sirenology'

Het leven ontstond in de oceanen en ook vandaag brengt de zee leven voort. Het is dan ook begrijpelijk dat de zee wel vaker als een moeder, een vrouw wordt gezien. Rudy Cleemput werkt sinds 2002 rond de zee en de zeemeermin. In 2002 lanceerde hij een mail-art oproep, 'Mer-Mère' genaamd, om kunstwerken die zee en moeder samenbrengen in de kijker te plaatsen. Bij die oproep vroeg hij ook een staaltje water uit de dichtstbijzijnde zee toe te voegen. Meer dan honderd kunstenaars van over de hele wereld reageerden hierop. Met het zeewater dat werd opgestuurd, vulde Rudy vervolgens Maria Lourdes flacons (zie afbeelding). Op die wijze keerde hij het klassieke beeld van de 'zeemeermin in het water' om tot dat van een 'zeemeermin gevuld met water'. Het Mer-Mère project mondde finaal uit in een tentoonstelling die een aantal Vlaamse cultuurcentra aandeed (zie illustraties).

ZMM Stella Maris mermere.jpg'+ 'ZMM danielle. verté mermere.jpg' + 'ZMM Mircea Bachis mermere. jpg' met gemeenschappelijke ondertitel: "Op de mail-art oproep 'Mer-Mère' van Rudy Cleemput in 2002 om kunstwerken die zee en moeder samenbrengen in de kijker te plaatsen, reageerden meer dan honderd kunstenaars uit de ganse wereld (Rudy Cleemput)"]

De grote respons heeft zijn fascinatie voor de zeemeermin alleen maar vergroot. Gevolg: in 2003 richtte Rudy het 'European Institute for Sirenology' op, een Europees zeemeerminneninstituut zeg maar. Dit instituut verzamelt en archiveert alle kennis en kunst in verband met de zeemeermin. De bedoeling is om in 2013, tien jaar na de oprichting van het instituut, het 'Museum for Sirenology' te openen op een boot. Ondertussen bezit het instituut al meer dan dertig films, evenveel strips, tientallen reclameobjecten, een twintigtal naslagwerken en sier- en gebruiksvoorwerpen allerhande. De naslagwerken bestrijken onderwerpen gaande van scheepssier (cfr. de gewoonte om schepen te versieren met houtsnijwerk of kleurrijke beschilderingen), over ex voto's (voorwerpen geplaatst in een gewijd oord als dank aan God of een heilige voor een verkregen gunst) tot fonteinen. De verzameling laat zien dat de zeemeermin zeker nog niet uitgestorven is. Het tegendeel is waar en als we Jung mogen geloven, zwemt zij zelfs nog rond in ons onderbewuste (Carl Gustav Jung: *Archetype en Onbewuste*, 1934).

Waar duikt de zeemeermin zoal op?

Wie alert is, merkt dat de zeemeermin eigenlijk overal boven water kan komen.

Zeemeerminnen vind je in alle culturen. Ze zijn verweven met mythologieën en scheppingsverhalen.

Azië

Tot de oudste zeemensen horen de Chinese Fuxi en zijn vrouw Nu Guang die als de stichters van de Chinese beschaving worden gezien. Afbeeldingen zijn vooral terug te vinden op Chinese graftombes. In Japan kent men Ningyo, een viswezen met een menselijk hoofd. En in de Indische heilige geschriften of veda's is er sprake van een watergod Trita of Aptya. Ook de god Vishnu wordt vaak afgebeeld als een zeemeerman, vooral in zijn eerste incarnatie als Matsya. In bijna elke Indische tempel kan je trouwens afbeeldingen van Matsya vinden (zie afbeelding). Op de Filipijnen heet ze Dyesebel en het geloof is daar nog zo sterk dat toen een aantal jaren geleden een Australische drenkelinge uit het water werd gehaald, de vissers dachten dat ze een zeemeermin hadden gevangen. Aan Dyesebel werden tussen 1953 en 2000 meer dan vijf verfilmingen gewijd en in 2008 nog een complete televisieserie, gebaseerd op de strips van Mars Ravelo.

Matsya

Zuid-Amerika en Afrika

In Zuid-Amerika kennen we de zeemeermin als Yemanja. Ze zou er samen met de Afrikaanse slaven zijn binnengebracht en stammen uit de West-Afrikaanse Yoruba religie, een vrij animistische godsdienst. Yemanja wordt ook geïdentificeerd met de Maria van de christenen. Ook daar komt ze vooral dan in de beeldende kunsten tot leven, met name in de volkskunst. In Afrika heet ze Mami Wata en we vinden ze terug in bijna alle Centraal-Afrikaanse staten. De theorie luidt dat ze ingevoerd is vanuit Europa vanwaar de slavenschepen vertrokken, schepen die soms een zeemeermin als boegbeeld voerden.

Yemanja

Europa

Dichterbij, in Europa, is de zeemeermin een veelvuldige verschijning in het oude Griekenland. Daar neemt ze verschillende gedaantes aan. Toch is ze vooral bekend als Aphrodite, de vruchtbaarheidsgodin 'geboren uit het schuim'. In de middeleeuwen wordt ze het symbool van de 'luxuria', de verleiding. Er is dan ook geen kathedraal in Europa, waar ze niet een kapiteel, sluitsteen of timpaan siert. Jacqueline Leclercq-Marx wijdt er het boek *'La Sirène, du Mythe Païen au Symbole Chrétien'* (1997) aan. Ook na de middeleeuwen is de zeemeermin niet meer weg te denken uit de Europese volksverhalen. Ze duikt op in alle landen die aan de zee grenzen. Merkwaardig is ook de relatie van het christendom tot de zeemeermin. Zo wordt Maria, de moeder van Jezus, vaak met de naam Stella Maris ('Ster der Zee') aangeduid. En voor de naam Maria, stammend uit het Hebreeuwse Miryam, is één van de theorieën dat het is afgeleid van 'Mar' (zout, bitter) en 'yam' (zee). Met wat meer fantasie zie je bij het bekijken van de lange blauwe en witte gewaden van het 'Lourdes' Mariabeeld, de kleur van de zee en het brandingschuim. Ook het parelsnoer rond haar handen kun je linken aan de zee. En er is meer. Vaak staat Maria afgebeeld op een maansikkel, een verwijzing naar de zeegodin. Ook haar zoon Jezus wordt wel eens als Ichtus (Grieks voor vis) omschreven. En wat gedacht van de christelijke traditie om te dopen door onderdompeling in water? Wat er ook van zij, de zeegodin lijkt verre van verdwenen!

Waar komt deze 'vis-vrouw' vandaan?

De mens en de zee

Een onderzoek naar de zeemeermin betekent ook een confrontatie met de menswording, de beschaving. Sinds de onderzoeken van Stanley Miller (1930-2007) met *'The Origins of Life'* (1974) en Sidney Fox (1912-98) met *'The Emergence of Life: Darwinian Evolution from the Inside'*, 1988) weten we dat het leven in zee is ontstaan. Dit leven leidde via een ontwikkeling van ééncelligen, over weekdieren, vissen, reptielen, vogels en zoogdieren, uiteindelijk tot de mens. Op een vergelijkbare wijze vind je deze evolutie van zeewezen tot mens ook terug bij elk individu in het wordingsproces vóór de geboorte: het ééncellige eitje dat zich op negen maand tijd in de baarmoeder van foetus tot mensje zal ontwikkelen binnen zijn eigen zee van vruchtwater. Volgens René Quinton (1867-1925) in *'L'eau de Mer, Milieu Organique'* (1904) leunt de samenstelling van vruchtwater onwaarschijnlijk dicht aan bij die van zeewater, iets wat ook opgaat voor ons bloedplasma. We zijn met andere woorden in oorsprong allen zeewezens, iets wat op geen betere wijze kan worden verbeeld dan in de gedaante van de zeemeermin. Daarbij komt dat het beeld van de zeemeermin blijft fascineren en betoveren lang nadat zij naar de wereld van de fantasie is verbannen. Het feit dat ze in de Oude Wereld sinds de middeleeuwen staat voor 'luxuria' (de verleiding) is daar ongetwijfeld niet vreemd aan. Ze wordt dan ook steevast afgebeeld als een sensueel vrouwelijk wezen.

Twee theorieën: afkomstig van de ster Sirius of logisch gevolg van ons 'wateraap'-zijn

Uiteraard gaan we er vanuit dat voornoemde zeewezens tot het rijk van de mythologie behoren en dat de kans om oog in oog te staan (of beter te zwemmen) met een 'echte' zeemeermin onbestaande is. Nochtans zijn er ook theorieën die het fenomeen zeemeermin anders bekijken. Robert Temple doet in *The Sirius Mystery* (1997) een uitgebreid onderzoek naar verhalen over 'vissenstaartwezens' in oude beschavingen, zoals dat van de hoger genoemde Oannes bij de Babyloniërs. Robert Temple is echter vooral geïntrigeerd door de Dogon-beschaving in Mali (West-Afrika). Die zou al eeuwen over een astronomische kennis beschikken aangaande de ster Sirius, die de hedendaagse wetenschap nog maar sinds 1930 kent. Het boek is een zoektocht naar hoe de Dogon deze kennis hebben verworven. Samengevat is dit de hypothese: in een ver verleden is een gezantschap vanuit het Sirius-sterrenstelsel naar de aarde gekomen en heeft er de beschaving gebracht. Via spectrografie weten we dat Sirius rijk aan water is, dus oppert Temple dat de bewoners van Sirius ook wel eens waterwezens zouden kunnen geweest zijn. Met andere woorden, de god

