

neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

39^e jaargang nr. 243 - '96/1

NEEM «NU»
UW
ABONNEMENT
OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 500,- BEF.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

BESCHERMEND
ABONNEMENT
WELDOEND
ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend
abonnement** van 750,- BEF.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **weldoend abonnement**
aan 1.000,- BEF.



«NEPTUNUS»

39e jaargang - 39e année nr. 243 - 96/1

Directeur - Directeur:

G. Vanlerberghe - Stationsstraat 198 - 8020 Oostkamp

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef:

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

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

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur: A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus,
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

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

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1995 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.

INHOUD SOMMAIRE

nr. 1 mei 1996

La Force Navale a 50 ans Souvenirs des années 1945-1946 par J.F. van Puyvelde	2	"Kunst op het water, Nederlandse Scheepssier, 1650 - 1850" door F. Neyts	61
Het korte levensverhaal van de "Paster Pype I" door Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen	9	De Cadet a Commodore, en passant par: "l'Odyssee d'un Marin Belge"! par Saint Bernard du Spuikom	62
Le requin et l'arche de Noé par J.-M. de Decker	12	Nice to know	63
Rum en Rumroutes (deel I) door Oppermeester (b.d.) A. Jacobs	17	Info Reserve	66
16 mai - Campagne Americas' Sail 95 - 09 août par LDV A. Vittone	22	Info Marine	67
BNS Wandelaar goes Caribbean met DESEX 1995 Eskader door G.A.H. Toremans	28		
L'Amiral François Flohic Un confident du Générale de Gaulle par P. Eygenraam	32		
Woorden uit de zeemanskist Zegswijzen met een maritieme oorsprong door Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen	33		
Maritiem Panorama Havengebonden bedrijven boeren achteruit in Oostende	36		
De haven van Oostende in 1995	37		
De haven van Nieuwpoort in 1995	38		
Belgische zeevisserij bereikte dieptepunt in 1995 door H. Rogie	39		
De Belgisch - Nederlandse samenwerking door G.A.H. Toremans	41		
De Marineclub te Oostende door Oppermeester (b.d.) A. Windmeulen	46		
Les cadets de l'E.S.N. a l'école du large par Saint Bernard du Spuikom	47		
BNS Godetia naar het "Land van de Indus" door G.A.H. Toremans	50		
Vice-Admiraal P. Van Dyck - in memoriam door IMC W. Bosteels	56		
In memoriam Vice-Admiraal Jozef De Wilde door IMC (b.d.) E. Van Haverbeke	58		
Boekbespreking Onovertroffen reisverhalen te boek Geschiedenis van Van Nietvelt Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij	60 61		

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
G. Vanlerberghe

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen
Videocentrum St. Kruis

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J.-P. Duperroy

Dienst publiciteit - Service publicité
V. Segaert

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30
500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend
annuel protecteur
1.000 BEF weldoend
bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration
Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-Cl. Liénart
Président - Voorzitter: G. Vanlerberghe
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne, R. Deaseger,
F. Devinck, J.-B. Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips,
H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets

LA FORCE NAVALE A 50 ANS

Souvenirs des années 1945-1946

L'histoire des 8 MMS cédés par la Royal Navy en été 1945 à la Belgique n'a jamais été écrite. Nous n'avons retrouvé aucun document officiel ni de journal de bord de cette époque.

Tout a disparu, mais ce n'est pas une excuse pour que tout soit oublié. Ces MMS ont été à la base de la vocation de la future Force Navale: le dragage de mines.

Dans le présent article, j'ai essayé de retracer la vie à bord et les quelques aventures que j'ai vécues à bord du 75. Un bon et solide bateau construit en chêne et qui, après des avatars (= réincarnations ou métamorphoses), finit ses jours dans un port espagnol en 1984.

Carte d'identité du HMS "MMS 75"

Commissionné le 17/11/1941 dans la Royal Navy, il avait été construit par le chantier F. CURTIS, à PAR (en Cornouailles). Il déplaçait 165 tonnes, avait 36 m. de long, 7 m. de large et 3 m. de tirant d'eau. Les quelque 18 hommes d'équipage logeaient dans le poste avant tandis que le Midships et tout l'arrière étaient occupés par un moteur diesel de 500 CV, la génératrice et le compartiment des batteries électriques.

La superstructure comportait la timonerie, suivie des 2 cabines d'officiers s'ouvrant sur un minuscule carré avec table et settee. Ce carré communiquait via un passe-plats avec la cambuse à bâbord tandis qu'à tribord se trouvait le poste d'électricien.

Le tout était surmonté d'une passerelle en plein air dont le seul confort était le siège surélevé du comman-

dant. Une mitrailleuse double complétait le tableau ainsi qu'un poste de tir blindé. C'est de là que nous tirions à balles de fusil sur les cornes des mines dérivantes pour les faire exploser.

Sur le tambour du pont arrière était enroulé le double câble insubmersible de la drague magnétique du type III, dont le brin long de 400 m. était marié à un brin court de 200 m.. Toutes les 60 secondes, on pulsait à 108 Kw pendant 4,5 secondes. Le marteau de la drague acoustique était immergé à l'aide du mâât de charge avant actionné par un treuil électrique.

Tout à fait à l'arrière tribord, un écran blindé traversé par un tube de 10 pieds de long était destiné au dragage explosif réalisé à l'aide de chapelets de grenades Mills explosant à certains intervalles afin de réaliser un bruitage allant crescendo, qui devait en théorie faire exploser loin de nous les mines acoustiques dures d'oreille. Celles-ci étaient en effet réglées de façon à détoner sous le dragueur lorsque celui-ci n'utilisait que sa drague acoustique.

Ainsi équipé, le MMS 75 possédait la panoplie complète du bon dragueur de mines magnétiques et acoustiques. Près de 300 de ces sympathiques unités furent construites, dont 34 périrent de 1941 à 1945. Pendant l'été 1945, 9 furent transférées à la Belgique, dont le "MMS 75".

La transition

En mai 1945, la guerre sur terre et dans les airs prenait fin en Europe et le 20 du même mois, l'Amirauté nous adressait son mes-

sage exprimant "sa profonde admiration pour l'héroïque comportement au service de la cause alliée qui fut celle des officiers et matelots belges servant dans la Royal Navy".

Mais la guerre sur mer n'était pas vraiment terminée. Dans mon article publié dans le "Patriote Illustré" du 24 mars 1946, j'écrivais: "les documents allemands tombés entre les mains de l'Amirauté indiquent qu'au large de la côte belge ont été posées 205 mines à Orin, 1.986 mines acoustiques, magnétiques ou à pression et 1.035 "Katies" (dans les eaux peu profondes). Ce total d'environ 3.200 mines, 665 ont été anéanties".

Ceci signifiait que 3 ans de travail intense seraient nécessaires avant que les eaux au large de nos côtes puissent être déclarées "safe", mais les mines "oubliées" pourraient rester actives pendant quelque 10 ans encore.

Le 20 juillet 1945, l'Amirauté informa notre Gouvernement que la zone de déminage attribuée à la Belgique allait de Walcheren au Westhoek, et le 23 elle nomme le Cdt PETITJEAN (l'ancien Chef de la 118e flottille de MMS de la RNSB) "Deputy Commander MS" pour les bouches de l'Escaut.

Fin juillet, début août 1945, 9 MMS sont cédés à la Section Belge, dont le MMS 75. Il s'ensuivit une période de transition et d'arrangements entre l'Amiral KING et M. VAN CAMPENHOUT, délégué du Ministère des Communications, qui eut pour résultat que 8 MMS belges pouvaient recevoir immédiatement leurs équipages belges, mais nous opérions sous les ordres du Commander MS

(=Minesweeping) d'Ostende.

En flottille Royal Navy

Heureusement je fus tenu à l'écart de toutes ces tractations, et breveté "dragueur de mines" à la base écossaise de Lochinvar, je pus m'installer début août 1975 dans la cabine tribord du MMS 75 avec le titre mirifique de "First Lieutenant", car tout était resté britannique autour de nous.

Avant notre entrée dans la flottille mixte, le CDR.MS nous avait donné un jour pour entraîner l'équipage. C'était une belle journée d'août et tout s'annonçait bien jusqu'au moment où, dans notre zèle, nous perdîmes notre câble "LL" long de plus de 400 mètres. Même par temps calme, il n'était pas aisé de repêcher cet immense serpent de mer qui ne demandait qu'à s'enrouler autour de votre hélice pendant que vous manoeuvriez avec dextérité. Nous y parvîmes finalement à la troisième tentative, mais ce fut une leçon pour nous: pour le moment, plus question pour nous d'essayer de battre des records de vitesse. Pour nous défouler, je fis armer les deux mitrailleuses et commencer des exercices de tir à balles traçantes vers une des nombreuses épaves de "Liberty ships" qui jalonnaient le chenal NF vers Anvers. C'était un beau spectacle "son et lumière". A un certain moment j'entendis des coups de sirène désespérés et fis interrompre le tir. C'est alors qu'émergea de derrière l'épave un bateau de pêche de Blankenberge dont l'équipage semblait très agité. Ils étaient occupés à piller l'épave, chose toute naturelle et atavique chez eux.

Mon équipage entièrement belge était bien amariné, tous des anciens de la RNSB, sauf l'électricien frais émoulu de l'université. Une majorité d'anciens pêcheurs parmi les matelots: comme j'avais appris, étant jeune, à parler le "west-vlaams", ils me respectèrent. Mais les ordres étaient toujours donnés en anglais, de même d'ailleurs qu'une punition occasionnelle.

J'avais remarqué que 2 tribordais étaient rentrés à bord la nuit avec une heure de retard. Leurs excuses étaient convaincantes, mais quand le fait se reproduisit, je dus sévir. Ils s'arrangèrent pour que dorénavant un des deux reste sobre pendant que l'autre "pintait" ferme, comptant sur son ange gardien pour le ramener à temps à bord. La combine fonctionna à merveille, mais le plus cocasse est qu'il s'agissait du Signalman, un Flamand de la côte, et du Sparks (Télégraphiste) un Liégeois pur-sang. Ils s'entendaient comme larrons en foire et ne causaient qu'en anglais entr'eux.

Le seul ennui que j'eus avec l'équipage fut lorsque j'eus remarqué que, pour la seconde fois en une semaine, notre électricien-universitaire avait omis de mettre en route notre "degaussing" à la sortie du port d'Ostende. C'aurait pu être fatal pour nous et il fut remplacé sans tarder.

Tous les soirs, nous recevions, avec le restant de la flottille amarré au quai Cockerill, le signal rituel émanant de "Commander MS Ostend": "-Being in all respects ready for sea you are to proceed at 0700Z via QZS to position 75° one mile from NF9 and...-", suivait des instructions précises de dragage. J'étais sous les ordres de



La flottille de MMS au repos un dimanche au mois d'août 1945

E. HERREMANS Lt. R.N.R., ancien pilote à Flessingue et commissionné le 19.3.1941 pour commander HMS KERNOT (l'ancien bateau-pilote belge N° 16). Comme il habitait à Ostende avec son épouse, je ne le voyais à bord que pendant le dragage, le reste du temps, j'étais le seul maître à bord. Comme le MMS 75 était devenu mon "home" je m'installai le plus confortablement possible: petits rideaux devant les ouvertures de hublot, des coussins sur le "settee", quelques gravures aux cloisons et, luxe suprême, un petit poêle en fonte que j'avais déniché et dont le doux ron-

nement le soir attirait comme des mouches les Officiers des navires voisins.

Le mois d'août 1945, passa rapidement et sans problèmes à draguer à 6 MMS en formation "P" (2 lignes de 3 de front) les eaux au nord du chenal NF (North Foreland-Anvers), entre la bouée NF 9 au large d'Ostende et Flessingue. Mais le dragage du côté sud fut confié plus tard aux MMS belges.

Un jour de septembre, nous avançons en formation "Q" à 3 de front, au large du petit port (disparu depuis) de

Cadzand. Le temps était gris, mais la visibilité bonne. Le 75 était à gauche le 191 au centre et, je ne sais plus lequel, à droite. A un moment donné, pendant que nous pulsions de plus belle, nous vîmes s'approcher un caboteur hollandais sur une route inverse à la nôtre. Nos boules de dragage bien visibles ne semblant pas l'inquiéter, nous lui envoyâmes par pavillon, par sirène et par "Aldis lamp" la lettre "U" = "you stand into danger". Rien n'y fit: avec un entêtement tout batave, il continua de se rapprocher imperturbablement de nous. J'étais occupé à charger une mitrailleuse afin de tirer des balles traçantes devant son étrave, quand une formidable détonation retentit et une colonne d'eau boueuse monta droit vers le ciel à l'arrière du 191. Sans doute possible, une mine magnétique que nous venions de détruire. Nous n'eûmes plus à donner de signaux et en moins de deux le caboteur hollandais rebroussa chemin pour se réfugier à Flessingue.

Chief dan-layer avec les BYMS

Vint l'automne et les premiers coups de vent. Nous fûmes rattachés comme "dan-layer" (poseur de bouée) à la flottille des BYMS équipés pour draguer également les mines à orin flottant entre deux eaux.

En effet, quoique tenant très bien la mer, les MMS avec leur diesel de 500 CV n'arrivaient plus aux 7 noeuds requis pour le dragage magnétique tandis que le diesel de 1000 CV des BYMS leur permettait de maintenir ou de dépasser cette vitesse par mer houleuse.