Oannes was misschien wel een Sirius-bewoner? Van Oannes werd ook gezegd dat hij de beschaving heeft gebracht en Temple vraagt zich ook af hoe het komt dat de beschaving op Aarde rond 3000 v.C. plots met rasse schreden is vooruit gegaan (spijkerschrift, bronsbewerking). Om het verhaal af te ronden: misschien zijn er wel enkele Sirius-waterwezens achtergebleven en hebben ze zich hier voortgeplant? Maar het moet gezegd: het werk van Temple heeft de laatste tijd zeer veel kritiek gekregen vanuit o.a. antropologische hoek. Zo deed de Nederlandse antropoloog Walter van Beek recent onderzoek bij de Dogon, en vond niets terug van de astronomische kennis die Temple hen toeschrijft. Een andere theorie is de 'wateraap-theorie', die sinds het begin van de vorige eeuw verschillende onderzoekers heeft beziggehouden. De wateraap-theorie probeert te doorgronden waarom de mens op zoveel punten verschilt van de andere aapachtigen. Al in de jaren twintig suggereerde Max Westenhöfer (*'Der Eigenweg des Menschen'*, 1942) dat die verschillen te wijten zijn aan het feit dat onze verre voorouders in het water zouden hebben geleefd. In 1960 schreef de Engelse zeebioloog Alister Hardy in het wetenschappelijke toptijdschrift The New Scientist (Volume 7, 642-5, 1960) het artikel 'Was Man more aquatic in the past?' Daarmee luidde hij het Aquatic Ape tijdperk in. Maar het was toch vooral de Britse journaliste Elaine Morgan die de theorie bij een groot publiek bekend heeft gemaakt. Morgan (*'The Aquatic Ape'*, 1980) merkt op dat de meeste van de vreemde kenmerken van het menselijke lichaam zeldzaam zijn voor landzoogdieren, maar heel gewoon bij waterzoogdieren. Als we aannemen dat onze vroegste voorouders voor langere tijd in een overstroomd, waterrijk gebied leefden zouden vele van de onopgeloste vraagstukken gemakkelijker te verklaren zijn: het verlies van onze vacht, de grotere hersenen, kleinere mond, adembeheersing, zwakke reukzin, vooruitstekende neus, ons rechtop lopen en onze sterke behoefte aan water, zout en jodium. De theorie is omstreden, maar kent ook aanhangers. Van de 'wateraap-theorie' is het maar een kleine stap naar het bestaan van de zeemeermin. Inderdaad, als de mens gedurende min of meer lange periodes in het water heeft geleefd, waarom zouden er dan geen nakomelingen zijn die daar nog steeds leven?

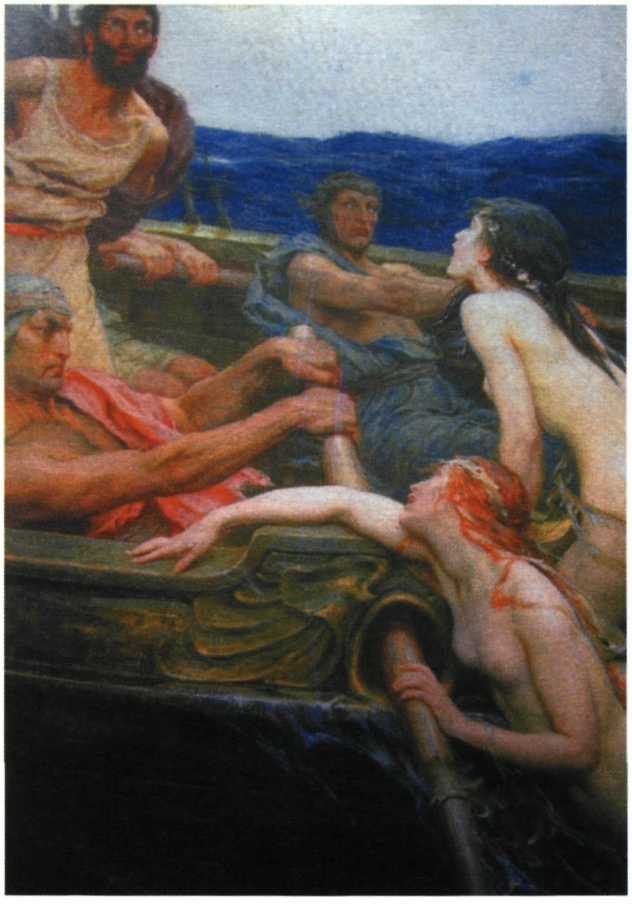
De zeemeermin in de kunst

Door haar archetypische kracht en dankzij haar sierlijke vormen is de zeemeermin een geliefd onderwerp in de beeldende kunsten. Maar was de meermin altijd toonbeeld van vrouwelijke elegantie?

Odysseus en de sirenes

Zeemeerminachtige mythologische wezens, vaak met een vogel- in plaats van vissenlichaam, waren bij de Grieken bekend onder de naam 'sirenes'. De eerste literaire bron die de sirenes vermeldt, is de Odyssee van Homeros. Dit epische dichtwerk is vermoedelijk rond 800 v.Chr. neergeschreven en vormt het vervolg op de Ilias. De Odyssee vertelt het verhaal van de zwerftocht van de listige held Odysseus en zijn kompanen na afloop van de Trojaanse Oorlog, en zijn thuiskomst op het eiland Ithaka. Tijdens één van zijn tochten worden ze gelokt door het zachte gezang van de sirenes, die hen zo op de klippen willen doen lopen. Om te weerstaan aan hun charmes beveelt Odysseus zijn matrozen om was in hun oren te stoppen en hem aan de mast van zijn schip vast te binden:

"Alleen ik (=Odysseus) ... zou het gezang mogen beluisteren; maar bind mij dan vast in knellende boeien, zodat ik mij niet kan verroeren, rechtop aan de mastvoet, daaraan moeten de lijnen bevestigd. Als ik jullie nu zal smeken en bevelen mij los te maken, bind



mij dan vast met nog meer touwen... Langs mijn mannen gaand smeerde ik bij allen de oren in.En zij bonden mij vast aan het schip, aan handen en voeten, rechtop aan de mastvoet, en daaraan maakten zij de touwen vast. Intussen had het welgebouwde schip al gauw het eiland van de Sirenen bereikt en zij hieven een helder gezang aan: Kom toch hier, vermaarde Odysseus, beroemde held van de Grieken, en leg aan met je schip om ons beider gezang te beluisteren. Zo zongen zij een wondermooi lied; en ik wilde dolgraag gaan luisteren en probeerde mijn mannen opdracht te geven mij los te maken door te trekken met mijn wenkbrauwen. Maar toen we ze gepasseerd waren en wij hun stem en gezang niet meer konden horen, haalden mijn trouwe mannen de was weer uit hun oren, die ik in hun oren gesmeerd had, en mij bevrijdden ze van mijn boeien"

De stijl van Homeros staat bekend als rijkelijk beschrijvend en meanderend, maar bij de sirenes laat hij veel ruimte voor suggestie. Vast staat dat de sirenes kwaadaardig zijn, ze voeren zeemannen in het ongeluk. Waar Homeros de sirenes vandaan haalt (Fenicische zeemansverhalen, oosterse sprookjes of eigen fantasie) blijft onduidelijk. Met hoeveel zijn ze? Maken ze enkel gebruik van hun stem of bedienen ze ook instrumenten? Waaraan sterven de zeelieden? Bovendien laat zijn suggestieve beschrijving ruimte voor de verbeelding van de komende generaties, want zijn het vogelvrouwen of vrouwen met een vissenstaart? We weten enkel dat het wezens zijn die bij de zee wonen en dodelijke gezangen ten uitvoering brengen.

Van vogelvrouw naar vrouw met geschubde vissenstaart

De kerkvaders hebben als theologen-schrijvers het verhaal van Odysseus aangewend om het christelijke geloof uit te leggen. De zwerftocht van Odysseus wordt dan gezien als de tocht naar de Heer, met onderweg allerlei wereldse (en vleselijke) verleidingen en verlokkingen. Dit beeld wordt tot in detail uitgewerkt: het schip is de Kerk, de zee het aardse leven, Odysseus is de menselijke ziel en de sirenen incarneren de gevaren (de verleidingen, het verderf) waarmee de ziel zich geconfronteerd ziet.

Tot de achtste eeuw hebben sirenes eerder kenmerken van vogels dan van vissen. De Engelse monnik Aldhelm van Malmesbury brengt daar voorgoed verandering in, al blijft de vogelvrouw uit de oudheid nog aanwezig naast de middeleeuwse variant met vissenstaart: *"Sirenes zijn meisjes uit de zee die met hun mooie lijf en zoete zang de zeevaarders misleiden. Van hoofd tot navel is hun lichaam dat van een maagd en lijken ze sterk op een mens, maar ze hebben een geschubde vissenstaart waarmee ze zich in zee verborgen houden".* In dit beeld is niet enkel de vissenstaart nieuw, ook het mooie maagdenlichaam verschijnt voor het eerst op het toneel. In de middeleeuwse kunst is de zeemeermin dan ook symbool van de wellust. Attributen zijn de spiegel en de kam, twee voorwerpen die ook aan Venus worden toegeschreven.