Nos pêcheurs connaissaient bien les "dan-buoys" qu'ils utilisaient pour marquer les nasses ou filets immergés. Mais la préparation et le manie- ment des "dan-buoys" de la R.N. demandait des précautions, car mouiller toutes les 6 minutes une bouée, soit 10 sur une distance de 9 miles, n'est pas une mince affaire: poids, ancre, flotteur, filins, tout doit être bien attaché et préparé à l'avance et là mes



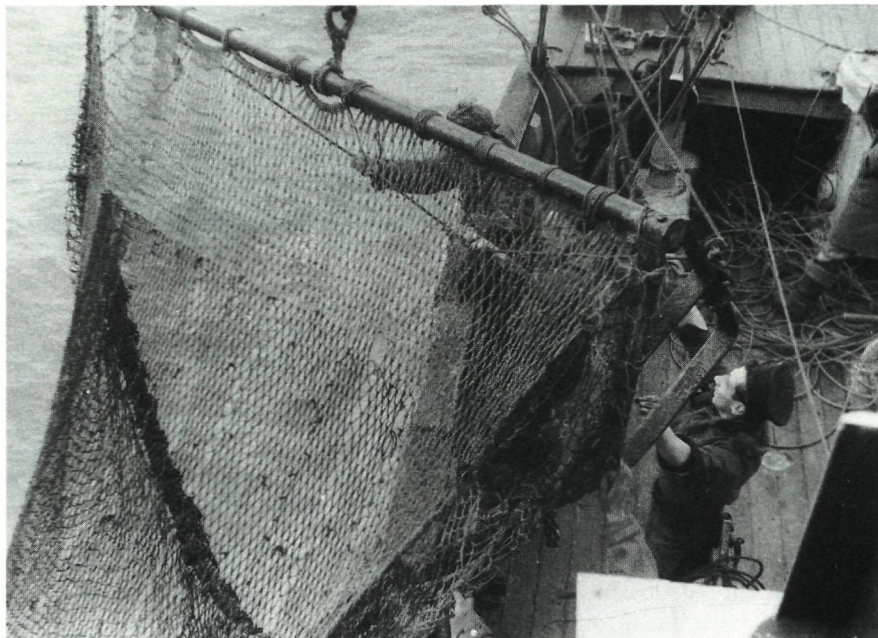
MMS 75 en pleine action comme "dan-layer" au large de Nieuport en octobre 1945

hommes montraient leur savoir-faire. Pas une seule fois, il n'y eut de retard ni de complications. Pour le repêchage des "dans" nous étions champions. Je m'installais au treuil électrique pendant que Herremans manœuvrait le 75 de la passerelle. Une fois à portée la "dan" était accrochée et hissée au bord avec toute sa procession de flotteurs, filins, poids et ancrés. Le tout en moins d'une minute. C'était du grand sport, mais je devais constamment veiller à ce qu'aucun matelot ne se soit blessé ou écrasé, car, pendant ce temps, le 75 était sans erre et le jouet de la houle.

Un soir, nous reçûmes les félicitations du Chef de flottille des BYMS et je fus invité dans son "wardroom" à venir boire le "pink gin" traditionnel. Comme nous rentrions à Ostende toujours les derniers à cause de notre vitesse moindre ou parce qu'il fallait essayer de récupérer des dragues perdues par l'un ou l'autre BYMS, nous nous amarrâmes au navire extérieur de la rangée. Et c'est précisément en passant par un des BYMS pour arriver à celui du Chef de Flottille que je remarquai sur le pont un filet de pêche complet avec sa bôme, ses patins, etc...

Je contactai son Commandant et l'affaire fut vite conclue: 2 bouteilles de gin et le filet et ses accessoires seraient à nous. Le lendemain, je m'arrangeai pour venir m'amarrer le long de son bord et dix minutes plus tard nous étions seuls propriétaires d'un chalut. Mon équipage d'anciens pêcheurs était ravi et je n'eus pas à donner d'ordres le lendemain: il faisait trop mauvais pour sortir et la journée se passa à préparer tout pour le chalutage.

Le Lt. Herremans avait bien rechigné mais la promesse de poisson frais pour son ménage à terre finit par l'emporter. Le temps se calma et après notre journée de travail au large de Wenduyn, nous nous attardâmes pour essayer de récupérer une drague perdue, puis le grand moment arriva: en un clin d'oeil le chalut fut hissé par dessus bord, avec moi au treuil car je ne voulais pas d'accidents.



A bord du MMS 75 mise à l'eau du chalut

Tout se passa à merveille et le chalut fut relevé après une demi-heure. Il était déjà à moitié rempli car jamais le poisson n'avait été aussi abondant qu'après ces cinq années de guerre.

De ma vie, je n'ai mangé tant de poissons frais que pendant les 3 derniers mois de 1945. Il y en avait pour tout le monde, même pour les 2 autres dan-layers. Un soir, nous relevâmes le chalut rempli de magnifiques raies. Nous ne savions plus où les mettre et toute la flottille put en manger le lendemain et le surlendemain.

Nous étions devenus très populaires et les bouteilles de gin ou de whisky s'accumulaient dans le tiroir sous ma couchette. Je m'en débarrassais régulièrement auprès de ma famille à Bruxelles, car je ne buvais que modérément.

Tristesse

Cependant un soir de novembre nous fûmes plusieurs Officiers à nous réunir et à boire pour oublier. Pourtant, les choses avaient bien commencé. En tant que "Chief-Dan-Layer" et bons navigateurs nous avions attaqué les jours précédents un champ de mines allemand au large de Nieupoort. Dragage explosif, puis "dan-laying" sur 9 nautiques, puis

passage de BYMS avec leur drague "Oropesa", suivis du deuxième dan-layer pour marquer la ligne de dragage suivante, pendant que 2 autres relevaient les "dans" dépassées et coulaient ou faisaient sauter les mines coupées par les cisailles. Bref, du travail bien réglé.

Or, ce jour là, nous avions mouillé une nouvelle série de "dans" pour aligner le dragage magnétique et acoustique du champ de mines par les BYMS. Je ne me rappelle plus bien à quel moment cela arriva, mais dans un jour gris et humide, nous aperçûmes un bateau de pêche qui croyait sans doute que là où les dragueurs étaient passés, lui aussi passerait. Nous n'eûmes même pas le temps de réagir. Il y eut éclair, une formidable explosion, la colonne d'eau habituelle et puis, plus rien. Le bateau de pêche s'était volatilisé avec son équipage. Il était inutile de rechercher des survivants car nous savions qu'il n'y en aurait pas. Et le dragage continua jusqu'au soir. Puis ce fut le triste retour vers Ostende.

Quelques uns d'entre-nous se réunirent dans le carré des officiers du BYMS de garde ce soir-là. La conversation n'était pas très animée car le coeur n'y était pas. Et si nous bûmes plus que de raison ce soir-là, ce fut pour oublier.

En réparation à Gand

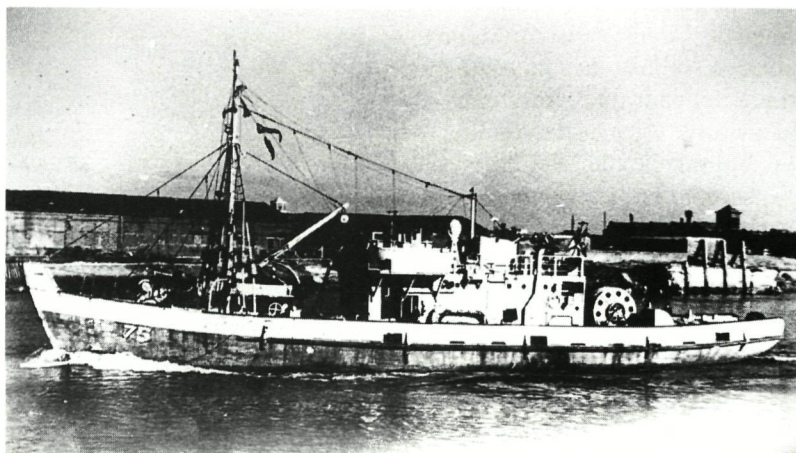
Avec les intempéries d'hiver, les "sailing orders" se firent rares et un beau jour un "signal" nous donna l'ordre de partir pour Gand. Nous arrivâmes sans encombres au chantier Beauval où nous entrâmes en cale-sèche.

Les réparations prirent un bon mois, mais entretemps le canal de Gand à Terneuzen s'était gelé. Plus moyen de passer. Je parvins encore tout juste, avec 2 hommes sur le pont et à la machine, à passer le MMS 75 de l'autre côté (est) du canal pour me rapprocher de la ville et du Terminus du tram 4, car par-dessus le marché, la neige s'était mise à tomber. Les amarres étaient gelées et nous eûmes toutes les peines du monde à les capeler sur les bittes.

Heureusement la réserve de charbon de mon petit poêle était suffisante et je reçus avec plaisir quelques visiteurs: mon père en uniforme de colonel, M.C. PAUWAERT créateur et animateur de la revue SUR L'EAU, Henri LETEN et bien d'autres. Je soupçonne que certains d'entre eux étaient attirés par mon inépuisable réserve de boissons fortes car, Ô merveille, les deux commandes que j'avais faites à la NAAFI pour mon navire étaient arrivées par camionnette spéciale à Gand. Étant le seul officier à bord, je ne savais que faire de toutes ces bouteilles.

Force Navale et fin

Un jour de janvier 1946, le Lt-Cdr H. CEULEMANS descendit d'une limousine couleur "Navy" et escalada l'escalier de poulailler qui menait au carré du MMS 75. J'étais heureux de le retrouver, car j'avais navigué 2 ans avec lui sur le MERCATOR et l'été dernier, alors qu'il commandait le MMS 191. Drinks, échanges de souvenirs, re-drink, puis il me dit: "mets toi debout, rectifie ta cravate et mets ton képi". Le ton était solennel, j'obéis et me mis au garde à vous. Puis il me fit prêter serment



MMS 75 (1941) 190 T

1^e phase



MS EVERI (1941) ex MMS 75

2^e phase



EVERI (1941) ex MMS 75

3^e phase

Photos: J.F. Van Puyvelde

d'allégeance au Régent, le Prince Charles de Belgique. Et c'est ainsi que je devins Officier à la future Force Navale. On nous avait presque oubliés. Tant et si bien que, lorsque le dégel vint en février 1946 et que je rentrai avec mon MMS 75 à Ostende, avec un équipage incomplet et par tempête de neige du nord-est, plus personne ne nous attendait. Pourtant, nous étions la seule unité de la Force Navale en "action" ce jour-là mais les signaux d'usage annonçant notre arrivée s'étaient perdus dans la nature.

Finalement, nous pûmes nous amarrer près des autres MMS groupés autour de l'ancienne malle PRINCESSE MARIE-JOSE. Après être resté plusieurs heures dans la tempête de neige qui me poussait dans le dos, je dûs m'étendre sur ma couchette avec une forte fièvre. Cela dégénéra en gros rhume et le troisième jour seulement après mon arrivée je pus présenter mes respects au Commander George TIMMERMANS. J'avais eu le temps de réfléchir et avais décidé d'abord de prendre quelques mois de congé bien mérités, puis de me réengager à la CMB, pour enfin pouvoir me présenter aux examens pour l'obtention du diplôme de "Capitaine au Long Cours".

Je fus démobilisé le 26 mars 1946, à Chatham, en Angleterre où je reçus une valise verte pour y serrer mon uniforme pendant qu'on me donnait un costume civil complet et un billet gratuit de retour vers Ostende via Douvres. Plus tard, la R.N. nous décerna la "minesweeping medal" pour travail dangereux en temps de paix. Les autorités belges nous ignoraient totalement.

MS "EVERI" Norvégien

Le MMS 75 fut échangé le 8 mai 1946 contre le MMS 189 qui devint le M-943 de la Force Navale. On le retrouve dans la Royal Navy à partir du 10 juillet 1946 puis la trace se perd pour réapparaître en mai 1947 comme MS "EVERI" utilisé par A/S Nordhavet, Bergen comme chalutier et navire côtier. Sous le même nom, on retrouve successivement: 1948-53 armateur Fischenrich, Fredrikstad Norvège 1953-56 armateur Sverre Sandoy Kristiansund Norvège 1956-72 armateur Andreas Haukaas Norvège 1972-78 armateur Ellen Boe, Narvik Norvège

MS "EVERI" Gallion Allemand

En 1979 est trouvé désarmé dans le Lofotenfjord et acheté par 3 Allemands, l'architecte Volker Köhne (44 ans), S. Tschoppe (51) et H.G. Richter (53). Depuis 4 ans, ils cherchaient une coque solide afin d'en faire un galion de 1680. Les dimensions sont parfaites et la coque en chêne aussi solide que lors de sa construction en 1941. Leur rêve est de l'exploiter en charter pour un voyage autour du monde qui doit durer 10 ans.

En novembre 1978, ils mettent en route le diesel 3 cylindres de 300 CV qui avait été installé en 1965 et le navire arrive finalement à Wilhelms-haven, le seul port qui ait admis cette sorte d'épave dans ses eaux.

Là les travaux vont durer quatre longues années au prix d'immenses efforts physiques et financiers, et même d'un divorce. Des chiffres sont cités:

30.000 heures de travail, 130 mètres cubes de bois (pin, acajou et chêne) 60.000 vis, et ensuite 35 mètres cubes de béton furent coulés dans le fond pour assurer la stabilité, car le grand mât s'élança à 30 mètres et la surface de voilure sera de 540 mètres carrés.

En vue des charters, 14 cabines, la plupart doubles, furent construites, un salon de réception - salle-à-manger, ainsi que la suite du propriétaire à l'arrière. La cambuse pouvant servir jusqu'à 50 personnes.

Achévé, le "galion" fut présenté au "Kieler Woche" de 1982, à Hambourg ainsi qu'à d'autres ports. Le 30 août, il arriva en fin d'après-midi au Bassin Bonaparte d'Anvers. En fait, il s'agissait de son voyage de présentation au début de son périple de 10 ans autour du monde.

Il traîna ainsi de port en port mais en février 1984 l'EVERI (un nom norvégien de jeune fille) rencontra du très mauvais temps en route de Carthagène à Alicante. Désarmé il dut être remorqué à Carthagène où, de guerre lasse, il se laissa couler dans le port.

Ainsi, finit mon sympathique MICKEY-MOUSE (surnom donné affectueusement aux MMS) à bord duquel j'avais prêté serment à la future Force Navale. Sa coque était solide, mais on avait surchargé son gréement et surélevé son arrière qui agissait comme une voile de tape-cul. Avec tout cela le bon diesel de 500 CV avait fait place à un autre de seulement 300CV.

On ne badine pas avec la mer et nos trois architectes allemands l'ont appris à leurs dépens. A moins que? L'EVERI était solidement assuré en cas de perte pour la coquette somme de 1,8 millions de D.M. Mais le MMS 75 n'avait pas perdu la face et s'était montré digne de l'équipage qui l'avait si bien servi en 1945-46.



J.F. van Puyvelde



**Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad...
Met dit kenteken van de Zeemacht mag
U in ieder geval gezien worden.**

Prijs: 250,-BEF + 35,-BEF portkosten.

**La fierté n'est pas un vice...
En tout cas, vous pouvez vous montrer
avec ce badge de la Force Navale.**

Prix: 250,-BEF + 35,-BEF frais d'envoi.

Uit sympathie

VERYSER



Open van 8.30u - 12.30u en 13.30u - 18u
Gesloten op zondag en maandagvoormiddag

**Torhoutsesteenweg 307/309
8400 OOSTENDE**

Tel: 059/80.22.77 Fax: 059/80.31.08

KB-Woningkrediet en -Verzekeringen

Ontdek het nieuwe KB-Eenrichtingstarief.

De grote vraag bij een woningkrediet is meestal: welke richting gaat mijn rente uit bij de volgende herziening? Omhoog of omlaag? Met het KB-Eenrichtingstarief bent u zeker. Stijgt de rente, dan stijgt de rente van uw krediet niet mee. Nooit. Daalt ze, dan profiteert u daar wèl van bij een renteherziening.



THUIS BIJ DE BANK VAN HIER KREDIETBANK

De KB-verzekeringen worden afgesloten bij Omniver NV en Omniver Leven NV, verzekeringsondernemingen toegelaten onder codenummers 0993 en 1007.

HET KORTE LEVENVERHAAL VAN DE "PASTER PYPE I"

Onlangs verscheen in ons tijdschrift een bijdrage over de Koninklijke Marinekadetten en hun schoolschip de "PASTER PYPE II".

Dit houdt meteen in dat er een "PASTER PYPE I" is geweest. Over de geschiedenis van de "PASTER PYPE I" werd weinig gepubliceerd.

Men hield het er bij dat het schip in de tweede wereldoorlog verdwenen was. Maar waar en hoe bleef een raadsel. Dat leek me voldoende voor wat opzoekingswerk en het neerpennen van deze bijdrage.

De "PASTER PYPE" (de I komt er slechts toen na de oorlog een nieuwe "Paster Pype" in de vaart kwam) werd in 1938-39 gebouwd voor rekening van het Beheer van het Zeewezen op de "Chantiers Navals Cockerill" te Antwerpen.

Het schip was bestemd voor hydrografische (lees peil-) diensten in de Noordzee. Het werd genoemd naar de legendarische Paster PYPE, onderpastoor van de St Pietersparochie te Oostende, eerste Aalmoenier ter zee, oprichter van een visserijschool met museum en laboratorium en behartiger van de belangen van de visserijbevolking op onze kust tussen 1884 en 1926. Hij werd "De vader van de vissers genoemd" en leeft voort in de herinnering van de Oostendse vissersbevolking.

De voornaamste afmetingen van het schip waren:

Lengte over alles 40,53 m.

Breedte op het grootspant 7,40 m

Diepgang 3,70 m.

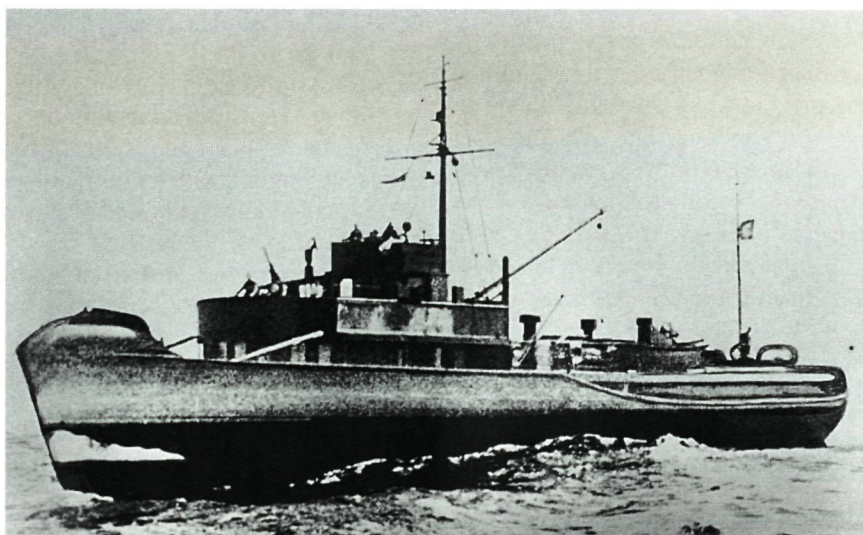
De voorstuwning gebeurde door middel van schroeven aangedreven door een elektrische motor van 425 pk die stroom ontving van een centrale be-

staande uit twee SATZ 8 cilinder-dieselmotoren van 300 pk elk. Deze waren gekoppeld aan twee generatoren van 220/440 volts. Deze combinatie gaf het schip een vaart van iets meer dan 12 knopen. Het schip was snedig en elegant van lijn en zeer modern ingericht. Voor de navigatie werd een KREISELkompas gebruikt en een knopbesturing voor het roer. Een zeer verzorgde radio-installatie zorgde voor een bedrijfszekere verbinding met de wal. De ruimten voor de bemanning waren groot en behaaglijk ingericht.

Onder de brug was een groot, halfkruisvormig salon aangebracht dat op drie kanten voorzien was van grote vensters.

De stapelloop had plaats op 30 maart 1939, om 10u20 precies, op de voornoemde werf. Mejjuffrouw Marie-Louise MARCK, dochter van de toenmalige minister van Verkeerswezen en Openbare Werken was meter.

Op het vastgestelde uur kapte ze met een elegante en nauwkeurig berekende slag de symbolische, laatste, lijn door die het nieuwe schip nog weerhield om af te lopen. De traditionele fles champagne, waarvan het breken



De "Paster Pype" als "vorpostenboot" in dienst bij de "KRIEGSMARINE"

Foto Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen

de doop van het schip uitmaakt en zijn vertrek naar het zilte nat, sloeg tegen de steven maar brak niet.

Terwijl het schip midden het hoerageroep van het aanwezige publiek afliep, werd de fles champagne opgevangen door een van de bemanningsleden die zich zichtbaar verheugde over het buitenkansje dat hem te beurt viel. Enkele oudgedienden fronstten de wenkbrauwen want in de zeemanssfeer was dit geen al te best voorteken.

Op de plechtigheid waren aanwezig: de minister en mejuffrouw Marck, de heren De Vos, directeur-generaal van de Marine, Nonnet, directeur-generaal, Dewinne, hoofdingenieur, Hommelen, secretaris van de Marinendiensten van de Schelde, Meulemeester, havenkapitein van Antwerpen, Paduart, directeur van de Zeevaartschool, Bly, directeur van het Loodswezen, Monefeldt, directeur van de Ligue Maritime Belge, E.H. Reyners, directeur van de Aalmoezeniers van de Arbeid, Abt Marck, broer van de minister en verschillende familieleden van de PYPE-familie. De werf was vertegenwoordigd de heer Greiner, afgevaardigde beheerder van Cocke-rill. Hij was vergezeld van de heren Dauwe, hoofd-ingenieur, Barbier, secretaris-generaal, Bosschaert, directeur, Verhofstad, ingenieur. Waren ook aanwezig E.H. Chielens, Aalmoezenier ter zee en de Burbure de Wezenbeek, marine-historicus.

Na de tewaterlating bezochten minister en genodigden de nieuwe mailboot voor de Oostend-Doverlijn die op de werf in aanbouw lag. De minister bezocht vervolgens een ander atelier waar hij overging tot het ponsen van het eerste klinknagelgat in de eerste kielplaat van het nieuwe visserijwachtschip (de ons gekende "Artevelde"), die bestemd was om de "Zinnia" te vervangen.

Na een bezoek aan het enorme constructiedok waar de werken aan de nieuwe pakketboot "Baudouinville" in hun eindfase waren (het schip moest 6 weken later zijn proefreis doen) vond een receptie plaats waar het glas geheven werd op de behouden vaart

van de "Paster Pye".

Pas was de Paster Pye van stapel gelopen of Roemenie bestelde een gelijkaardig vaartuig voor zijn peildiensten op de Donau.

De "Paster Pye" voer na zijn afbouw naar Oostende waar hij geroepen was grote diensten te bewijzen aan de Hydrografische Dienst van de Kust. Het lot zou er echter anders over beslissen. 10 mei 1940 kwam en de "Paster Pye" kreeg een andere bestemming, uitwijken naar Dieppe.

De heer Lauwers, leider van de Hydrografische Dienst, kreeg op 10 mei 1940 opdracht naar Dieppe te varen. Alle waardevolle apparaten en documenten van de dienst werden aan boord genomen en op 17 mei verliet de "Paster Pye" de haven van Oostende. Aan boord waren ingescheept; Kapitein en leider van de Dienst, J.A. Lauwers; peiler-hydrograaf; P.M. Wessels; opsteller J.F. Vercruysse, loods W. Van Hove, hulpmachinist A.R.E. Poppe; matrozen E.G. Demester, A.H.O. Dermul, J.B. Ragaert, stokers H.E.D. Everlange, C.O. Van Houtte, matroos P. Van Haverbeke en hulpmatroos R. Oувry en nog enkele familieleden van voormelde personen.

Het weer was uitstekend. Men bereikte s'avonds Calais waar afge-meerd werd voor de nacht. Op 18 mei ging de reis verder naar Dieppe waar men in de namiddag aankwam. Schip en bemanning kregen een opgelegde ligplaats aan de noordkaai van de "Bassin de Paris". Bij het vallen van de avond kwam een Duits vliegtuig laag over de haven vliegen en wierp een reeks magnetische mijnen in de havengeul. s'Nachts en ook de daaropvolgende nacht werd de haven gebombardeerd waarbij de "Paster Pye" samen met andere schepen flink wat schade opliepen. De bemanning trachtte de schade zo goed mogelijk te herstellen en wachtte met spanning naar het opruimen van de mijnen door de Franse marine. De bedoeling was door te varen naar Engeland.

Talrijke houten Belgische vissersvaartuigen en houten schepen van de Franse marine verlieten veilig de haven

,maar de havenautoriteiten wilden geen toelating tot vertrek geven voor de stalen schepen waaronder de "Paster Pye".

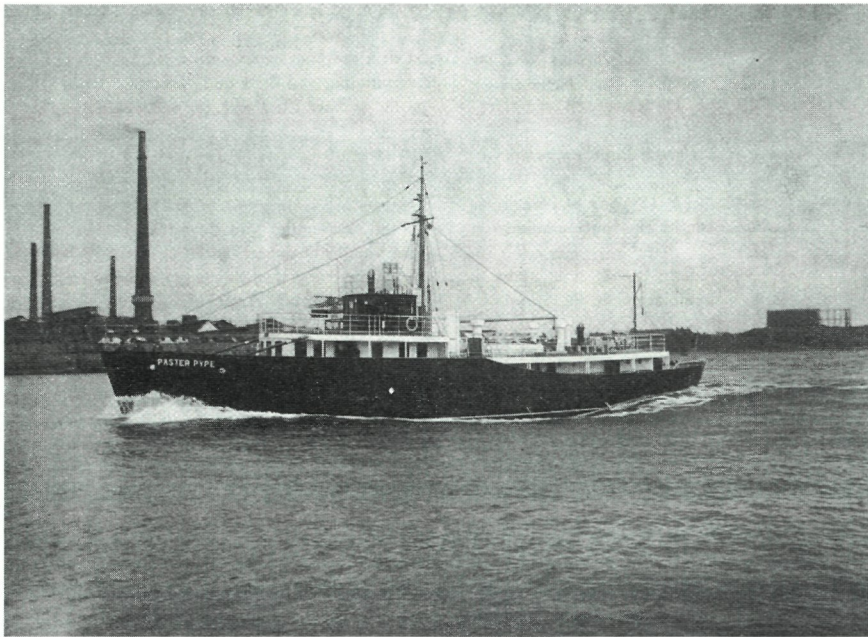
Toen op 20 mei de Oostendse treiler "Normandie", na een half uur naast de "Paster Pye" te hebben gelegen, omstreeks 18 uur toch een poging waagde om de haven uit te varen liep het schip, voor de ingang van de haven op een magnetische mijn. Het schip bleef liggen tegen het westers hoofd met de kiel naar boven.

Door de herhaalde bombardementen op de haven, werd de toestand aan boord van de "Paster Pye" onhoudbaar. De bemanning sloot het schip af en zocht een veiliger plaats aan de wal, buiten Dieppe.

s'Anderendaags, 22 mei, vernamen ze dat de frontlijn zich in snel tempo verlegde. De bemanning trachtte nog wat archieven en materiaal van het schip te halen, sloten het schip en vertrouwden de bewaking toe aan de havendiensten. Enkele dagen later was het schip, samen met verschillende andere vaartuigen, in handen van de Duitsers.

Door de snelle opmars van het Duitse leger kon de "Kriegsmarine" de overgenomen havens en zeegebieden niet onmiddellijk met eigen schepen bezetten. Zij hadden in Noorwegen de Engels-Franse aanval moeten afslaan, dachten een nieuwe aanval mogelijk en achtten het geraadzamer van een deel van hun grotere eenheden in dat gebied te handhaven. Het enige dat zij konden inzetten in het Kanaal en de Zuidelijke Noordzee waren enkele flottieljen E-boten en hulpschepen. Die werden dan ook dankbaar aangevuld met Franse en Belgische vaartuigen die in de havens waren achtergebleven. Hiermee konden ze, na een lichte ombouw, de hun ontbrekende schepen aanvullen.