Sint-Brandaan op zijn grote zeereis

Ook de Ierse abt Sint-Brandaan, die op zoek naar de waarheid door een engel de wereld werd rondgestuurd, ontmoet op één van zijn avontuurlijke reizen een zeemeermin. Het gaat om een gevaarlijk monster, half vrouw, half vis. En ook Dante laat in zijn Divina Commedia (Vagevuur, Negentiende zang) een verlokkelijke en gevaarlijke sirene zingen: *"Ik ben de zoete sirene die scheepslui verleidt in volle zee, zo barst ik van genot om naar te luisteren."*

De kleine zeemeermin

Of de meermin uit de middeleeuwen en de Oudheid nu een vis of een vogel was, ze vormde in ieder geval een groot gevaar voor mannen op zee. Een sprookje uit de romantiek brengt daar verandering in. *'De kleine*

zeemeermin' (1836) van Hans Christian Andersen toont een verliefd meisje dat verscheurd is tussen twee werelden en hieraan sterft. *"Diep in zee is het water zo blauw als de blaadjes van de mooiste korenbloem, en zo helder als het zuiverste glas, maar het is er heel diep, dieper dan enig ankertouw reikt; veel kerktorens zouden boven op elkaar gezet moeten worden om van de bodem af boven het water uit te steken"*. Daar woont de kleine zeemeermin met haar vader en haar zussen. Ze verlangt hevig naar een bestaan in de mensenwereld en naar een onsterfelijke ziel. Op haar zestiende mag zij naar het oppervlak zwemmen en de mensenwereld verkennen. Ze wordt verliefd op een mooie prins, maar de liefde wordt ondanks zware opofferingen niet beantwoord. Via een toverdrank ruilt ze haar stem voor een stel mensenbenen. De prins vindt een ander om mee te trouwen, de kleine zeemeermin sterft niet, maar wordt een dochter van de lucht, onzichtbaar voor de mensen. De kleine zeemeermin is eerder een slachtoffer dan een verleidelijk zeewezen. Ze wordt gelokt (naar de mensenwereld), ze doodt niet, maar sterft zelf. Haar mooie uiterlijk, de vissenstaart en lange haren zijn wel echo's uit de middeleeuwen.

Wist-je-dat...

* zeemeerminnen 7x talrijker zijn in de kunst en mythologie dan zeemeermannen?

* sirenomelie een zeer zeldzame aandoening is, waarbij de benen aan elkaar gegroeid zijn?

* een Australische vrouw die gered werd in de Zuid-Chinese zee, met haar bikini en blonde haren zo tot de verbeelding van de lokale vissers sprak dat ze als *Sirene Goddess* (godin van de zeemeerminnen) werd gedoopt

* de kam als attribuut van de zeemeermin naar alle waarschijnlijkheid berust op een misverstand? De kam zou wel eens terug te voeren zijn op het plectrum waarmee de sirene haar lier of citer bespeelde.

* de kiezelstenen op het strand van het Schotse eiland Iona 'meerminnetranen' worden genoemd, naar de tranen van een meermin die ongelukkig verliefd was op een onvermurwbare monnik...

* de zus van Alexander de Grote een zeemeermin was? Alexander de Grote wilde niet enkel de wereld veroveren, maar ook het eeuwige leven. Toen zijn zus per ongeluk zijn levenselixir dronk, had ze de sterfelijkheid van haar broer op haar geweten. Ze was gedoemd eeuwig te leven als een halfslachtig wezen in zee. Als een gigantische zeemeermin kon ze met één hand een schip optillen. Als de schipper op haar vraag hoe het met haar broer ging de waarheid sprak, dan vermorzelde ze het vaartuig en veroorzaakten haar dikke tranen vloedgolven. Zei de schipper sluw: *'Alexander de Grote heerst over de wereld', dan liet ze hem verder varen.*

"Ook de zus van Alexander de Grote zou een zeemeermin zijn geweest, en dan nog een reusachtig grote die schepen kon vermorzelen (wikimedia)"

* Mami Wata zelfs aanwezig was op het WK voetbal in Zuid-Afrika? Cultureel antropoloog Arnold Pannenborg deed in 2008 onderzoek naar Afrikaans voetbal en bijgeloof. Volgens hem is de sterkste vorm van magie in het Afrikaanse voetbal het inroepen van de hulp van Mami Wata, de Afrikaanse zeemeermin die het doel beschermt en zorgt dat alle doeltrappen van de goal afwijken. *"Om dit tegen te gaan gooi je best een kokosnoot op het veld"*, aldus Pannenborg. *"Want dat is het lievelingseten van de Mami Wata."*

"De Afrikaanse zeemeermin Mami Wata vond zelf haar weg naar het WK voetbal in Zuid-Afrika, waar ze werd verondersteld het doel van bevriende teams vrij te houden van doelpunten (wikimedia)"

Moderne sirenes

Ook vandaag nog is de zeemeermin een metafoor voor verlokking. Ze duikt vaak op in allerlei reclameboodschappen en vond ook haar weg in de kunst. Zo hebben de kunstschilders Marc Chagall (1837-1985) en Paul Delvaux (1897-1994) een deel van hun oeuvre aan de zeemeermin gewijd, en is de verleidende zeemeermin ook in de letteren als femme fatale een veel terugkerend thema. Voorbeelden zijn o.a. het gedicht 'die Insel der Sirenen' van de Duitstalige dichter en romancier Rainer Rilke (1875-1926) en de gedichtenbundel 'Music Hall' van Paul van Ostaijen (1896-1928):

Schril gillen de sirenen:

Komt naar de Music-Hall henen,

Daar is er lachen, daar is er wenen,

Schril gillen de sirenen.

Ook de Leuvense hoogleraar, filosofe en auteur Patricia de Martelaere (1957-2009) behandelde in haar essay 'De kleine zeemeermin' het lot van Andersens meermin, op het kruispunt van filosofie, literatuur en psychoanalyse.

De meermin als geliefd schilders-thema, o.a. bij Delvaux en Chagall (Vic De Donder en Wikimedia)

In 1923 verwijst de journalist Albert Londres in de Franse krant 'Le Petit Parisien' de eeuwenoude mythe van de meermin helemaal naar het rijk der fabelen. Hij stelt waarnemingen van zeemeerminnen gelijk aan observaties van zeekoeien: "*Alleen voor Homeros, en dat was geen serieuze verslaggever, waren sirenen fabelwezens. In realiteit zijn het zeekoeien, ze lijken op zeehonden en hun vlees is lekker om te eten*".

Waar vind ik een zeemeermin?

* Een greep uit zeemeerminnenfilms: *'Splash'* (VS, 1984), *'Night Tide'* (VS, 1961), *'Mermaids'* (Australië, 2003), *'Dyesebel'* (Filipijnen, 1990), *'Miranda'* (UK, 1948), *'Mr Peabody and the Mermaid'* (VS, 1948), *'Mad about Men'* (UK, 1954), *'Undine'* (Duitsland, 1991), *'Aquamarine'* (VS, 2006), *'Dagon'* (Spanje, 2001), *'She Creature'* (VS, 2001).

* ... en zeemeerminnenstrips:

- van Suske en Wiske: *'Het Bevroren Vuur'*, *'De Ijzeren Schelvis'*, *'De Snikkende Sirene'*, *'Het Delta Duel'*, *'Hippus'*, *'Het Zeeveulen'*, *'Walli de Walvis'*.
- van Nero: *'De Kroon van Neptunus'*, *'Het Zeespook'*, *'De Verloren Zee'*
- van Kiekeboe: *'Gedonder om Bliksem'*
- van Urbanus: *'De Peperbollenkuur'*
- van Jerom: *'De Sirenen'*
- van Peter Pan: *'Opikanoba'*, *'De Storm'*
- van Donito: *'De Grot van Naitilus'*, *'Het Grote Geheim'*
- van Dees Dubbel en Cesar: *'De Poefparels'*.

En wat als je een zeemeermin spot?

Stuur een mail naar: cleemput.rudy@gmail.com of evades@live.be

Zoek de digitale sirenes op facebook via http://www.facebook.com/#!/group.php?gid=216304042321&ref=ts

Eva Descamps* & Rudy Cleemput**

* vice-directeur European Institute for Sirenology; meermin in wording: evades@live.be; tijdens de kantooruren te vinden bij afd. Scheepvaartbegeleiding van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, Maritiem Plein 3, 8400 Oostende

** directeur European Institute for Sirenology; sirenology@yahoo.com; theatermaker: www.duizendeneen.be

Bron: tijdschrift " De grote Rede" nr 28, november 2010

Un commandant très British

Le navire filait ses 11 nœuds, le vent fort de l'arrière lui faisait bien gagner un bon nœud et le courant portant devait lui en faire gagner un aussi. La fumée de la cheminée rabattue sur la passerelle piquait aux yeux. Dans quelques minutes on serait devant le 'measured mile'[1] idéalement placé sur la côte anglaise aux abords des ports, où l'on pourra avec précision mesurer la vitesse réelle du navire, vitesse sur le fond comme on disait. L'odeur piquante du mazout 'comburé' vous entre dans la gorge, le bon air de la mer comme disent ceux qui ne savent pas!

Là, dans un coin de la passerelle le 1er matelot signaleur s'ennuie. Il est seul, nous sommes seuls sur la mer. D'habitude en flottille il y a un navire devant et un ou deux derrière et les signaux fusent sans arrêt; alors là nos signaleurs n'ont pas le temps de rêver, la lampe Aldis cliquette son morse à toute vitesse; ou encore, lorsqu'on manœuvre les drisses de pavillons montant au mât à tout moment puis se hâlent bas énergiquement, on court consulter le livre des signaux pour s'assurer de la traduction correcte de l'ordre qui vient d'être envoyé: « Execute to follow: turn one eight»[2] . Le signaleur montre la signification à l'officier en charge de la manœuvre. Attention! « Execute! » et toute la flottille évolue avec un ensemble parfait.

Mais aujourd'hui notre navire est seul et doit rallier le reste de l'escadrille là-bas sur le bout de la côte sud de l'Angleterre, et le signaleur s'ennuie. J'ai pitié de lui et l'envoie porter mes compliments au commandant et l'avertir que dans dix minutes nous arriverons à l'aplomb des amers du 'measured mile'. J'aurais pu empoigner le combiné et le prévenir par le téléphone intérieur. Le 'vieux' est sûrement à son bureau ou peut-être même qu'il regarde la côte par sa fenêtre; il la connaît bien et sait qu'on va arriver. Mais il a donné l'ordre de le prévenir dix minutes avant d'être par le travers des premiers amers. Je sais ce qu'il va faire: il va pousser le navire au maximum de sa vitesse et courir sur le 'range', puis il va lui faire faire demi-tour et refaire une passe cette fois à contre-courant et contre le vent, et cela va faire la moyenne. Ce n'est pas en escadrille qu'on peut faire cela. Cette fois il ne va pas rater l'occasion d'en avoir le cœur net. Tous les navires de l'escadrille sont identiques mais chacun des commandants prétend que le sien est le plus rapide. Alors qui a raison ?