In de loop van de zomer 1940 legden zijn in Belgische en Franse havens beslag op een zestal vaartuigen; een ex-Frans verkenningsvaartuig "Madeleine-Louise", twee Boulonense loggers, twee Belgische loodsboten en de "Paster Pye". Deze schepen werden in de kortste tijd omgebouwd en bewapend.



De "Paster Pype" tijdens de proefvaart in 1939

De Duitsers waren van oordeel dat de "Paster Pype" een zeer modern schip was maar naar hun opvatting onzeewaardig vanwege de groten glazen ramen in het halfkruisvormig salon. Van militair standpunt had het schip, voor hen, een tweede handicap. De motorgassen werden niet afgevoerd door een schouw maar onderwater afgeleid naar het kielwater. Hierbij kwam er dermate veel gerucht vrij dat het vaartuig, vooral s' nachts, mijlen ver te horen was.

Ondanks de opgesomde nadelen, besloot de commissie van de "20 Vorpostenflottilje" het schip over te nemen en, waarschijnlijk vanwege de comfortabele inrichting, als commandoschip te gebruiken.

De "Paster Pype" onderging te Cherbourg de nodige aanpassingswerken en werd bewapend met een frans 75mm SK model 97 kanon; een brits 40mm DGP kanon; een duitse 20mm Flank C/30 en een paar M.g's.

In september 1940 kwam het schip onder het nummer "V2001" in dienst van de "20ste Vorpostenflottille" van de Kriegsmarine.

Van oktober 1940 tot februari 1941 deed de "V2001" patrouillediensten tussen Cherbourg en Alderney en konvooidiensten tussen Cherbourg,

Le Havre en Brest. Tijdens die periode waren er geen meldenswaardige militaire interventies enkel een navigatorisch gebeuren.

Op een mistige en stormachtige januarinacht 1941 liep de "V2001" met de andere vaartuigen in zijn zog, tijdens een oorlogsopdracht, op het randje af op de rotsen van de vuurtoren "La Corbiere" (zuidwestpunt van het eiland Jersey). Gelukkig trok, op het allerlaatste ogenblik, het mistgordijn open en kon de flottilje met een "hard over" roeruitslag een collectieve stranding voorkomen.

In de twee slechtweerkusten die het Engels Kanaal en de Bretoense kust vormen kwam de geringe zeewaardigheid van de "Paster Pype" alias "V2001" duidelijk tot uiting. Bij zware zeegang sloegen de golven over de bak tegen de grote ruiten van het salon en brachten door breuk regelmatig het schip in gevaar.

Toen op 1 maart 1941 de flottielje van Cherbourg naar Rotterdam verhuisde ging de "V2001" onmiddellijk naar de werf voor aanpassingswerken. De voorstevan en de bak werden uitgerust met een voorstevan en een golfbreker. Hiermee werd het gevaar van de grote vensters in het deksalon wat ondervangen maar niet volledig opgelost. Van deze werfbeurt

werd gebruik gemaakt om de bewapening aan te passen. Het 75 mm en het 40 mm DGP kanon werden verwijderd wegens uitputting van de munitievoorraad. Het achterdek kreeg het 40mm alle-doelen kanon.

Na de ombouw deed de "V2001" een jaar lang konvooidienst tussen Rotterdam en Cuxhaven, Den Helder en Vlissingen. Schip en bemanning maakten zich geregeld verdienstelijk bij aanvallen van Britse jachtvliegtuigen en motortorpedoboten. Samen met enkele andere boten van de flottielje nam de "V2001" deel aan de beruchte kanaaldoorbraak van de "Scharnhorstgroep" op 12 februari 1942.

De "V2001" was, op 5 maart 1942 in een zware winterstorm, op weg naar Helgoland toen het schip een SOS kreeg van het duitse koopvaardijchip "Ruestringen", dat na een panne, door de storm op de zandbanken voor Langeoog (een van de Duits-Friese eilanden) gedreven was. De "V2001" (ex "Paster Pype") zette onmiddellijk koers om hulp te bieden. Terplaatse liep het schip zelf aan de grond waarna het kapseisde. Door het geweld van de zee werden hierbij de salonruiten ingeslagen en ging het vaartuig verloren. Met veel moeite kon de ganse bemanning, 29 man, aan wal geraken maar het schip was niet meer te redden. Van de "Ruestringen" konden slechts 4 man gered worden.

Het eerste schip van de "20 Vorposten-Flottilje" werd ook het eerste schip dat verloren ging. Ondanks het feit dat het schip in zijn kort bestaan een "zorgenkind" was geweest - omdat het geen zeeschip was - werd het verlies in de Kriegsmarine algemeen betreurd.

Of de ramp te maken heeft met de champagnefles, die niet wilde breken bij de doop, laten wij aan de wijsheid van de geachte lezer over.

Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen

Bron : Bibliotheek van het Nationaal Scheepvaart Museum te Antwerpen

LE REQUIN ET L'ARCHE DE NOÉ

Le Capitaine de Vaisseau Ezra de la marine israélienne vient de mourir à Tel-Aviv.

Qui, en dehors d'Israël, se souvient encore du Capitaine Ezra?

Cet homme toujours souriant, à la moustache fournie, eut cependant son moment de célébrité, sous le nom de guerre de "El Karish" (le requin en hébreu) lors de la fameuse affaire des "vedettes de Cherbourg".

Les "vedettes de Cherbourg", cela pourrait être le titre d'une agréable comédie musicale; ce fut celui d'une énorme farce qui secoua le monde diplomatique et l'opinion mondiale. Souvenez-vous, cela se passait en décembre 1969.

Mais le début de l'histoire remonte à 1960.

Israël passe commande

Cette année là, Nasser avait obtenu des Russes une trentaine de vedettes rapides, du type "Komar", armée de fusées capables d'atteindre une cible à quarante kilomètres de distance. Lourde menace pour Israël dont les forces navales, composées de quelques petits bâtiments de récupération, étaient insignifiantes. Il fallait y parer.

Ben Gourion trouva la parade auprès d'Adenauer. Un accord confidentiel fut signé entre les deux hommes, en vertu duquel les Israéliens s'engageaient à fournir à l'armée allemande leur fameux pistolet-mitrailleur "Uzy" et les Allemands à Israël douze vedettes du type "Jaguar" équipées de puissants diesel Mercedes capables de les propulser au combat à plus de 70 kilomètres à l'heure.



Le Capitaine Ezra, dit le Requin

Cet accord ne resta pas longtemps secret. Révélé par le "New-York Times", il secoua le monde arabe avec lequel Bonn cherchait à développer son commerce et, particulièrement Nasser qui annonça qu'il allait reconnaître l'Allemagne de l'Est. S'en suivit un débat très animé au "Buntestag". Le gouvernement d'Adenauer dut reculer. L'accord fut abandonné. Avant même d'être mis en construction, les "Jaguar" sont victime d'un premier embargo.

En 1965, les Israéliens obtinrent des Allemands que les plans de ceux-ci soient cédés aux Chantiers de Normandie à Cherbourg qui les construiraient sous licence. La France, à ce moment, soutenait Israël à qui elle avait vendu l'essentiel de son armement. Le premier "Jaguar" fut lancé en 1967. Cinq autres furent livrés au cours de l'année suivante.

Ces bâtiments jaugeaient 220 tonnes et étaient équipés de missiles mer-mer fabriqués en Israël et de canons et mitrailleuses fabriqués en Italie.

L'embargo du Général De Gaulle

Mais, à partir de fin 1968 les événements se précipitèrent. Le 26 décembre, deux terroristes libanais attaquèrent un avion commercial israélien sur l'aérodrome d'Athènes. C'était la grande époque des rapt et des détournements d'avions. Deux jours plus tard, en représailles, des commandos hélicoptés israéliens détruisaient treize avions civils libanais sur l'aérodrome de Beyrouth.

Le 31 décembre, le Conseil de Sécurité de l'O.N.U. à l'unanimité, condamnait cette action. Et le 2 janvier 1969, la France, qui visait à supplanter les pays anglo-saxons au Proche-Orient, décidait un embargo total sur les livraisons d'armes à Israël.

Six vedettes avaient été livrées. On travaillait encore sur la septième "Acco". La peinture n'était pas terminée et les moteurs étaient à peine rodés. Le pont et les coursives étaient encore encombrées d'outils, de matériel, de bonbonnes d'oxygène lorsque, le samedi janvier en début de soirée, l'arsenal étant à peu près désert, onze hommes montèrent à bord.

Ils mirent les moteurs en route, les firent chauffer pendant trois heures, hissèrent le pavillon israélien et sortirent de l'arsenal. Si on les arrêtait ou si on leur demandait quelque chose, ils étaient prêts à répondre qu'ils allaient procéder à des essais. Mais personne ne leur demanda rien. On ne reverra plus l'"Acco" sauf à Haïfa où il arriva discrètement quelque jours plus tard.

Fureur du Général de Gaulle; il exi-

gea des sanctions contre la Marine à Cherbourg, coupable de n'avoir pas fait garder les vedettes, qui se trouvaient sous sa juridiction dans le bassin de l'arsenal, dès l'annonce de l'embargo. Réponse de la Marine: la notification officielle de celui-ci n'était arrivée à Cherbourg que le 6 janvier et ce n'était pas son rôle de surveiller du matériel construit par une société civile pour compte d'acheteurs étrangers. D'autant moins qu'il s'agissait de coques de navires non armés militairement.

La controverse dura longtemps, mais la Marine obtint gain de cause. Les vedettes suivantes seront mouillées non plus dans l'arsenal militaire, mais dans un bassin civil en toute liberté. Important pour la suite des événements.

"Nous ne sommes plus intéressés"

Les choses en restèrent là jusqu'en octobre. Au début de ce mois, le directeur des Chantiers de Normandie, Mr Amiot informa le ministre de la Défense Nationale qu'une société panaméenne, dirigée par un homme d'affaires norvégien très connu (il était à la tête du puissant groupe Akker, le premier en Norvège en matière de construction navale), Mr Ole Martin Siem, lui avait fait des propositions sérieuses pour le rachat des vedettes.

Il s'agissait de la "Starboat Shipping and Oil Drilling Cy", dont le bureau européen se trouvait à Oslo, Boite Postale 25.078. Elle s'occupait, comme son nom l'indiquait, de forages de pétrole. Mr Amiot signalait, en outre, dans sa lettre que les officiers de la marine israélienne à Cherbourg lui avaient laissé entendre que la marine de leur pays était de moins en moins intéressée par les vedettes, dont on ne voyait pas quand elles pourraient être livrées, et que la meilleure solution serait de trouver un autre acheteur.

Le gouvernement de Tel-Aviv fut consulté par Paris pour savoir s'il accepterait éventuellement de se désister au profit de la "Starboat". La

réponse, presque immédiate, ne laissa pas de surprendre quelques uns: Israël disait oui à condition d'être remboursé du montant des paiements déjà effectués. Pas de problème. La "Starboat" lui versa les sommes demandées, après lui avoir fait accepter une condition importante: les équipages israéliens chargés des essais et de l'entretien des bâtiments les conduiraient à leur port de destination.

Les Autorités françaises, ayant été informées de la transaction, ne firent aucune objection. Il s'agissait de la livraison de navires civils, non armés, à des ressortissants d'un pays non concerné par l'embargo. Rien ne s'opposait donc à ce que les cinq vedettes quittent normalement Cherbourg. Environ quinze jours avant Noël, le service des douanes de Cherbourg reçut de sa direction générale de Paris une autorisation d'exportation des cinq bateaux.

Des marins pieds-noir

Tout était en place pour l'entrée en scène du commandant Ezra, dit le Requin. Il était à Cherbourg depuis quinze jours déjà, ayant été désigné par Tel-Aviv comme chef de la flottille.

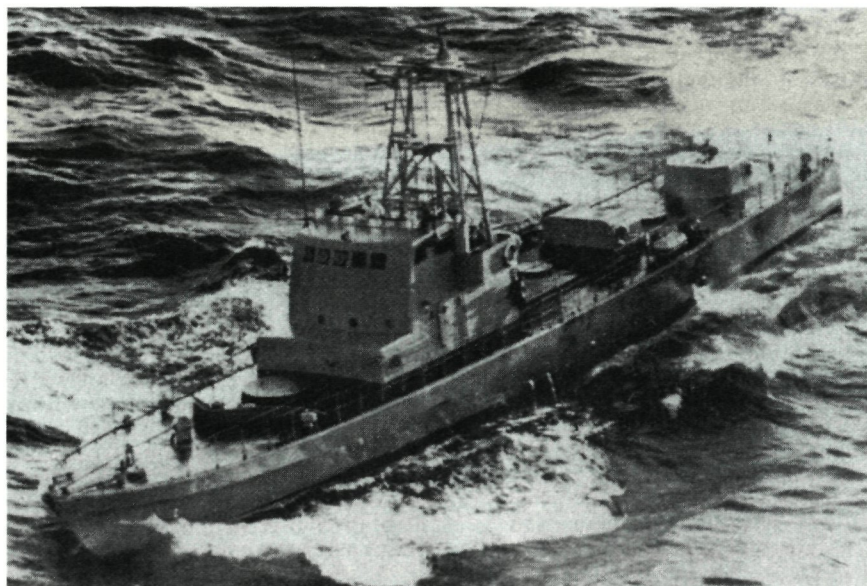
La nouvelle du départ prochain des vedettes se répandit, comme une traî-

née de poudre, dans la ville. Les ingénieurs, les restaurateurs, les patrons des bistrotts, même les enfants qui fréquentaient de petits israéliens à l'école furent bientôt au courant. L'information avait été diffusée par la petite colonie israélienne de Cherbourg.

Les "Israéliens des vedettes", ainsi appelait-on les membres de cette colonie, avaient su, très vite, se faire adopter. Ils étaient extrêmement "convenables". Ils parlaient le français, la plupart étant des juifs qui vivaient autrefois en Afrique du Nord. Femmes et enfants compris, ils étaient quelque deux cents. Les officiers habitaient des appartements en ville, les simples marins étaient logés dans un hôtel appartenant aux Chantiers de Normandie.

Ils se montraient très indépendants. S'ils acceptaient que les douaniers montent à bord pour vérifier si les matériels embarqués (mécanique allemande, électronique italienne, instruments de navigations anglais...) étaient bien conformes aux documents de douane, ils se refusaient par contre à tout contrôle des services de police, arguant du fait qu'ils étaient des militaires étrangers et que leurs navires, civils, étaient aussi étrangers.

Vers la mi-décembre, pour la première fois, des plaintes d'habitants de Cherbourg à leur sujet étaient parve-



L'une des vedettes en question

nues au commissariat du port. Karish, le Requin avait décidé de faire tourner les moteurs de ses navires, au point fixe, pendant plusieurs heures chaque nuit. Il voulait, on le comprendra plus tard, habituer le personnel du port et les habitants du voisinage à les entendre tourner en pleine nuit, ce qui empêchait un certain nombre de gens de dormir.

La chose était de plus en plus certaine: les vedettes allaient partir. Mais, quand? Personne ne le savait, pas même les israéliens.

"Les vedettes vont partir"

Ils commencèrent à se mettre en branle le 17 décembre. Plusieurs jours de suite, des camions-citernes vinrent approvisionner les navires en mazout. Les chambres froides furent remplies de viande et de vivres divers. Des commandes de bière et de cigarettes furent livrées. Des douaniers, montés à bord pour vérifier que les navires ne contenaient pas du matériel non-dédouané y avaient vu quelques marins au physique de Viking recouvrir de peinture les étoiles de David et les noms hébreux des vedettes figurant sur les coques. Ils avaient même remarqués des pavillons norvégiens.

Peu avant Noël, quelques familles israéliennes avaient commencé à quitter Cherbourg, expliquant à leurs amis français, pour justifier leur prochaine disparition, qu'elles avaient décidé d'aller réveiller à Paris. Pour le soir du 24, des tables avaient été réservées par les officiers israéliens au "Café du Théâtre". Ils savaient leur départ imminent, mais ce ne serait sans doute pas pour cette nuit là.

Ce décembre, à l'heure du déjeuner, un conciliabule eut lieu au restaurant de l'Hôtel Sofitel entre Karish, le Requin, et un homme arrivé de Paris la veille. Grand (plus d'un mètre quatre-vingt) le teint hâlé, le front fortement dégarni, tiré à quatre épingle, tirant sur une pipe, cet homme était l'amiral Lenon, chef de la mission d'achats israélienne en France.



L'Amiral Lenon

L'entretien se poursuivait toute l'après-midi dans la chambre de celui-ci.

Le temps était venteux et il pleuvait sur Cherbourg...comme il y pleut quand il y pleut. De rares passants se hâtaient dans les rues. La statue de Napoléon ruisselait. Karish était nerveux depuis que Lemon lui avait fait savoir que les vedettes devaient partir le jour même, aussitôt que possible.

Il fit valoir que le mer était mauvaise, que la météo de Southampton prévoyait une direction du vent sud-sud-ouest, qu'il ne tenait pas à perdre trop de temps le long des côtes françaises et que le dernier de ses bateaux, lancé le 16 décembre, n'avait pas terminé ses essais. Rien n'y fit. La décision de l'amiral était prise.

Départ en un temps record

A dix-sept heures, ayant bourré sa pipe, celui-ci donna l'ordre de réunir sur le champ les responsables de l'opération et de rappeler les équipages israéliens qui s'appêtaient à fêter Noël. Seuls les officiers savaient qu'ils devaient mener les navires à Haïfa. Des estafettes vont rameuter officiers et marins dans la ville, chez eux ou dans les cafés. Tant pis pour le réveillon. Demain, un émissaire passera régler les notes qu'avaient laissés les israéliens dans tous les endroits qu'ils fréquentaient.

A 23 heures, les équipages rejoignent leur poste: quatorze hommes par vedette, ce qui est suffisant pour les faire naviguer. Leurs passeports sont

parfaitement en règle. Tout semble prêt à bord, mais rien ne bouge encore. Tous les feux sont éteints. A Cherbourg, c'est la fête. Faut-il préciser que la surveillance est particulièrement relâchée? C'est Noël! Le port est absolument désert. Les passagers du dernier ferry Cherbourg-Southampton ont depuis longtemps quitté l'embarcadère, près duquel les vedettes sont amarrées dans la darse transatlantique.

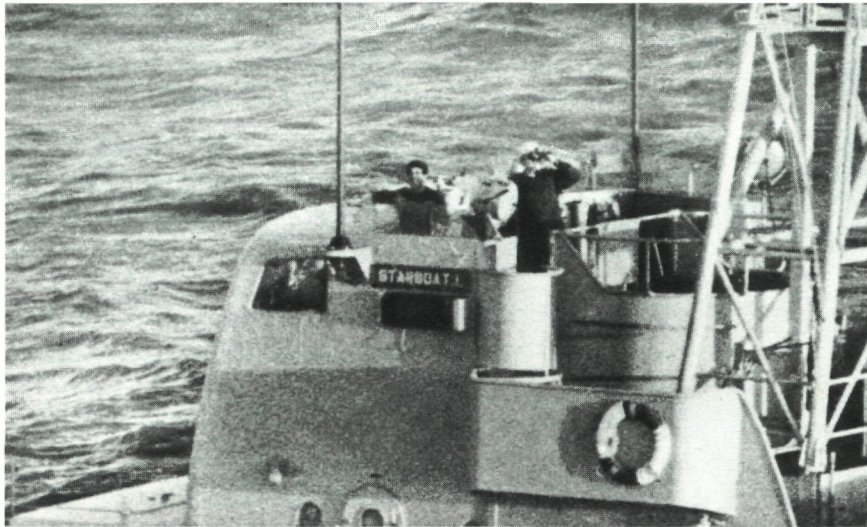
A 2 heures du matin, le 25, le vent est passé au nord. L'amiral Lemon donne ses derniers ordres. A 2 heures 30, les vedettes, tous feux allumés, sans pavillon, leurs moteurs Mercedes rugissant puissamment, se déhalent du quai en marche arrière, font demi-tour dans la darse et filent dans la nuit. L'appareillage a duré dix-sept minutes, montre en main.

Personne, à terre, ne pourra dire dans quelle direction les navires étaient partis. Normalement, ils auraient dû emprunter la passe de l'ouest, profonde de vingt mètres, que tout le monde emprunte et passer sous les yeux de la vigie du Homet. Mais, estimant que celle-ci pourrait trouver étrange que les cinq vedettes fassent des essais la nuit de Noël, le Requin avait choisi la passe est, plus difficile parcequ'en partie obstruée par des blocs de pierre arrachés à la digue par les tempêtes.

L'Amiral Lemon, qui a assisté au départ, rentre à l'hôtel, règle sa note et regagne Paris où l'attend sa famille pour fêter Noël. Au café du Théâtre à Cherbourg, les places réservées par les officiers israéliens sont vides. Les officiers en question sont sur le pont de leurs navires, dans l'obscurité et le vent, guettant dans leurs jumelles de nuit la dangereuse houle du Cap de la Hague.

Une désagréable surprise

A Paris, ce jeudi 25 décembre, le temps est humide et les bureaux sont désert... . Lorsque Cherbourg téléphone au ministère de la Défense Nationale pour signaler le départ des vedettes, la communication aboutit



En alerte sur la passerelle

chez un fonctionnaire qui n'était en poste que depuis quinze jours. Qu'est ce que c'est cette affaire de vedettes? Il fait prévenir le ministre, Michel Debré absent de Paris et relaie à tout hasard le message au secrétaire-général de l'Élysée, Michel Jobert, qui passe un coup de fil dans l'après-midi au Président Pompidou dans son ermitage de Cajarc.

Il fallut que les grandes agences de presse américaine répercutent la nouvelle, que les téléphones entrent en danse et que les media annoncent que la France commençait à lever l'embargo frappant Israël pour que le chef du service de presse du ministère de la Défense rejoigne son bureau.

Du monde entier on le somme de dire où vont les vedettes et où en est l'embargo. Il répond qu'elles sont vendues à une société norvégienne et que l'embargo reste en force.

Il aurait mieux fait de se taire car, le lendemain, l'ambassade de Norvège à Paris communique que la "Starboat" ne figure pas sur ses registres commerciaux, ce que confirme bientôt Oslo, qui précise que les vedettes n'ont pas le droit d'arbore le pavillon norvégien... Elles s'en fichent bien, les vedettes. Elles n'ont pas mis le cap au nord, mais sont en plein sud, à la latitude de Santander; ce qui n'est pas le plus court chemin vers la Norvège.

Ce n'est que le surlendemain que le ministre Debré fut mis en possession du dossier de la vente. Ce qu'il y vit le fit entrer dans une colère froide. Du premier coup d'oeil, on pouvait y relever au moins une dizaine d'anomalies.

Comment se faisait-il qu'on ait pu ignorer que derrière la boîte postale de la "Starboat" à Oslo se dissimulait une société de droit panaméen contrôlée par des intérêts israéliens?

Comment se faisait-il que la "Starboat" n'ait été inscrite au registre maritime de Panama que depuis le 5 novembre. Cela ne donnait-il pas à penser que la société n'avait été constituée que pour l'achat des vedettes?

Comment avait-on pu croire qu'elles seraient utilisées pour la recherche pétrolière? Tout spécialiste naval devait savoir que, marchant à 40-45 noeuds, elles ne pouvaient avoir d'autre usage que militaire.

Comment se faisait-il?...

On ne le sut jamais, mais tout cela n'aurait pas pu se faire sans compllicités en haut lieu. Tandis qu'on s'agitait dans les milieux officiels, l'opinion publique, elle, suivait avec un sourire amusé cette histoire qu'elle considérait davantage comme un passionnant roman d'aventure que comme une grave affaire politique.

Le rideau tombe sur l'opération "Arche de Noé"

Pendant ce temps là, les cinq vedettes continuaient à faire route vers Israël. Elles avaient pénétré en Méditerranée orientale le 29 décembre, en franchissant le détroit de Messine. En dépit de la tempête qui les secouait depuis deux jours, "Soufa", la Tempête, "Gaash", le Volcan, "Herev", l'Épée, "Hanit", la Lance et "Hetz", la Flèche, escortées par un sous-marin israélien naviguant en surface, avaient pu maintenir une vitesse moyenne de 15 noeuds.

Elles furent repérées par un chalutier italien, ce jour là, au moment de leur entrée dans la partie méridionale de la mer Egée. Dans l'après-midi, un cameraman de la R.A.I., embarqué à bord d'un autre navire italien, réussit même à les filmer, à 90 kilomètres de l'île de Gozzo, non loin de Malte. Peu avant minuit, le phare de l'îlot de Gavdos, à vingt kilomètres de la pointe sud-ouest de la Crète, signalait que la flottille avait été aperçue tous feux allumés, naviguant au delà de la limite des eaux territoriales grecques.

Le 30 décembre, un pétrolier panaméen, le "Star Roman One", parti de Malte, soutes pleines, la ravitailla en carburant.

A Beyrouth, le bruit courut, non confirmé, que la flotte égyptienne avait été mise en état d'alerte, mais on ne voyait pas comment elle aurait pu intervenir, les sous-marins israéliens surveillant toute sortie éventuelle aux abords de Port-Saïd et d'Alexandrie. Au surplus, une fois au sud-est de la Crète, les vedettes bénéficiaient d'un parapluie aérien. Comme par hasard, des manoeuvres combinées terre-air avaient commencé la veille dans l'armée israélienne.

Dès l'aube du 30, des centaines d'habitants d'Haïfa s'étaient portés, jumelles autour du cou, sur le mont Carmel avec l'espoir d'apercevoir les "vedettes du Cherbourg". L'opinion publique en Israël se passionnait pour cette affaire, sans se soucier des ré-



6.000 kilomètres de folle

percussions diplomatiques, et ne cachait pas son admiration pour les auteurs du spectaculaire enlèvement.

Les curieux furent déçus, car l'emplacement choisi par les autorités était extrêmement discret: un petit bassin de carénage perdu au milieu des docks, des chantiers navals et des grues géantes. Seuls y avaient accès les journalistes, cameramen et photographes venus de tous les coins du monde pour assister l'évènement, ce qui prouvait qu'Israël s'appretait à triompher bruyamment.

La mise en scène fut parfaite. A 18

heures 30, le 31, la première vedettes était en vue. Il faisait déjà nuit. Les sirènes se mirent à hurler et les dockers à pousser des cris de joie. Les cinq navires vinrent se ranger entre le quai et une cale sèche. Les jeunes marins, rasés de frais, descendirent un à un, leur bagage à la main. Leurs visages accusaient la fatigue. Le voyage (6.000 kilomètres), dont une grande partie à travers la tempête, avait été dur. Comme ils n'étaient que quatorze à bord au lieu de trente-cinq normalement, ils avaient dû pratiquement se passer de sommeil pendant six jours. Mais cela était déjà

oublié.

Sur le quai, un officier, souriant largement sous sa moustache, tint une conférence de presse impromptue, répondant en hébreu aux questions qui lui étaient posées en anglais, en français, en italien... C'était "Kalish", le Requin, dont l'heure de gloire avait sonné. Il refusa de préciser quand il était arrivé à Cherbourg et se borna à dire que la mer avait été mauvaise, mais que les bâtiments s'étaient extrêmement bien comportés.