Le chef machine a été mis dans le coup et vient d'ailleurs d'annoncer au commandant que tout est prêt, les chaudières sont poussées à fond. Il est tout aussi anxieux que le vieux. Il sait bien que, construites à l'identique, ces Algérines ne peuvent avoir les mêmes performances, les unes sont d'un an ou deux plus âgées, les autres ont la coque sale ou des chauffeurs moins expérimentés et des barreurs moins précis, car le moindre zigzag freine le navire. Aussi le 'coxswain' est-il à la barre; c'est un vieil homme qui en vu d'autres. C'est toujours lui qui est à la barre en cas de brouillard ou lorsqu'on rentre au port ou que l'on manœuvre dans peu d'espace. Il connaît

1. Le mesure d'un mile marin: 1.852 m - un nœud = cette distance/heure

2. « Exécutez à mon commandement une giration de 180° par la droite »

bien son 'vieux', depuis le temps qu'ils naviguent ensemble, car lorsque le commandant quitte son commandement pour en prendre un autre, il s'arrange pour faire muter son 'coxswain' avec lui. Celui-ci anticipe parfois les ordres, tant il sait d'instinct ce qui va venir, mais aussi par métier car à la pêcherie, d'où il vient, c'est le skipper qui est à la barre et pas comme ces 'chichiteux' de la marine de guerre où l'homme à la barre exécute les ordres provenant de là-haut, juste au-dessus de lui, du commandant ou de l'officier de quart qui eux ne touchent à rien. Ils regardent, observent, vigilants, et soudain se penchent vivement sur le porte-voix, le 'voice-pipe' comme on dit chez nous, ordonnent d'une voix forte « Tribord dix... Zéro à la barre ...Venir au 210 (épelé: Deux, Un, Zéro) » ou en anglais « Two, One, Zero », car on parle encore souvent en anglais sur nos bateaux.

Les repères du 'measured mile' sont quatre tourelles blanches disposées l'une au-dessus de l'autre et à un mile marin d'écart entre deux paires. Lorsqu'on les a bien en ligne on enclenche le chronomètre qu'on laisse trotter jusqu'aux deux repères du bout du range. Le commandant cache sa nervosité, le chrono en main je fais de même: 'Top'. Depuis quelques minutes la cheminée crache une fumée noire, les machines sont poussées à fond. Le chef doit être anxieux là en bas, il ne quitte pas ses manomètres des yeux, il guette la surchauffe. En fait il n'aime pas cela. Cela fait souffrir la mécanique, pour lui c'est inutile un nœud de plus ou en moins, quelle importance ? Pendant la guerre, et durant la bataille de l'Atlantique, lorsqu'on escortait les convois marchands et qu'il fallait foncer sur le sous-marin ennemi, alors oui, on ne ménageait pas sa bête, d'autant plus que la vitesse 'crash ahead' que depuis la passerelle on lui ordonnait de faire, était peut-être la manœuvre de la dernière chance pour éviter la torpille que le sous-marin vous destinait. Mais à quoi bon râler maintenant... les ordres sont les ordres... et si on gagne quelques dixièmes de mile sur les autres, cela vous grandit quand-même. A 12.4 nœuds le vieux est content, le chef peut réduire à 11 nœuds, on reprend la route.

Il fait toujours aussi beau et le soir tombe, la luminosité faiblit. On va croiser un navire de guerre qui dès qu'il nous a vus lance le traditionnel « What ship ? ». Le vieux fait répondre « Algerine M907 **Dufour** Belgian Navy », puis les lampes continuent à cliqueter. On le sait, les signaleurs s'enquièrent du grade et de l'ancienneté des commandants pour savoir qui va saluer le premier. Peine perdue puisque nous sommes dans les eaux territoriales anglaises; c'est donc bien à nous à saluer les premiers, car l'autre est un destroyer britannique. On s'approche, on se croise, le sifflet de manœuvre du signaleur lance se trille stridente à l'ordre « Pipe » (= siffle en anglais). L'autre répond par le même son, puis envoie le « Continuez » auquel on répond de même; les mains portées à la visière retombent, les matelots reprennent le travail, seul le navigateur n'a pas salué car il ne peut en aucun cas quitter de vue l'avant du navire. Le navigateur, ici, c'est moi. Oh, temporairement, car j'ai été prêté au **Dufour** en remplacement du titulaire absent. C'est la première fois que j'occupe ce poste sur ce type de navire; à mon précédent embarquement, sur le **Lecointe**, j'étais le midship, chargé du ménage. Le **Dufour**, tout comme le **Lecointe**, est un navire mixte: escorteur de convois et à la fois dragueur de mines. De plus de cent mètres de longueur, habité d'une bonne centaine d'hommes, c'est pour nous Belges déjà un gros navire. L'état-major se compose du commandant (2 galons et demi), de son second un 1er lieutenant (2 galons), d'un chef machine (2 galons sur fond mauve) et du navigateur (1 galon); plus deux midships en stage d'apprentissage et qui ont tous les sales jobs, tel le ménage par exemple, sauf le plus âgé qui est en charge de l'artillerie du bord.

J'ai dû, avant le départ, collecter les cartes marines au bureau des cartes et en vérifier la mise à jour, étudier et mémoriser l'exercice international auquel nous allons participer, faire le plan des routes à suivre, noter les distances et préparer un H.P.A, c'est-à-dire l'heure probable d'arrivée au point de rendez-vous. Le navigateur est à la tête du département des spécialistes du pont: les signaleurs, les télégraphistes, les radaristes et les sonaristes; il doit les former, les diriger, établir les listes de quart et superviser leur boulot.

Nous arriverons à destination au petit jour et quel que soit l'ordre des quarts, le commandant et le navigateur devront être à la passerelle pour ce grand moment. Notre rendez-vous est en rade dans une baie fermée bien protégée. Avec l'approbation du commandant je fais faire au bâtiment une course résultante du vent et du courant vers un amer bien visible et qui coupe le point d'ancrage désigné. Je fais réduire la vitesse et, arrivé au point que je suppose être correct, je coupe la vitesse et donne l'ordre de

mouiller l'ancre. A la plage avant l'équipe d'ancrage est à son poste sous la supervision du 1er lieutenant. A l'ordre « Let go! », d'un grand coup de marteau on ouvre la bosse de retenue et, dans un bruit de tonnerre la chaîne s'engouffre dans l'écubier; tout le navire tremble et poussé par le vent il cule et tire sur la chaîne. Le 1er lieutenant tient bon un moment en laissant serrer le frein du treuil pour que l'ancre croche bien au fond, puis largue jusqu'au chaînon marqué à la longueur de chaîne que j'ai estimée nécessaire à la profondeur, à la nature du fond, aux circonstances de vent et de courant. Et voilà! Le commandant s'approche du compas et relève trois points remarquables sur la côte, les porte sur la carte, m'appelle et me dit que je suis à cent yards[3] de l'endroit imposé. Je trouve cela pas mal, lui pas! et il me donne l'ordre de recommencer. A la plage avant ils sont furieux de devoir remonter l'ancre et de devoir tout recommencer. Je les soupçonne fort de traiter, à part eux, de tous les noms ce navigateur à la noix! Pendant que l'ancre remonte lentement le commandant, qui est un spécialiste navigateur formé à Greenwich, m'explique comment on doit faire à la Navy. Il me fait préparer un graphique où l'on porte de cent yards en cent yards, sur une ligne menant au point de mouillage, les relèvements de deux points remarquables sur la côte, de part et d'autre de la route à suivre. On n'a dès lors plus qu'à courir lentement sur cette ligne, relever les points et annoncer au fur et à mesure le nombre de yards qui restent à courir. Le commandant alors joue sur les vitesses, prévient la plage avant et donne l'ordre fatidique: « Let go! ». Cette fois, cela tombe pile. J'ai appris quelque chose de la manœuvre d'un grand navire de guerre. Sur les dragueurs on est plus 'relax' et à la marchande on n'est pas si regardant.