Le rideau était tombé sur l'opération "Arche de Noé"; c'est ainsi que l'avaient baptisée les services spéciaux israélien.

A Paris, il y eut des sanctions. Le président Pompidou n'était pas amusé. Le gouvernement frappa fort contre les principaux responsables des exportations de matériel de guerre. Le secrétaire-général et le directeur des Affaires internationales à la Défense Nationale furent suspendus.

Certains membres de la mission diplomatique israélienne en France furent priés de regagner leur pays. En tête desquels, l'Amiral Lemon...

J.-M. de Decker



LIMITOR SMOKE MACHINES

Willekenslaan 35
3130 Betekom

Industriële rookgeneratoren, knetterkasten en lichtslangen voor brandsimulatie-oefeningen
Des fumigènes, des boîtes grésillantes et des tuyaux lumineux pour des
exercices de simulation d'incendie

Tel: 016/53.60.33 - Fax: 016/53.60.55

RUM en RUMROUTES (deel I)

Na de terugkeer van Columbus financierden Ferdinand en Isabella een terugreis met zeventien schepen en 1500 passagiers om in hun naam bezit te nemen van de nieuwe wereld. De expeditie vertrok van Sevilla op 25 september 1493. Alhoewel het hoofddoel was goud te vinden, had Columbus toch een aantal specialisten aan boord die iets wisten van suikerrietverbouwing. Ze hadden enkele honderden suikerrietscheuten van de Canarische eilanden bij zich. Deze scheuten werden geplant in La Hispaniola en onderhouden door de moorse slaven die samen met het suikerriet werden meegebracht. De plantages deden het uitstekend. Weldra was La Hispaniola een grote suikerrietplantage.

Ponce de Leon werd in 1508 gouverneur van Puerto Rico en startte

een grote suikerrietplantage op in Granja del Toa. Het duurde zeker nog veertig jaar vooraleer deze echt lucratief werd.

Toen de Spanjaarden die in Jamaica geland waren, het moe werden naar het blijkbaar onvindbare goud te zoeken, namen zij het zekere voor het onzekere en begonnen suikerriet, bananen en citrusvruchten te verbouwen. Tussen 1510 en 1520 werd een hoeveelheid suikerriet geplant maar ook hier duurde het nog dertig jaar eer het echt goed van de grond kwam.

Het was Cortès die in 1519 in Mexico het suikerriet introduceerde. Francisco Pizarro deed hetzelfde in Peru in 1533.

De eerste Portugezen gingen naar Brazilië in 1500, maar het duurde tot 1520 eer ook zij "brood" zagen in suikerriet en aan de exploitatie ervan.

Deze indrukwekkende verspreiding van een belangrijke landbouwactiviteit in een zo korte tijdspanne loopt parallel met de goud en zilverontginning.

De Dominicaanse pater Labat beweerde dat de eerste Franse kolonisten suikerriet vonden dat op St Christoffel (St Kitts) Martinique en Guadeloupe in het wild groeide. Jean del Lerey beweert hetzelfde voor wat Brazilië betreft. Men zou hieruit misschien kunnen besluiten dat suikerriet ooit een inheemse plant zou kunnen geweest zijn in gedeelten van de in de 15de en 16de eeuw ontdekte gebieden.

In de Filippijnen bijvoorbeeld was suiker een van de bijzonderste landbouwproducten voor de Spanjaarden er in de 16e eeuw kwamen. Men veronderstelt dat suiker reeds twee tot vier duizend jaar voor Christus

door middel van vaartuigen op de Filippijnen terecht kwam. Toen Magelaan er in 1521 arriveerde was er een bloeiende suikercultuur. De Filippijnen van het Llocos gebied waren in het begin van de 17e eeuw bekend om wat "basi" genoemd werd en niets anders was dan ongedistilleerde rum. Het was bekwaam om "de geest te benevelen" wanneer het vlug gedronken werd. Zoals de mensen van andere equatoriale gebieden, leerden de bewoners van de Filippijnen "wijn" maken van palmsap, deze alcoholische drank was te vinden bij elk ritueel. Ze maakten het ook van cocosnoten, rijst en suikerriet. Van suikerriet maakten zij "Basi". Toen in 1807 het Spaanse gouvernement het maken van basi verbood en de Filippijnos verplicht werden wijn te kopen in de overheidswinkels, kwamen zij in opstand. De "Basi-opstand" werd in 14 dagen onderdrukt, maar basi was er, en basi bleef er. Illegaal dan. In sommige delen van de Filippijnen werd basi gemaakt die zeer dicht de kwaliteit van rum benaderde.

De Filippijnse rumproductie heeft een lange weg afgelegd sinds de allereerste pogingen van de inboorlingen om er te brouwen. Eeuw na eeuw werd het product verbeterd. Vanaf het allereerste begin tot op heden hebben ondernemers zoals Domingo Roxa en Carlos Palanca alles in het werk gesteld om de industrie te maken wat ze nu is. Het was een trage maar indrukwekkende ontwikkeling. Tot op heden heeft Filippijnse rum meer dan 90 internationale prijzen en medailles gewonnen. In 1983 won "Manilla Rum" in Groot-Brittannië een dubbele gouden medaille.

Het verhaal van de rum speelde zich echter vooral in een ander deel van de wereld af.



Hoe het overschot wegwerken?

Overal waar de Spaanse kolonisten bezig waren met suikerriet, werd op dezelfde manier te werk gegaan. Het werd afgesneden wanneer het rijp was. Men verpulverde de stengels, haalde er zoveel sap uit als men kon, en verzamelde het vocht in een vat. Dan liet men het verdampen in de hete zon of kookte het. Wanneer het afgekoeld en gekristalliseerd was hadden zij iets wat zij "Muscavado" noemden. De Arabieren spraken over "sukkar". De Spanjaarden noemden dit dan "asugar". Muscavado werd in Hispanola voor het eerst gemaakt in 1505. De eerste suikervloot geladen met de zoete kristallen zeilde richting Spanje in 1516.

Vooraleer men molens en fabrieken ging gebruiken was de procedure voor het maken van suiker zeer inefficiënt. Slechts een deel van het ruwe materiaal haalde het eindproduct. Maar wanneer de productie belangrijker werd wist men geen blijf meer met wat overbleef. Men gaf een deel ervan aan de negerslaven of voerde het aan de dieren. Wat nog overbleef werd gebruikt als mest en bodemverbeteraar. Maar ondanks dit ging er nog een heleboel verloren. Wat op de bodem van de ketels bleef na het koken werd gebruikt om siroop van te maken. Was er nu echt geen voordeliger methode te vinden dan er veevoeder van te maken? Een oplossing werd aangereikt door de chemische reactie die plaatsvond in de siroop telkens zij blootgesteld werd aan de zon om te rotten. De warmte en de natuurlijke gist in de lucht deden het gisten. Een slaaf die er van dronk toen zijn meester de rug gedraaid had werd een brandend gevoel gewaar dat onmiddellijk naar zijn hoofd steeg. Vanaf dat moment moest er niet veel meer geëxperimenteerd worden met het gegiste bezinsel om dit verwaarloosde bijproduct met meer respect te gaan behandelen. Omdat het zo zoet was noemden de Spanjaarden het "mela-za".

De Spanjaarden noemden het product van de distilleerketel "aguardiente",

vuurwater. De Engelsen verkozen het burnt wine, "brandywine" en tenslotte "brandy" te noemen. Medici beweerden dat "aguardiente" goed was voor de gezondheid van de drinker en dat zelfs zijn leven er mee verlengd werd: aqua vitae, levenswater. De Fransen maakten er "eau de vie" van. In de 16e eeuw was het zeer duur in Europa. Het was pas toen het aanmaken ervan niet langer het privilege was van de alchimisten dat het voor de gewone man haalbaar werd.

Toen de Spanjaarden beseften dat er in de kleine Antillen geen goud te vinden was, en de Caraïbische kannibalen onhandelbaar waren, verlieten zij deze oorden. Hun plaats werd vlug ingenomen door de Fransen die in 1618 voet aan wal zetten op St. Christoffel Martinique en in 1635 in Guadeloupe. De Engelsen namen het onbewoonde eiland Barbados in bezit. Onmiddellijk begonnen zij hier suikerriet te verbouwen, met het doel er suikerrietdrank van te maken. In Montserrat gebeurde hetzelfde ondanks de grote boetes die door de Engelse regering werden opgelegd aan diegene die al zijn suikerriet omzette in drank in plaats van suiker. De puriteinse Engelsen gaven meteen een moraliserende boodschap mee met de naam. Zij noemden het "kill-devil". Suikerrietdrank werd beschouwd als een vergif dat tot de dood kan leiden.

Het meest opvallende kenmerk van de drank was de mogelijkheid een licht gevoel in het hoofd te geven van wie er te veel van dronk. Het bracht hen uit evenwicht en dit kon uitmonden in onbetamelijk gedrag.

In Jamaïca werd Rumbullion alias kill-devil gemaakt van gedistilleerd suikerriet: een heet hels en verschrikkelijk drankje. Het werd afgekort tot Rum. Dit gemakkelijk uitspreekbaar woord werd overgenomen door de niet engelsprekende wereld. Het duurde tot 1880 dat om ongekende redenen een "h" werd tussengevoegd: rhum. In Martinique en elders werd het woord rhum gebruikt om een product van superieure kwaliteit aan te duiden voor geestrijke, in eiken vaten belegen drank. De Spanjaarden

en Portugezen noemde dit soort drank ook 'ron'.

Verspreiding

Voor 150 opeenvolgende jaren waren de Spaanse en de Portugese kolonisten de enige rumdrinkers. In Cuba werd de onwelriekende suikerrietdrank, gekend als ron peleon, de drank der zeelieden.

De wijzen bleven ver uit de buurt van deze likeur die zijn naam van Kill-Devil alle eer aan deed. Niet alleen om de gevolgen van haar sterkte maar ook omdat zij de buikpijn wilden mijden die veroorzaakt werd door het drinken van rum geproduceerd in loden buizen. Nochtans werd deze drank als zeer heilzaam beschouwd voor het genezen en verfrissen van de arme negerslaven die toch moesten zorgen dat de inkomsten bleven binnenstromen. Rum was bestemd voor de armen, diegene die zich geen Franse of Spaanse wijn, laat staan brandy, konden veroorloven. De kleine planters echter dronken het regelmatig. Het was voor hen voldoende dat de drank sterk en goedkoop was. Ze lagen er niet wakker van dat de drank ruw en wellicht onaangenaam smaakte.

Geen jaar ging voorbij zonder dat Kill-Devil verantwoordelijk was voor meer dan duizend doden. Vooral nieuwe immigranten onderschatten de gevaren en werden slachtoffer.

Vanaf 1708 begon de drank in Barbados enige waardering te krijgen. Barbados rum werd door sommigen zelfs verkozen boven brandy! En zoals vele caraïbische stokers tot schaamte en schande moesten ervaren, werd rum dat van een ander eiland afkomstig was altijd ervaren als "beter" dan die van wat verder in de straat. Deze onwetendheid of snobisme maakte hen zeer kwetsbaar.

De rumproductie ten tijde van de Franse heerschappij werd zo belangrijk dat zij weldra de Franse wijnproductie naar de kroon stak. Zodat de Franse koning in 1713 een koninklijk besluit uitvaardigde dat elke import of handel in niet originele Franse ster-



ke drank verbod. Weinigen trokken er zich iets van aan. De smokkel tierde welig. De handel met de Verenigde Staten werd hierdoor belangrijk. Maar na 50 jaar in 1763 werd het Franse monopolie versoepeld. De kolonies mochten rum exporteren.

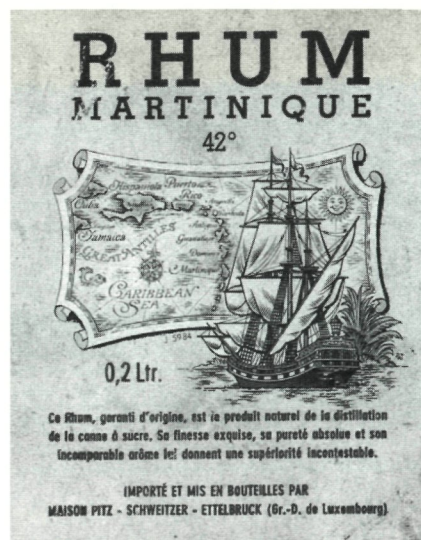
Tijdens de revolutie werd alle beperking opgeheven in ruil voor een taks van tien frank per hectoliter. Geen andere dan rum uit de Franse kolonies mocht verhandeld worden, behalve rum buitgemaakt op vijandelijke schepen.

In Haïti waren de bewoners stevige rumdrinkers. Ook in Santo Domingo (nu de Dominicaanse Republiek) wist men een borrel te appreciëren. Er was een jaarlijks verbruik van 6.300.000 liter. Ook Martinique, Guadeloupe, Jamaïca, Barbados, Trinidad, Brits Guiana, de Deense Maagdeneilanden, Santa Lucia, Duits Guiana, Frans Guinea deden gouden zaken met de rumexport. Alleen Haïti exporteerde geen druppel. Alles was voor lokaal

verbruik

In Martinique werd in 1903 de totale rumproductie in één nacht tot de helft herleid vanwege de uitbarsting van de vulkaan Montagne Pelée. Het duurde meer dan 10 jaar eer Martinique de klap te boven kwam.

Tegen het einde van 1970 werd er in



Frankrijk meer whisky dan rum gedronken. Ook begon de Franse anti-alcohol-campagne zijn effect te laten voelen. Men schat dat in 1981 de Fransen 35 miljoen flessen rum soldaat maakten. 43% hiervan kwam van Martinique.