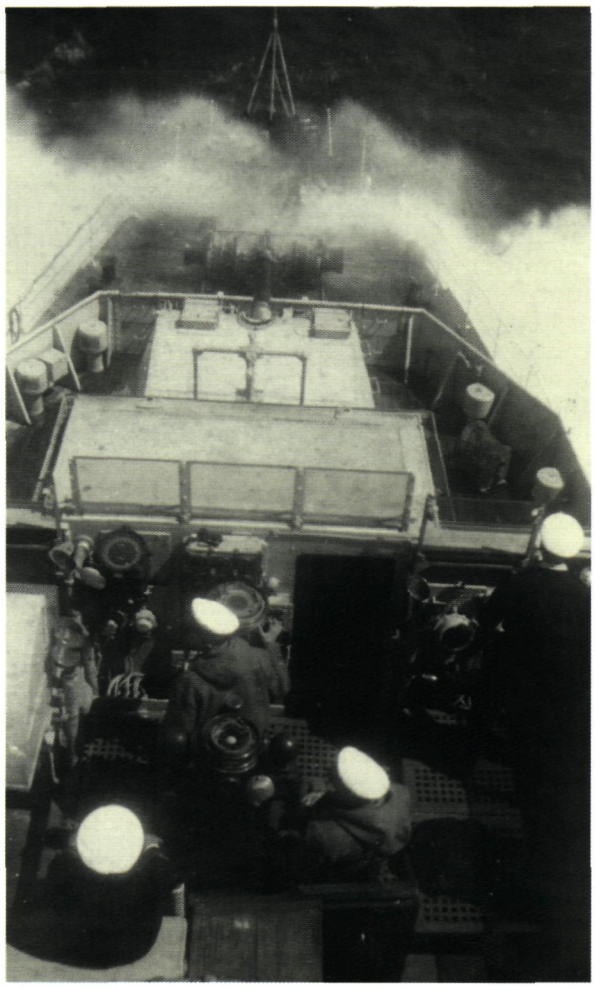
J'apprendrai encore bien des choses avec ce commandant-là, qui, heureux de mon désir de bien faire, ne m'a plus lâché un moment. Il est devenu amiral et j'ai eu encore à naviguer sous ses ordres, cette fois en flottille, où d'exercices en exercices, on finissait à manœuvrer ses navires par signaux comme des chevaux dans un carrousel équestre. Bien plus tard, j'étais alors capitaine de corvette et commandait une importante flottille de dragueurs de mines en route pour Plymouth où je devais mener mes bateaux pour participer à une manœuvre avec d'autres forces navales de l'OTAN, mon commandant, devenu vice-amiral, avait embarqué à mon bord afin de rencontrer lui-même les autorités navales anglaises organisatrices de la manœuvre, et battait donc sa marque[4] sur le navire de commandement. Un matin, levé tôt, il monte à la passerelle, prend ses jumelles et les braque sur les navires qui nous suivent à la queue-leu-leu, formation 'One' en ligne de file. Il se retourne vers moi et me dit: « Vous leur avez bien envoyé le 'rig of the day' ? » Je réponds « Bien sûr, amiral » Il me rétorque alors « Comment se fait-il que sur le 3me bateau je vois deux hommes en salopette sur le pont avant ? » Je ne sais que dire, mais ordonne au signaleur d'interpeller le navire en question, le priant d'expliquer l'entorse à l'ordre du jour de porter le 'rig of the day', la tenue prescrite pour ce jour à toute la flottille. La réponse ne tardera pas: « Ces hommes sont des électriciens et des mécaniciens en train de réparer le cabestan ». Le motif est suffisant et justifie le port exceptionnel de la salopette de travail.

Rigueur, discipline, prestance, comportement, toutes qualités dont la Royal Navy a imprégné tous ceux qui ont servi dans ses rangs, y compris nos douze jeunes Belges, élèves-officiers de la marine marchande, dérôles début 1941 du navire-école **Mercator**, et dont faisait partie mon amiral. Entré à la Force Navale juste après la fin de la guerre, je fus le témoin étonné de ces comportements britanniques devenus une seconde nature chez mes supérieurs, bien Belges pourtant. Je m'y suis plié avec facilité et ce n'est pas pour rien qu'on me traitait de 'Marin du Roy' à l'école de navigation d'Anvers.

Connaissant mon amiral, je fis à l'approche de Plymouth avertir par radio l'amirauté locale que le vice-amiral, commandant en chef de la Marine belge, battait sa marque en tête de la flottille belge qui venait participer aux manœuvres. La réaction ne se fit pas attendre, un message de bienvenue adressé à notre C.in C. (commander in chief) l'invitant à accoster le quai d'honneur de l'amirauté et à moi de prendre un mouillage en rade. Plymouth est la base navale située le plus à l'ouest de la côte sud des îles britanniques. La ville se répand sur les collines qui cernent le large estuaire sinueux au long duquel les chantiers navals, les dépôts, les écoles et les casernes de la Royal Navy s'alignent. Au milieu du fleuve, des navires de guerre à coffre nous saluent au sifflet, lorsque nous les passons en route pour le poste assigné. Notre amiral exulte. Nous sommes précédés par un remorqueur qui nous prendra notre chaîne et la maillera sur le coffre. A peu de distance et respectueu-

3. Un yard = 0,9144 mètre

4. Battre sa marque = un pavillon d'amiral en tête de mât



sement par le travers une 'admirals barge' (canot major rutilant de cuivres et d'acajou verni) portant un officier de la RN, en grand uniforme 'sword and medals', attend que la manœuvre soit terminée pour nous accoster afin de souhaiter la bienvenue à notre amiral. Celui-ci m'avait déjà demandé de préparer le canot à moteur, mais le connaissant lui et son goût du panache, j'avais fait à son insu armer la baleinière, commandée par mon meilleur bosco, équipage en pantalons bleus et blouses blanches, bérets avec jugulaire au menton, tous beaux et costauds, sachant manier comme des chefs les avirons luisants aux pelles peintes en blanc. La baleinière était l'objet de tous mes soins, jolie et bellement peinte, je l'avais munie d'un mâtereau de poupe surmonté d'une couronne dorée; son pavillon national était assez grand pour que sans vent sa pointe affleure la surface de l'eau. A l'avant, un autre petit mât porte la marque de l'amiral, un pavillon bleu frappé de trois étoiles et d'une ancre blanches. Cela fait très 'Captain Hornblower'[5], ce qui n'est pas pour déplaire à mon amiral. Aussi, quand je lui annonce que le canot à moteur qui sert aux manœuvres de prise de coffre, aux navettes à terre, aux provisions etc., n'est vraiment pas assez bon pour lui, que j'avais donc armé la baleinière et que je l'invitais à passer son armement en revue, conquis aussitôt, il refuse l'offre gracieuse de l'officier anglais d'emprunter la barge d'amiral, pour s'asseoir dignement sous les sifflets stridents du bord, pour se faire amener à terre, comme du temps de Nelson, par son propre canot, ce que l'Anglais comprend et admire, car dans la Navy, si on fait courageusement la guerre, on la fait aussi en grands seigneurs.

CPV (hre) J.C. Liénart

5. Héros de roman des guerres napoléoniennes

Middellandse zee in de branding: Griekenland paard van Troje voor Chinese penetratie in Europa

Het is merkwaardig dat ondanks een belabberde economische en financiële situatie, Griekenland een grote maritieme mogendheid blijft. Eind 2010 was de Griekse handelsvloot als 's werelds eerste gerangschikt. Ze vertegenwoordigde liefst 16% van de mondiale capaciteit en circa 50% van de gezamenlijke vloot van de Europese Unie. Tijdens het eerste halfjaar 2011 hebben de Griekse reders ruim 12 miljard euro geïnvesteerd in de bouw van 91 schepen en de aankoop van 98 andere. Noteer ook dat die reders beschermd worden door de grondwet die hen een volstrekte immuniteit waarborgt op fiscaal vlak.

Paard van Troje

Te oordelen naar de China-kenner J.L. Domenach is het juist omwille van haar groot maritiem potentieel dat Griekenland nu het paard van Troje riskeert te worden voor de Chinese invloed in Europa. China zou Europa als politieke partner willen neutraliseren om alzo ten lange leste alléén voor Amerika te staan. Met dat doel voor ogen is China sedert 2008 bezig met belangrijke strategische investeringen te realiseren in Griekenland, voornamelijk in de maritieme sector. Zo hebben de Chinese scheepswerven de laatste jaren 415 vrachtschepen en tankers gebouwd voor rekening van Griekenland, waarmee een bedrag van 17 miljard euro was gemoeid. Meer nog: liefst 50% van de Chinese import- en exportgoederen wordt door Griekse schepen vervoerd. Het is duidelijk dat beide landen qua scheepsbouw en zeegoederentrafiek nauw met elkaar samenwerken.

Niet enkel in de vloot wordt door China geïnvesteerd. Ook de Griekse havens zijn sinds een eerste akkoord in 2008 het voorwerp van belangrijke investeringen. Eventjes 33 miljard euro werd toen door de Chinese reus Cosco (China Ocean Shipping Company) geïnvesteerd in de haven van Piraeus voor de exploitatie gedurende 35 jaar van twee containerterminals, met als tegenprestatie 564 miljoen euro voor de modernisering van de haveninfrastructuur. Het jaar daarop nam Hutchinson-Alapis, een filiaal van Hutchinson Whampoe Ltd uit Hong Kong, bezit van de containerterminal van Thessaloniki. Ook in andere havens van de Egeïsche Zee, Alexandropouli en Valos, plannen de Chinezen belangrijke investeringen.

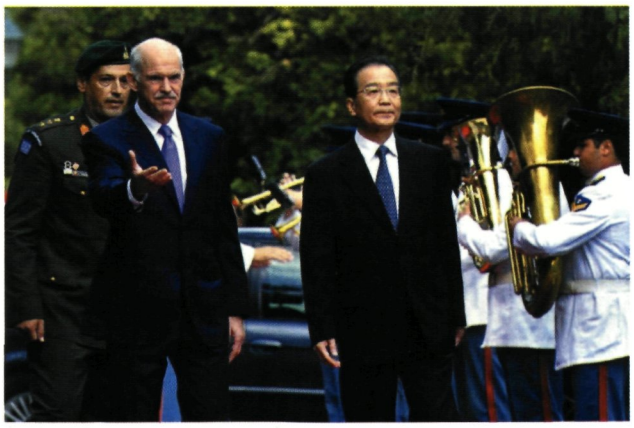
Europa bedreigd

Op 24 februari 2011volgde een belangrijk akkoord tussen beide landen voor een nauwere samenwerking op maritiem vlak, met name de bouw van nieuwe havens en het transport van goederen. Volgens Harriet Alexander van de Daily Telegraph wil China langs deze weg haar aanwezigheid in Europa versterken en een toegangsweg vinden tot de Europese markt. Daarom creëren ze een netwerk van havens en logistieke centra om hun producten op ons continent te verspreiden. Hun doel is in Griekenland een haven te bouwen die belangrijker zal zijn dan Rotterdam, nu Europa's grootste zeehaven. Nu heel wat investeerders het belabberde Griekenland aan de kant laten, ziet China de kans om haar positie in Europa te consolideren en koopt ze dan ook activa tegen een lage prijs in tal van sectoren waaronder de maritieme.

De toekomst van Europa situeert zich rond de Middellandse zee. Daarom ook stichtte de Franse president Sarkozy in 2007 'l'Union pour la Méditerranée' en drie jaar later nam hij het voortouw in de militaire operatie tegen kolonel Khadaffi. De 'Arabische Lente' leidde tot het ontstaan in de Mahgreb van Islamitische staten die hun grondwet op de sharia afstemmen, terwijl Al Qaeda er al discreet van zich laat horen. In het Syrië van Bashar-el-Assad bouwen de Russen een marinebasis in Tartous om hun invloed in de Middellandse zee te versterken. En nu zien we dat Griekenland het paard van Troje wordt voor de Chinese penetratie in Europa. Slechter kan het niet zijn voor de toekomst van ons oud continent.

Henri Rogie

Bronnen: Daily Telegraph 07.07.2010, Sciences Po en Marine et Océans n° 233.



G.Papandreou et le premier ministre chinois Wen Jiabao lors d'une visite en Grèce

Souvenirs et anecdotes du temps de la ZM/FN

*Où il est question à la fois du **Kamina**, du chief-stoker, des stagiaires, des petits hommes verts et d'un 'presque' incident diplomatique!!*

Le **Kamina**, vous le connaissez tous. Le chief-stoker, vous l'avez peut-être connu dans d'autres affectations. Les stagiaires 'étrangers', vous les avez certainement vus ou rencontrés. Les petits hommes verts, ce sont selon leur pays d'origine des lutins, des farfadets, des trolls ou encore des 'groene mannetjes' qui hantent les endroits sombres et désolés comme par exemple la chaufferie du **Kamina**!!!

Pour la compréhension de ce qui suit, il faut savoir que le chef et son équipe belge avaient l'habitude, ô combien innocente, de dire lorsqu'un incident mécanique se produisait (assez courant vu l'âge canonique de certains équipements!) et que la cause n'en n'était pas claire « C'est la faute aux petits hommes verts! » Chacun sait que les marins ont la réputation d'être superstitieux.

1962: Le Kamina, devenu navire -école, a embarqué un groupe de stagiaires (disons étrangers) assez disparate de formation et de culture et est-ce cela qui sera la cause de l'incident ? Avant leur arrivée, le cadre avait dûment été 'drillé' par le 1er pour éviter tout problème qui aurait éventuellement amené le très craint incident diplomatique. Le groupe sera divisé en plusieurs équipes et une de celles-ci sera attribuée -en vertu de critères inconnus- au chief- stoker. Celui-ci a parmi d'autres occupations, celle, primordiale pour le 'vieux', de tenir le bâtiment en parfait équilibre. Il dispose pour cela d'un arsenal de différentes pompes et multiples valves qui servent à la fois pour les transferts d'un réservoir à l'autre et aussi pour la distribution d'eau froide et chaude dans tout le bâtiment, le chauffage et les autres besoins. Il est également chargé de calculer les consommations journalières des différents produits, et cela au moyen de sondages.

Or, un beau jour, occupé à cela et instruisant par la même occasion un stagiaire, il est appelé en urgence à la chaufferie. Suivi comme son ombre par le stagiaire, arrivé en bas, il constate que des valves sont incomplètement fermées et qu'une pompe chauffe. En fait, cela s'était déjà produit quelques fois depuis l'arrivée des stagiaires. Ce n'était pas faute d'instructions ni d'attentions du chef, car il y régnait une bonne entente avec le personnel. Ceci est hors du contexte de l'anecdote mais le chef avait même servi de traducteur pour les lettres enflammées de certaines admiratrices! Tout occupé en maugréant à ses recherches, le chef se cognait sans cesse au stagiaire qui ne cessait de poser des questions parfois à la limite du saugrenu et c'est alors que, un peu excédé, le chef sortit la phrase qui mit tout en route: « C'est la faute aux petits hommes verts qui courent sur les tuyaux! » Le stagiaire ne bronche pas et c'est tout surpris que le chef se voit convoquer en urgence chez l'officier responsable du groupe où il apprend que de par sa phrase 'déplacée' « il y avait eu un problème avec le quart montant qui avait montré quelques réticences à descendre dans la machine! » Ce ne fut que grâce à la diplomatie de l'O/R que l'incident fut clos et le chef fut tout heureux de s'en tirer avec une bonne admonestation! Le fameux et 'craint' incident diplomatique avait été frôlé de près et comme l'O/R et le chef se connaissaient de longue date, peu de bruit fut fait autour et tout tomba dans l'oubli.

Des années passèrent et le chef qui avait entretemps changé d'affectation, - il était devenu responsable de l'entretien d'une partie du matériel roulant de la Marine-, vit un jour un chauffeur entrer dans son bureau et qui lui dit ce qui suit (textuellement): « Chef, je dois vous demander de la part d'un sous-officier des bateaux (?) si ce sont toujours les petits hommes verts qui mettent vos camions en panne ». Les petits hommes étaient, si pas passés à la postérité, du moins entrés dans la petite histoire! Comme quoi les bonnes choses vivent dans la mémoire et les moins bonnes s'oublient!

Mais qui était bien le chief-stoker ?

A plus tard, peut être ?

R.Vachaudez

Goed nieuws van onze koopvaardij
De bonnes nouvelles de notre marine marchande

Per eind 2011 bestond de Belgische handelsvloot uit 170 schepen, meer bepaald 88 vrachtschepen, 39 baggerboten, 38 sleepboten, 1 passagiersschip en 3 'special craft'. Ten opzichte van 2009 en 2010 betekent dat een stijging met respectievelijk 21 en 10 eenheden. Totaal bruto tonnage bedraagt 4.516.603 GT. De gemiddelde leeftijd van de vrachtschepen is negen jaar.

Op wereldvlak, maar dan gemeten in draagvermogen, bekleedt België met 12.954.983 DWT, de 20ste plaats, daar waar Nederland, maritiem land bij uitstek, slechts de 26ste plaats bekleedt en Frankrijk de 28ste.

Te noteren dat men onder Belgische handelsvloot verstaat de schepen die toebehoren aan Belgische reders. Hiervan vaart 47% onder Belgische vlag; de andere schepen varen onder vreemde vlag, meestal van een ander Europees land (Griekenland, Frankrijk, Luxemburg ...).

Ook qua maritiem onderwijs gaat het in stijgende lijn. Tijdens het schooljaar 2010-2012 waren er ca. 700 leerlingen aan de Hogere Zeevaartschool Antwerpen, meer dan dubbel zoveel als 5 jaar geleden!

Fin 2011 la flotte marchande belge comprenait 170 navires, à savoir 88 navires marchands, 39 dragueurs, 38 remorqueurs, 1 bateau à passagers et 1 'special craft'. Par rapport à 2010 et 2011 cela représente une augmentation de respectivement 21 et 10 unités. Le tonnage brut total est de 4.516.603 TB. L'âge moyen des navires marchands est de neuf ans.

Sur le plan mondial, mais mesuré en port en lourd, la Belgique occupe la 20me place, là où les Pays-Bas, pays maritime par excellence, n'occupent que la 26me place et la France la 28me.

A noter que par flotte belge on comprend les navires qui sont la propriété d' armateurs belges. 47% de ces navires naviguent sous pavillon belge ; les autres naviguent sous pavillon étranger, principalement de pays européens (Grèce, France, Luxembourg ...).

De bonnes nouvelles également en ce qui concerne l'enseignement maritime. Pendant l'année académique 2011-2012 près de 700 élèves ont suivi les cours à l'École Supérieure de Navigation à Anvers, plus que le double d'il y a 5 ans !

JB

TI-Europe, V-Plus tanker, bouwjaar 2002 - 442.000 DWT, van de Antwerpse rederij Euronav; een van de grootste tankers ter wereld; vaart onder Belgische vlag.

TI-Europe, pétrolier VPlus, construit en 2002 – 442.000 DWT, de l'armement anversois Euronav ; un des plus grands pétroliers au monde ; navigue sous pavillon belge.

Boekbespreking

Significant Ships of 2011

Ieder jaar verschijnt bij het vermaarde Britse 'Royal Institution of Naval Architects' (RINA) deze uiterst verzorgde publicatie. Het betreft een uitvoerige beschrijving van een 50-tal vrachtschepen van allerlei klassen en types die in de loop van 2011 afgewerkt werden op scheepswerven al over de wereld. De editie 2011 is de 22ste in de rij en de redacteuren zijn reeds volop bezig met de voorbereiding van de 23ste.

Ik herhaal hier graag in het Engels de kernachtige samenvatting over de schepen 'most innovative and interesting commercial ship designs of over 100 m length'.

Elk schip heeft recht op twee volledige pagina's met kleurfoto en getekende 'deckplans', met verder alle mogelijke gegevens zoals afmetingen, voortstuwing, scheepswerf, eigenaar, land, vlag, data tewaterlating en indienststelling, bemanning... kortom alle denkbare inlichtingen die een professional of amateur wenst te kennen.

De lijst van 50 eenheden die alfabetisch geklasseerd zijn begint met de Algoma Mariner, een 'laker' voor de Canadese meren, over de Maersk Edison, een container vessel van 366 m, en eindigt met de Willem De Vlamingh, een 'stone dumping ship' voor de Belgische Groep De Nul.

Alle belangrijkste scheepswerven komen hier aan bod zoals ondermeer Hyundai, Kawasaki, STX Corporation, Samsung, Mitsubishi, Shangai Shipyard, Fincantieri, IHC De Merwede, Flensburger enz. enz.

Het boek telt 120 pagina's in A4 formaat, 50 foto's in full color, en kost

£ 48.00. Het is ook beschikbaar op CD-Rom tegen dezelfde prijs.