Als gevolg van een Franse wet die het stoken van rum in Frankrijk zelf verbood produceerde de Bardinet stokerij in Fort de France maar ook in Argentinië, Mexico en Spanje de fameuze "Rhum Negrita". Maar Bardinet was niet alleen op de markt. Ook Bacardi had verschillende vestigingen.

De kleinere eilanden van de archipel zoals Antigua, St.Lucia, Granada en Dominica pikten hun rumgraantje mee en stookten rum voor lokaal verbruik en export. Bekend was vooral het merk Denros in St. Lucia waar ook de naam "Bounty" op de flessen te lezen viel.

Zoals Cuba moesten de Spanjaarden ook Puerto Rico aan de Amerikanen laten op het einde van 1898. Puerto Rico had zoals de andere Spaanse kolonies een rumtraditie. De productiegeheimen werden generatie op generatie doorgegeven. Er werd weliswaar op een primitieve manier gestookt, maar er was productie. Zoals Bacardi, kwam ook Sebastian Serralis uit Catalonië in het begin van de 19de eeuw om in Puerto Rico zijn anker uit te werpen. Na zijn dood breidde zijn familie zijn zaak uit en de "Don Q" rum (verwijzend naar Don Quichotte) werd een begrip. De eerste Portoricaanse rum, maar dan wel 81.810 liters ervan, ging in 1897 naar de Verenigde Staten.

De grootste fortuinen werden gemaakt tijdens de drooglegging. De smokkel tierde welig. Voor de rumproducenten mocht dit wellicht zo blijven. Het eerste jaar na de opheffing van het verbod werd toch nog 68175 liter naar de U.S. geëxporteerd. Vanaf 1943 tot 1946 was er een enorme vraag naar rum. Schepen die voedsel aanbrachten keerden afgeladen met rum terug naar de Verenigde Staten. De voorraden in Puerto Rico geraakten op, en te kort gerijpte

rum werd verstuurd wat de kwaliteit natuurlijk niet ten goede kwam. Maar het was beter dan niets. De soldaten wisten niet beter en dronken eender wat. Toen vanaf eind 1945 Amerikaanse en Schotse whisky op de markt kwam was het gedaan met de onaangenaam smakende Portoricaanse rum : zowel in het Amerikaanse leger als op het Europese continent.

Ook Duitsland speelde een rol. Het eerste schip dat Flensburg verliet bestemming West-Indië en met rum zou terugkomen zeilde af in 1755. Bijna een eeuw later begon kapitein Hans Heinrich Pott een distillerie in 1848. Vanwege zijn aangenaam karakter en de goede kwaliteit van zijn product, raakt hij bekend als "Der Gute Pott". Vrij vlug speelde hij een leidende rol op de Duitse rummarkt. Politieke en economische redenen vormden de basis van een eerder vreemde situatie. Alleen in Duitsland en Oostenrijk bestond dat met rum niet de gedistilleerde alcohol bedoeld werd zoals overal elders, maar een drank die maar 5% van die alcoholische drank bevatte. De Duitsers die maar al te

goed wisten dat zij op een andere golflengte zaten dan de andere landen noemden hun product dan ook RUMVERSCHNITT, wat verplichtend op de etiketten moest worden aangebracht. Het was bijvoorbeeld onwettelijk op het etiket RUMverschnitt te zetten. Betrof het echte rum dan diende men ECHTERRUM op het etiket te plaatsen. Elke drank die als Rumverschnitt verkocht werd moest minstens 38% alcohol per volume hebben, en moest 5% echte rum bevatten. Dit gaf de hele fles een rumsmaak.

Nu na de vorming van de Europese gemeenschappelijke markt weer echte rum vrij mocht worden verhandeld in Duitsland, konden de Duitse huismoeders weer hun heerlijke fruit Rumtopf aanmaken en bewaren en in de bars kon weer genoten worden van een "Pharisaer" (2 cl rum in een kop koffie).

Het eiland Mauritius in de Indische oceaan, waar suikerriet voor het eerst verbouwd werd door de Nederlanders in 1650, had een overvloed van rumstokerijen binnen de 100 jaar. De sui-

kerrietscheuten ingevoerd uit Java in juli 1650 aan boord van de "Wolf" werden vernietigd door de ratten, meegebracht door het schip zelf. In 1680 lukte het wel, en van dan af stond er geen maat meer op.

In 1715 ging de administratie over van de Nederlandse naar de Franse Oostindische Compagnie en de commercialisering draaide op volle toeren. Niet om ruwe suiker te produceren maar om een geestrijke drank te maken die hier plaatselijk "Arrak" werd genoemd.

In 1772 waren er in Port Louis 125 gelicencieerde tavernes of liever "rum-shops".

In 1982 werd de "Green Island Rum" in kleine hoeveelheden geëxporteerd naar Zuid Afrika en door Gilbeys Ltd gemengd en in de handel gebracht.

In Indië waren er tussen 1930 en 1950 meer dan honderd vestigingen bedrijvig in het land. Er werd rum geproduceerd voor het leger en voor de anderen. Legerrum was sterker. Rum bestemd voor burgers was milder en aromatischer, en donker van kleur. Het meest bekende merk was Black Bull XXX Rum. Voor het leger was er de "Field Marshall Rum XXX", alleen te koop door legerpersoneel. Het in bezit hebben van deze rum door niet legerpersoneel was streng verboden.

Er zijn weinig sporen van rumproductie in Queensland voor 1860. De eerste stokerij werd opgestart in Beenleigh in 1864 en was in 1982 een van de twee overgebleven stokerijen die Australische rum produceerden. Aan boord van de ss "Walrus", een van de stoomschepen die suikerriet vervoerde had een ondernemende en inventieve bootman een eigen stokerij ontwikkeld. 's Nachts koppelde hij zijn toestel aan aan de scheepsboiler en tegen de morgen had hij een hoeveelheid sterke alcohol, die eens aan wal, gretig afnemers vond. Maar de bemanning die zich ook aan het brouwsel te goed (?) deed, liet op een morgen, stomdronken de "Walrus" op een zandbank lopen. Ze kon niet meer vlot gekregen worden. De Beenleigh Company recupereerde de in-



stallatie en gebruikte het in hun eigen productieplaats.

Tegen 1868 waren er in Queensland 13 stokerijen die rum maakten.

Degenen die in Engeland de strop ontliepen wegens piraterij of andere reden werden naar de strafkolonies in Australië gestuurd. Dit ging gepaard met wat men de "Rum Traffic" noemde. Sterke drank mocht niet verkocht worden aan veroordeelden en de gewone kolonisten. Deze bespaarden in groep op hun eten en kochten zo de soldaten om voor het verkopen van een fles rum.

In 1792 was luitenant gouverneur Grose verplicht 7500 gallons sterke drank af te nemen van een Amerikaans handelsschip omdat de kapitein anders de levensnoodzakelijke bevoorrading voor de kolonisten niet wou verkopen. Zijn officieren konden zulke hoeveelheid zelf niet verbruiken, dus werden de veroordeelden die op het land werkten ermee betaald. De waarde van de rum steeg evenredig met de vraag. De kapelaan betaalde in 1793 de veroordeelden met rum voor de bouw van de eerste kerk. Dat de werkers er dronken van werden ligt voor de hand.

In Nieuw Engeland probeerden een aantal rumstokers rond 1750 ruw materiaal in te voeren, wat aardig lukte, en eigen stokerijen op te richten. Zo waren er in deze periode liefst 63 rumstokerijen in Boston alleen. In 1807 waren er nog 40. Het einde van de slaveninport luidde het begin van de rumcrisis in. In New England dronk "iedereen" rum: het werd naar verluidt soms zelfs aan de babies gegeven. Studenten dronken het om goed door hun examens te komen. Bedienden deden er zich tijdens hun pauze aan te goed. De ouderen dronken warme rum, ook wel flanelletje genoemd, om de koude te trotseren. Het was een publiek geheim dat de geestelijkheid evenveel dronk dan gelijk wie, indien niet meer. Een van hen, Nathan Strong, pastoor van de eerste kerk in Hartford, Connecticut, was niet alleen een rumdrinker maar ook een rummaker. Hij bouwde een stokerij in de onmiddellijke omgeving

van de kerk en zowel de verkoop als het aantal kerkgangers schoten omhoog.

De algemene populariteit van rum had tot gevolg dat rum algemeen als betaalmiddel aanvaard werd. Er wordt verteld dat New Hampshire gekocht werd van de indianen voor vijftig zilverstukken en 236 liter New England rum. Rum had een gruwelijk effect op de "Amerikaanse" Indianen. Als hun ergste ondeugd werd constante dronkenschap aangeduid, iets wat ze van de Engelsen geleerd hadden.

Het was onwettelijk rum te verkopen aan een Indiaan. Wie betrapt werd, kreeg de zweep.

Maar rum speelde een grote rol als betaalmiddel wanneer het ging om eigendommen of pelsen, of om het afsluiten van verdragen.

In de noordelijke regionen van de wereld bood rum een uitweg van het leven in een koud klimaat, zij het nu in de onherbergzame streken van Newfoundland of zij het in de Russische steppen. Alhoewel vodka de drank is die meest met Rusland geassocieerd werd, dronk men in de keizerlijke periode ook aardig wat rum.

wordt vervolgd

Opperreester (b.d.) A. Jacobs



16 MAI - CAMPAGNE AMERICAS 'SAIL 95 - 09 AOUT

Mardi 16 mai, le temps est beau, le vent d'Est est faible, nous raidissons la garde montante avant; un petit coup en avant lente; le navire s'ébroue et écarte son cul: nous appareillons sous les regards envieux des marins restant à terre et sous les regards tristes et brouillés des enfants qui essayent de retenir leurs grosses larmes.

Sitôt en mer après avoir fixé l'erreur du compas gyroscopique nous rassemblons l'équipage pour un exercice d'abandon du navire où la tâche de chacun est expliquée et commentée dans ses moindres détails. L'équipage est constitué de huit hommes et deux femmes venant soit d'unités à terre, soit d'unités navigantes. Ils doivent maintenant s'amariner au Zénobe Gramme, acquérir un esprit d'équipe, combattre leurs faiblesses, vaincre la peur et surmonter les difficultés de la vie en groupe dans un environnement restreint pendant une longue période..... tout un programme!

Beau nombre de nos équipiers (ères) découvrent souvent au cours de ces voyages, avec les rudesses du vent et de la mer, leurs véritables traits de caractère; un miroir où l'on ne triche pas avec soi-même ni avec les autres: ce "jeu" consistant à surmonter leurs manquements pour atteindre la victoire sur soi-même.

Comme le vent était au sud, j'avais

décidé, au départ, de longer les côtes françaises et de suivre le vent quand la dépression fera de "l'Est". (Le vent virera du Sud au Noroît).

Le 17 mai matin au large de Fécamp, le vent fraîchit et nous devons amener le foc. Nous ne sommes pas trop de trois pour tirer et amener cette grosse voile rugueuse. Les écoute de 18 mm fouettent l'air et il n'est pas bon de recevoir leurs claques sur la figure.

Nous continuons notre route dans la bonne direction: nous marchons à l'Ouest. (Pour atterrir aux Açores il

est recommandé de faire de l'Ouest au moins jusqu'à 15° de longitude avant d'infléchir sa route. Autrement le risque est grand de tomber dans le piège qu'est le Golfe de Gascogne et de ne plus pouvoir sortir de ce chaudron qu'au prix de grosses difficultés).

Il est 1100 du matin, les effluves de la coquerie remontent jusqu'à la passerelle, au menu du jour, pommes de terre rissolées, poulet rôti, salade mixte. Rik notre chef-coq nous prépare, par tous les temps, de délicieux repas chauds - deux fois par jour. Il



Génois bômé, dans bôme de grand voile, sous les alizés

n'est pas si facile de cuisiner par tous les temps, et de contenter tous ces jeunes estomacs affamés. Voir ces mines réjouies devant ces assiettes pleines, récompense notre chef heureux.

Un peu avant midi, je décide d'amener la grand voile pourtant déjà arriyée, le vent vire à l'Ouest et force à 40 noeuds (force 8 à 9), nous abattons au NW. La mer maintenant se forme rapidement et nous devons tailler de la route péniblement vers l'Ile de Whight. L'euphorie du départ, et la joie de faire une belle croisière disparaissent peu à peu, les visages pâlisent et virent au vert. Ceux qui ne sont pas malades auront double rations de poulet ce midi!

Dans la soirée, après avoir traversé "l'autoroute" de la manche, aux atterrages de la Pointe St. Catherine, nous virons de bord au WSW; le vent; comme prévu, a continué à virer et est passé au Noroît, ce qui nous permettra d'atteindre la mer d'Iroise en ne tirant qu'un seul bord.

Le 19 mai, la mer est belle, le soleil brille, la température remonte lentement, nous pouvons commencer les travaux de peinture sous le vent du château.

Vers la fin de l'après-midi nous doublons le phare de Star Point et vu le vent favorable je décide de faire route au SW, vers notre première destination, l'archipel des Açores.

La journée du dimanche 21, se passa dans la grisaille, sans vent. Au menu du jour, filet pur sauce béarnaise, salade de chicons, le tout arrosé d'une bonne "pintje" (seulement le dimanche 2 par personne).

Les repas sur un navire sont des moments conviviaux très importants où l'on partage une même nourriture, où l'on oublie un peu la routine du train quotidien, où l'on peut échanger impressions et idées, peines et joies. Le petit déjeuner, pour moi se différencie des autres repas car j'aime le prendre seul dans mon carré, moment plus civilisé que les autres où je m'évade dans les stries circulaires de ma tasse de café ou entre les isobares du dernier bulletin "météo fax".



Saint Georges Bay Bermudes

Je reprendrais ici une citation de Nicholas Monsserrat (RNVR - Auteur de Cruel Sea) dans un autre de ses livres "Maître à bord": "Il y a incompatibilité totale entre le petit déjeuner et les présences humaines. Il est comme l'amour: la conversation le trouble et les spectateurs le gâchent".