Te bestellen bij Royal Institution of Naval Architects (RINA), 10 Upper Belgrave Street, GB London SW1X 8BQ, (U.K.) Tel : 0044 20 7235 4622 - Fax : 0044 20 7259 5912 - E-mailadres : publications@rina.org.uk . Bestelling ook mogelijk via internet op de site www.rina.org.uk

Conway's Warship 2012

Jaarlijks verschijnt bij de vermaarde Britse uitgeverij Conway deze uiterst verzorgde en historisch verantwoorde publicatie. Warship 2012 is reeds de 34e editie in de rij. Toch wel echt een typisch Britse traditie als het scheepvaart betreft ! Zoals ieder jaar worden een twaalftal geheel verschillende onderwerpen/schepen werkelijk in detail ontleed en besproken. Uiteraard met de nodige historische achtergrond, foto's, tekeningen en de vereiste technische en andere gegevens.

Enkele onderwerpen om een idee te geven van het eerste gedeelte van het boek:

- Building the Grand Fleet 1906-16 : dit was de machtigste vloot van slagschepen en slagkruisers die ooit werd verzameld onder impuls van het 'dreadnought program'; lange tijd geleden, toen er nog volop sprake was van 'Britannia rules the waves'!

- Giuseppe Garibaldi : over deze Italiaanse gepantserde kruiser die tot zinken werd gebracht in de Adriatische Zee in 1915 en waarvan het wrak door duikers pas in 2008 werd ontdekt en in kaart gebracht.

- Gaulois : het verhaal van dit Franse 'pre-dreadnought' slagschip met een rijkelijk gevulde loopbaan dat na een moedige strijd en zware beschadiging in de Dardanellen, uiteindelijk het slachtoffer werd van een Duitse duikboot in de Middellandse Zee.

- De vier Japanse slagkruisers/zware slagschepen van de 'Kongo'-klasse (Kongo, Hiei, Haruna en Kirishima) die tussen 1942 en 1945 door de US Navy tot zinken werden gebracht.

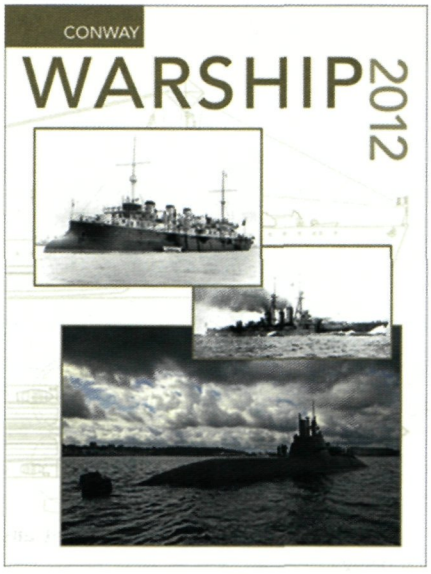
Het is vooral het boeiende verhaal over hun bouw en de vele moderniseringen die deze schepen ondergingen in de loop der jaren, met vele foto's, plans en gedetailleerde technische gegevens.

Vervolgens zijn er de aparte rubrieken : 'Warship Notes' (warship history, heritage and research – zeer algemeen en interessant) - 'Naval Books of the Year' (boekbesprekingen) - 'Warship Gallery' (telkens een fotoreportage, ditmaal gewijd aan de Royal Navy na de Falklands War).

Het boek beslaat 210 pagina's, formaat 272 x 198 mm – 100 foto's en tekeningen zwart/wit - flap in 'wit en goud'. Prijs £ 40.00.

Te bestellen bij: Anova Books Group Ltd, The Old Magistrates Court ,10 Southcombe Street, London W14 ORA (UK) Tel : 0044 20 7605 1400 - Fax : 0044 20 7605 1401. Kan ook besteld worden via website www.anovabooks.com

Louis Van Cant



Zeebrugge

Zeebrugge que j'ai aimé
Du temps de ma jeunesse
Quand les bateaux dansaient
Tout au long des quais

Quand la mer s'en allait
Pour toujours revenir
Sinon qu'elle se fâchait
Par un jour de tempête

Zeebrugge je ne t'ai oubliée
Non plus mes cris de joie
Lorsque j'étais enfant
C'était alors le temps

D'une grande insouciance
Des moments de bonheur
Qu'on ne peut décrire
Mais les temps ont passé

Les parents n'y sont plus
Les pêcheurs sont partis
Pour un autre ancrage
A la vue des passants

La minque a disparu
Là-bas à l'arrière-port
Mais ta croix aux marins
Elle, à jamais, résistera encore.

Niki

® Nicole Clothilde Mostinck

Vlootbezoeken Belgische havens januari - augustus 2012

NAAM-NOM	LAND-PAYS	ROMPNR NUMERO DU COQUE	HAVEN-PORT	VAN-TOT / DU-AU	REDEN-RAISON
HMS RANGER	UK	P293	BRUGGE	19 MAR - 21 MAR 12	UK PATROL FORCE
HMS RANGER	UK	P293	OOSTENDE	21 MAR - 22 MAR 12	UK PATROL FORCE
HMS RANGER	UK	P293	OOSTENDE	8 APR - 10 APR 12	UK PATROL FORCE
HMS RANGER	UK	P293	BRUGGE	10 APR - 12 APR 12	UK PATROL FORCE
HMS TRUMPETER	UK	P294	BRUGGE	19 MAR - 21 MAR 12	UK PATROL FORCE
HMS TRUMPETER	UK	P294	OOSTENDE	21 MAR - 22 MAR 12	UK PATROL FORCE
HMS TRUMPETER	UK	P294	OOSTENDE	08 APR -10 APR 12	UK PATROL FORCE
HMS TRUMPETER	UK	P294	BRUGGE	10 APR - 12 APR 12	UK PATROL FORCE
HMS PUNCHER	UK	P291	BRUGGE	27 MAR - 29 MAR 12	
HNLMS WILLEMSTAD	NLD	M864	OOSTENDE	12 MAR - 18 MAR 12	SARC4-M
HNLMS WILLEMSTAD	NLD	M864	ZEEBRUGGE	2 APR - 11 MAY 12	MOST
HMS EDINBURGH	UK		ANTWERPEN	31 MAY - 04 JUN 12	
HNLMS ZIERIKZEE	NLD	M862	ZEEBRUGGE	26 MAR - 29 MAR 12	
NORDET (DOUANE)	FR	DF37	ZEEBRUGGE	26 MAR - 17 APR 12	
FS ANDROMEDE	FRA	M643	BRUGGE	04 MAY - 09 MAY 12	
FS ELAN	FRA	A768	OOSTENDE	25 MAY - 29 MAY 12	
HMS GLADAN	SWE	S01	OOSTENDE	08 MAY - 27 MAY 12	
FS VULCAIN	FRA	M611	BRUSSEL	17 MAY - 21 MAY 12	
ENS SAKALA	EST	M314	ZEEBRUGGE	07 JUN - 22 JUN 12	MOST
HMS RANGER	UK	P293	BRUGGE	06 JUN - 08 JUN 12	UK PATROL FORCE
HMS RANGER	UK	P293	BRUGGE	09 AUG -10 AUG 12	UK PATROL FORCE
HMS EXAMPLE	UK	P165	BRUGGE	06 JUN - 08 JUN 12	UK PATROL FORCE
HMS EXPLORER	UK	P294	BRUGGE	06 JUN - 08 JUN 12	UK PATROL FORCE
HMS TRUMPETER	UK	P294	BRUGGE	06 JUN - 08 JUN 12	UK PATROL FORCE
HMS TRUMPETER	UK	P294	BRUGGE	09 AUG - 10 AUG 12	UK PATROL FORCE
FS BORDA	FRA	A792	BRUGGE	15 JUN - 19 JUN 12	
HMS EDINBURGH	UK	D97	ANTWERPEN	31 MAY - 04 JUN 12	
ASTA	GER	GER785	ZEEBRUGGE	30 JUN - 01 JUL 12	
USS NORMANDY	USA	CG60	ZEEBRUGGE	06 JUL - 09 JUL 12	NAVY DAYS
HMS ARGYLL	UK	F231	ZEEBRUGGE	06 JUL - 09 JUL 12	NAVY DAYS
HNLMS VAN SPEIJK	NLD	F828	ZEEBRUGGE	06 JUL - 09 JUL 12	NAVY DAYS
RFS ALEXANDER SHABALIN	RUS	110	ZEEBRUGGE	06 JUL - 09 JUL 12	NAVY DAYS
RMNS BIR ANZARANE	MOR	341	ZEEBRUGGE	06 JUL - 09 JUL 12	NAVY DAYS
LVNS TALIVALDIS	LAT	M06	ZEEBRUGGE	06 JUL - 09 JUL 12	NAVY DAYS
FGS BAD BEVENSEN	GER	1063	ZEEBRUGGE	06 JUL - 09 JUL 12	NAVY DAYS
BERNISSE	NLD	AMS60	ZEEBRUGGE	06 JUL - 09 JUL 12	NAVY DAYS
LVNS TALIVALDIS	LAT	M-06	ZEEBRUGGE	01 JUL - 13 JUL 12	MOST
HNOMS KARMOEY	NOR	M341	ZEEBRUGGE	30 JUL - 06 AUG 12	SNMCMG1
ENS SAKALA	EST	M314	GENT	24 AUG - 27 AUG 12	SNMCMG1
FGS FULDA	GER	M1058	GENT	24 AUG - 27 AUG 12	SNMCMG1
HNOMS KARMOEY	NOR	M341	GENT	24 AUG - 27 AUG 12	SNMCMG1
ENS SAKALA	EST	M314	GENT	24 AUG - 27 AUG 12	SNMCMG1
HNLMS WILLEMSTAD	NLD	M864	GENT	24 AUG - 27 AUG 12	SNMCMG1
HNLMS ZIERIKZEE	NLD	M862	ZEEBRUGGE (MAINTENANCE)	17 JUL 12 - ?? 2013	

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn op de 1ste april 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 avril 2011.

La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

ADF	Temmerman, Willy	1/07/2012
CPV	Marcel, Jean-Paul	1/07/2012
CPF	Cardyn, Roby	1/07/2012
LDV	Van Tiggel, Patrick	1/07/2012
1MP	De Roo, Marc	1/07/2012
1MP	Vandevyver, Danny	1/07/2012
1MC	Gevaert, Johan	1/07/2012
1MC	Van de Wal, Jan	1/07/2012
MTC	Declercq, Marc	1/07/2012
MTC	Hellemans, Myriam	1/07/2012
MTC	Tobias, Daniel	1/07/2012
1KC	Bullens, Pierre	1/07/2012
1KC	Delvigne, Béatrice	1/07/2012
1KC	Henri, Noël	1/07/2012
1KC	Maesen, René	1/07/2012
1KC	Vandenberghe, Jean	1/07/2012
1KC	Vanthomme, Danny	1/07/2012

LDV Van Tiggel W.

1MP Vandevyver D.

1MC Van de Wal J.

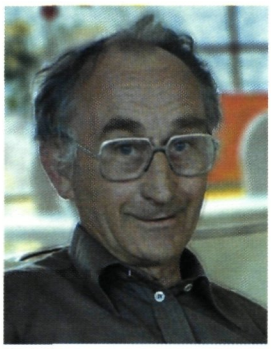
1KC Bullens P.

1KC Henri N.

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

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

1KC		DE SOETE	Dirk	23 05 58	25 04 12
1LZ	bd	BOENDERS	Gilbert	09 07 32	08 06 12
1LZ	bd	CLERCKX	Roger	14 04 46	04 05 12
1LZ	bd	DE MAESSCHAELCK	Jacques	04 07 29	
1LZ	bd	MEES	Emiel	12 07 24	
1LZ	bd	MEYNTJENS	Léon	14 02 33	23 07 12
1MC	bd	GERIL	André	15 05 22	14 08 12
1MC	bd	SCHRANTZ	Oscar	18 08 38	11 07 12
KMT	bd	DE SMET	Dominique	02 10 58	27 03 12
KMT	bd	DESNERCK	Arie	11 11 32	09 06 12



1LZ bd MEYNTJENS Léon

1MC bd GERIL André

LEDEN WELDOENERS
MEMBRES BIENFAITEURS

ADAM P. - JODOIGNE
ADRIAENS P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE
ANDRIES J.-M Oppermeester-chef - BRUGGE
ANGILLIS D. Vaandrig ter Zee - OOSTENDE
ARRIGHI D. 1e Matroos (R) - SINT-STEVENS-WOLUWE
ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines MERVERGNIES-LEZ-LENS
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)
BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
BODEN H. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTKAMP
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONABOT J. Maitre Principal (e.r.) - BRUGGE
BONTE R. 1e Maitre Chef (e.r.) - OOSTENDE
BOTS G. Kwartiermeester (b.d.) - DE HAAN
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
BULCKE R. - TURNHOUT
CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE
CAMBRON X. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - WATERLOO
CHOPRIX S. Capitaine de Corvette - BRAINE-LE-CHATEAU
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
COLONVAL W. Luitenant ter zee 1e klasse - SIJSELE
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
CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
CUYVERS M. - BLANKENBERGE
CVBA BRABO HAVENLOODSEN - ANTWERPEN
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 BACKER T. - STERRENBEEK
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 FAYS P. - BRUXELLES
DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS
DE GRAVE J.-P. - Korvetkapitein (b.d.) - SINT_KRUIS
DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN 6
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DE LANGHE M. - BREDENE
DE LANGHE-MEYERS S - BRUGGE-ASSEBROEK
DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - BRUGGE
DE RUYTTER G. Fregatkapitein (b.d.) - DIKSMUIDE
DE RYCKE D. - TURNHOUT
DE SCHEEMAEKER H. Oppermeester (b.d.) - KORTRIJK
DE TROYER D. - 1e Sergant - BREDENE
DE VALKENEER F. - WATERLOO
DE WACHTER M. - KAPELLEN
DEBAISIEUX G. Meester - FRAMERIES
DEGRAER P. Korvetkapitein IMM - GRIMBERGEN
DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - WETTEREN
DELAFONTEYNE K. Luitenant ter zee 1e klasse - BRUGGE
DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO
DELFERRIERE R. Maître - CHARLEROI
DELSARTE F. - FONTAINE-L'EVEQUE
DEMAIN F. - FONT-L'EVEQUE
DEMEYER H. Eerste-meester-chef - MOORSLEDE
DENAUW J.-L. 1e Maitre Chef - SNELLEGEM
DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DEWAEGEMAEKER A. 1e Corporaal Chef - BRUGGE
DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
DOCKIER R. Eerste Matroos milicien - HOEVENEN
DONCKERS H. - BRUGGE
DRAGO H. Matroos milicien - OOSTENDE
DUBOIS G. Eerste Kwartier 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
DUPONT J.-F. - OHAIN
DUSAUCOIS J.C. - LESSIVES
ECTORS M. Divisieadmiraal - HOFSTADE
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG
ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT
EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN
FAICT M. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUGGE
FLAHAUT-LACROIX L. - KNOKKE-HEIST
FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
FRANCOIS M. - BRUXELLES
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
GODDAERT M. - EKEREN
GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ZAVENTEM
GREGOIRE C. - WATERLOO
HACHA Ch. - HERENT
HAP V. Fregatkapitein SBH - ASSEBROEK
HAVERALS E. Oppermeester-chef (b.d.) - KNOKKE HEIST
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
HERBOTS P. - HASSELT
HERSSENS M. - HERENT
HOFMAN M. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
HOLSBOER J. - BRUXELLES
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE
HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - MALEVES STE. MARIE
HOSDAIN J-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
HUYGHE M. - ANTWERPEN
HUYSMAN H. Capitaine de corvette RHr - ERWETEGEM
JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACQUES B. - OUDERGEM

JANDA M. 1ste Kwartiermeester-chef - LOMBARDSIJDE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
JANSSENS P. Korvetkapitein (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
KOOISTRA A. - BRUGGE
LAJOUS M.H. - PONT-A-CELLES
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
LECLEF Ch. Premier quartier-maître-chef - OOSTENDE
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LIENART J.C. Capitaine de vaisseau (hre) (e.r.) - OOSTENDE
LIMBOURG P. - LILLOIS-WITTERZEE
LEULIER J. Capitaine de Fregate - TOURNAI
LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
LOCMANT D. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - PERUWELZ
LURQUIN-BODENGHIEN J. - BRUXELLES
MADOU M. - NIEUWPOORT
MAES F. Erevaandrig-ter-zee - BRASSCHAAT
MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
MANDERLIER P. Capitaine de corvette BAM - GENT
MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
MASSART J. Kapitein-ter-Zee MAB (b.d.) BONHEIDEN
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MATTON R. - OOSTENDE
MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
MERCKX A. 1ste Meester-chef (b.d.) TIENEN
MEULEMANS - GEEL
MEYERS P. Eerste-meester-chef (b.d.) - DE PANNE
MEYERS S. BRUGGE-ASSEBROEK
MICHEL P. Quartier-Maître milicien VIESVILLE
MICHIELSENS M. Ere Oppermeester - ST. ANDRIES
MICHILSENS P. Erefregatkapitein - HOBOKEN
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT - KEMPEN
NEEF DE SAINVAL D. WAVRE
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)
PETERS R. (b.d.) ATHUS
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
RASIR F. Quartier-maître (e.r.) - ARLON
RASQUIN R. - BRUXELLES
RENOZ G. - DURBUY
REYNIERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee SBH - BAARDEGEM
ROOVERS O. Oppermeester (b.d.) - HOBOKEN
ROSIERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
ROTSAERT J. (b.d.) GENT
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
SAUSSEZ G. 1e Quartier-maître-chef d'honneur - REBECQ
SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau BEM - BRUGGE
SCHLEUSNER S. - BRUSSEL
SCHOONVLIET A. 1ste Meester-chef (b.d.) - HOVE
SCHOTTE G. Korvetkapitein - BRUGGE
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
SEGERS P. Ere-Kapitein-ter-zee Vlieger (b.d.) - KOKSIJDE
SEYNAEVE C. - OOSTENDE
SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN
SONVIL N. 1e Meester 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
STUBBE R. (b.d.) - OOSTENDE
SUYS S. Korvetkapitein SBH - ASSEBROEK
TABURY L. Maitre Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
TAS J. - WAASMUNSTER
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
TRUYENS L-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
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 STEEN L. Korvetkapitein GANSHOREN
VAN DER STRAETEN P. Oppermeester-chef (b.d.) BORNEM
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
VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee - DE HAAN
VANDENDRIESSCHE P. - OOSTENDE
VANDER BEKEN C. Capitaine de Fregate (R) - BRUXELLES
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
VANMAELE F. 1e Oppermeester Chef (b.d.) - OOSTENDE
VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein - BOVEKERKE
VANTORRE A. - OOSTENDE
VERHAEGEN J. Matroos - VILVOORDE
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
VERSTREPEN W. Luitenant ter zee 1e klasse - ANTWERPEN
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
WISNIEWSKI F. - MARCINELLE
WOUTERS C. - BRUGGE
WOUTERS M. - BREDENE
YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 30 augustus 2012 - Clôturé à la date du 30 août 2012

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.

CASSIDIAN - 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.

CASSIDIAN - Le futur en réseau

CASSIDIAN Belgium NV Siemenslaan 16 B-8020 Oostkamp

Phone: +32 (0) 50.831-802 | Fax: +32 (0) 50.831-803 | www.cassidian.com

CASSIDIAN

AN EADS COMPANY