Tout en étant un peu excessive, j'apprécie cette citation et la goûte avec discrétion.

Pour les non initiés je dis aussi à tout qui veut l'entendre que le chef coq est la deuxième personne la plus importante à bord après le Commandant. Sans lui et la qualité de ses préparations...., pas de bonne humeur. C'est cette qualité de la vie qui nous différencie aussi d'autres Marines, les Français mis à part.

Les jours se suivent, au rythme des corvées, des leçons de matelotage, de théorie de la voile, des règles anti pollution etc. etc.....

L'équipe commence à se souder, le travail se poursuit sans heurt avec souplesse et bonne entente. A bord du Zénobe Gramme durant mes six années de Commandement, j'ai rarement vu sinon jamais d'animosité au sein de l'équipage. La bonne entente a toujours été omniprésente. Les travaux à accomplir dans un environnement dur, font que l'esprit

d'équipe domine: les manoeuvres devant impérativement être exécutées ensemble pour avoir une chance de réussite. Je rappellerai ici notre devise perpétuée par tous mes prédécesseurs "Jonge mensen bezig houden".

Nous avons bien marché depuis le départ avec une moyenne de 150 nautiques par jour dans la bonne direction (ce qui veut dire en ligne droite et non la distance en tirant des bords).

Comme nous sommes en avance sur le plan préétabli je décide de faire l'atterrissage sur l'Île de Graciosa, située au NW de San Miguel, notre destination. De là nous espérons faire du "sides seeing". (Longer les côtes pour admirer le paysage: pour les non initiés.)

Ces superbes îles sont un peu nôtres ou auraient pu l'être, car un historien anonyme (sans doute Belge) prétend que c'est un Flamand bien de chez nous "Jacques de Bruges" qui aurait découvert, en 1431, les Açores (dont Faail, Pico, Flores, Terceira) longtemps appelées îles flamandes. Malheureusement en ces temps lointains nous étions souvent visités et jalosés pour nos richesses (Antwerpen, Gent, Brugge) par nos voisins, ce qui souvent d'ailleurs mit fin à nos velléités d'expansions coloniales océaniques.

Notre Consul local, Monsieur Olivera

Cymbron remit les pendules à l'heure en nous disant, que les Açores furent originellement découvertes par les Portugais mais que fort probablement les Phéniciens y étaient déjà passés. Nos visites, plus tard, furent des tentatives de colonisations.

Annie Van de Wiele (Navigatrice belge bien connue durant les années 50/60) relate dans son magnifique livre (Au fil de l'étrave) qu'elle a rencontré des Açoriens de type flamands, qu'elle a assisté à des fêtes: agapes de style Breugelien, repas pantagruéliques où l'on mange jusqu'à s'en étouffer. On y trouve aussi des traces du passage Flamand, ainsi le Bourg appelé Flamingos et ce Seigneur au nom de Van Hurtere de Moerkerke, qui colonisa certaines îles au nom de la Duchesse de Bourgogne (sœur d'Henri le Navigateur) qui probablement fut à l'origine du nom donné à HORTA (île du NW).

Nous avons visité, grâce à notre Consul, l'île de Sao Miguel de long en large. Elle est vraiment superbe, accueillante, tranquille, luxuriante: les inconditionnels de la marche y trouveraient certainement leur bonheur. Ici point de building, le tourisme y est assez peu développé à cause d'un climat subtropical assez humide. Les autoctones pratiquent aussi des rassemblements familiaux autour d'un barbecue; à la différence qu'ils cuisent à "l'étouffé" sur des petits puits creusés dans le sol d'où s'échappent des vapeurs volcaniques sulfureuses (Caldeiras). Nous avons goûté cette délicieuse nourriture simple (genre hutsepot) avec tout l'équipage, dans un restaurant local. Les soirées se terminaient souvent à la "Cantihno dos Anjos" (Dieu qu'ils sont gentils avec nous!); taverne sympathique, décorée de pavillons de marine ainsi que d'autres souvenirs laissés par des marins et où nous pûmes goûter (le mot est un peu juste) l'excellent vino verde local.

Le 31 mai matin nous appareillons (la coque maculée de mazout) pour un autre rendez-vous de rêve: les Bermudes.

Les Dieux sont avec nous car l'Anticyclone des Açores étant placé

assez nord, nous pûmes prendre une route directe au portant. (Cette latitude étant souvent couverte par des contre-alizés d'Ouest, appelés aussi Westerlies).

Nous nous réinstallons dans une routine de "boulot, dodo", les vents sont favorables et constants, il y a peu de chance d'avoir des coups de tabac. Chaque équipiers(ières) à reçu une partie du "Zénobe" qu'il doit entretenir en profondeur (grattage de la vieille peinture jusqu'au bois, ponçage, enduisage, reponçage etc., etc.).

Chacun y met beaucoup de volonté et d'amour, sachant qu'une occupation est absolument nécessaire pendant ces longues traversées monotones, sur un océan qui semble interminable. L'espace temps, travail, prend ici toute sa valeur, car il n'est pas bon de trop "gamberger" le vague à l'âme se transformant assez rapidement en déprime. Aujourd'hui 10 juin, nous approchons des Bermudes, il pleut, il fait très chaud (40°) l'eau à 28°C, la peau colle, rien ne sèche à bord, Rudy (électricien auto à DETLOGNAV) et Anne-marie (téléxiste à NAVCOMZEB) remplissent nos bidons personnels d'eau (rationnement de 5 L d'eau par jour), d'autres travaillent sur le pont, mettant une touche finale à la partie de leur Zénobe Gramme et les vigies scrutent l'horizon inlassablement.

Nous avons rencontré des baleines, des dauphins communs qui viennent jouer devant notre étrave (ils se reposent en fait, en profitant de la pression vers l'avant qu'occasionne la vitesse du navire) ainsi que de gros globicéphales (variété de dauphins à tête arrondie). Quelques poissons volants sont venus mourir sur le tillac et une hirondelle (de terre) est venue se reposer dans la timonerie pour repartir le lendemain Dieu sait où?

Avant d'atterrir aux Bermudes, je redonne des consignes de vigilances aux vigies car cet archipel (les îles sont maintenant quasi toutes reliées entre elles par des ponts) est assez plat et nombreux sont les navires qui se sont échoués sur les récifs coralliens.

Comme nous sommes en avance sur

notre horaire et que nous devons remplacer notre installation frigorifique tombée en panne, nous embouquons un magnifique goulet baigné par une eau turquoise et bordé de rives boisées où se perdent quelques jolies maisons aux tons pastels. Nous passerons à Sint Georges après cette longue traversée une escale paisible et revivifiante, parmi une population très sympathique.

Ces îles à l'origine inhabitées, furent découvertes par un Espagnol Juan Bermudez vers 1511.

En 1609 Sir Georges Somer y fit naufrage avec son "Sea Venture" et les rescapés y devinrent les premiers habitants et y survécurent assez aisément. Aujourd'hui les Bermudes à forte proportion de population noire sont devenues une importante plaque tournante financière.

Lors d'une seconde escale, plus officielle, à Hamilton je rendis une visite protocolaire au Gouverneur Anglais. Mr Arcay notre Consul d'origine Anversoise invita la petite colonie belge locale à bord et nous partîmes avec une pointe de mélancolie vers les Etats Unis d'Amérique.

Sitôt au large des récifs, nous hissons les voiles et prenons la direction de l'Ouest: la route directe étant NW, il faut anticiper sur une dérive Nord future due à un courant de Gulf Stream de 4 noeuds ainsi que la dérive de vents SW dominants le long des côtes de Florides.

Le 19 juin au soir, machinalement j'actionne mon météo-fax... le papier se déroule et je lis avec surprise mon premiers avis de tempête tropicale. Elle s'appelait "ALLISON" et sévisait en Floride. Immédiatement je portais sa position sur une carte générale pour suivre sa progression ultérieure. Le lendemain elle se creusait et devenait OURAGAN avec des vents supérieurs à 85 noeuds. (150 Km/heure) et poursuivait lentement sa route le long de la Floride. Sur la carte je fis un dessin, montrant aux officiers de quarts, quelle allure nous devrions prendre au cas où Allison croiserait notre route: il y a des cho-



Le grand géniois (200m² bômé au tangoné dans la bôme de grande voile, sous les alizés

ses à faire et surtout à ne pas faire pour survivre! Le danger n'étant pas immédiat, je n'en dis mot à l'équipage.

Quelques jours plus tard Allison mourrait sur terre, privée de sa principale source d'énergie, la mer chaude.

Le 22 juin nous entrons dans Chesapeake bay pour relâcher à Norfolk en Virginie.

Le 25 après-midi après avoir passé quelques belles soirées auprès des

Officiers belges de Saclant, (CPF VAN DYCKE et CPV BEER-LANDT) nous appareillons vers la ligne de départ située au large en passant devant la plus grande base navale du monde.

Cette régates, but de notre voyage, devait nous mener de Norfolk à Montauk point, petite île marquant l'extrémité Est de Long Island.

Nous prîmes un bon départ - moment très excitant où il faut se trouver le plus possible au vent de la ligne - et

exécuter des manoeuvres rapides parmi les concurrents mais surtout parmi les navires spectateurs.

L'occasion était unique, comme seul Européen de venir taquiner nos amis Américains (Nord et Sud). Nous franchîmes la ligne presque au coup de canon donnant le signal de départ. Sitôt lofé, nous hissâmes le genaker de 400 m² et prîmes le large au vent des autres concurrents partis avant nous: les classes A qui étaient, les USCGC EAGLE (3 mats barque des Coasts Guards Américains, le Simon Bolivar (3 mats barque du Vénézuéla) le HMS Rose - réplique d'une corvette Anglaise style Bounty, le Captain Miranda (goëlette d'Uruguay) ainsi que ceux de notre classe B, le Tolle More d'Hawaï, le Bill of Right, et le Black Pearl des USA. Le soir après avoir tiré quelques bords le long des côtes de Virginie, avant que le soleil ne se couche, nous identifions nos poursuivants et avec l'aide du radar, nous pûmes voir que nous avions 8 nautiques d'avance sur le second le Tolle More (Barquentine Hawaïenne). Durant la nuit cette avance ne cessait de croître et je me mis à rêver; allais-je enfin gagner une régates en temps réel? Que de fois n'avais-je fait ce rêve utopique: mais la vie n'est-elle faite que de cela?

Le lendemain matin, catastrophe. Le vent refusait en passant au Nordet. Nous devions faire route au 030 vers Long Island, notre dernier bord, bâbord amure au 180 fit envoler nos belles illusions. Nous sommes restés sous voiles encore quelques heures, ruminants nos désillusions jusqu'au prochain bulletin météo.

L'après-midi le vent força à force 8 avec des creux de 5 mètres. Nous nous mîmes à la cape sous trinquette et artimon arrisé; les autres navires se déroutèrent vers d'autres ports du "Delaware".

Le "Simon Bolivar" plus apte à enrayer cette grosse mer fit route au moteur et arriva à temps à Greenport; petit port de Long Island où nous étions invités. Il reçut pour cela, plus tard, l'Américas Sail Trophy pour avoir démontré (selon l'organisateur)

un grand esprit de volonté et de persévérance.

Drôles de règles de course où en principe aux USA, un navire ne franchissant pas la ligne d'arrivée dans les temps ne peut être classé. Au contraire de nos règles (de la Sail Training Association) vous restez en course jusqu'au temps limite et passez alors votre position pour être repris dans un classement: ceci étant une récompense pour les équipages, qui comme les autres ont durement travaillé. Dans ce genre de course de gentlemen, l'esprit doit passer avant la lettre!

Greenport Long Island, petit port typique, avec jetées sur pilotis, aux maisons de bois aux tons pastels, nous a accueillis avec une bonhomie et une gentillesse toute américaine.

Nous y avons goûté les plaisirs de l'hospitalité, les plaisirs de pouvoir répondre aux milles questions des gens venus nous visiter: de l'enfant émerveillé de mettre pied sur un voilier, au vétéran heureux de pouvoir parler des Ardennes.

Les réceptions aux USA sont assez particulières, quant au style assez "Hollywoodien" où l'on n'hésite pas à exagérer les événements pour enthousiasmer les convives (Fallait entendre le Zénobe Gramme se battre contre une mer furieuse pour atteindre Greenport.... au Yacht club, à table on s'y croyait!).

Du 02 au 05 juillet nous relâchions à Newhaven (Connecticut) où avaient lieu les Jeux Olympiques Spéciaux Mondiaux. Une cinquantaine d'athlètes belges nous visitèrent; ils montrèrent beaucoup d'intérêts pour notre navire, leur bonne humeur et leur enthousiasme pour participer à ces jeux faisaient plaisir à voir.

De Newhaven nous partîmes vers New York, via l'East River en passant au moment favorable de la marée; au fameux "Hell Gate" (Porte de l'enfer) où les courants sont supérieurs à 10 noeuds.

Nous nous sommes amarrés au pier 17, au quartier historique de South Sea Water Front de Manhattan. No-

tre navire y eut beaucoup de succès. L'équipage "usé" rentrait heureux et quelque peu fatigué en métropole et fut remplacé par les élèves de la première année de l'École Royale Militaire.

Le 09 matin après avoir profité pleinement des charmes de cette ville qui ne dort jamais nous larguions les amarres et naviguions doucement en descendant la rivière pour jouir une dernière fois de la vue extraordinaire de Big Apple.

Après un dernier regard à cette vénérable dame, symbole de tant d'espoir pour les Européens émigrés l'écolage de la nouvelle équipe commença en route vers la Nouvelle Écosse, le Cap Breton au Canada.

Durant ce transit, je profitais des vents modérés et favorables pour montrer à mon remplaçant le VTZ ROHART Marc toutes les manoeuvres et possibilités de voilures que peut faire et porter le Zénobe Gramme, vent de travers, sous génois, grande voile, voile d'étails et d'artimon, il fut surpris des performances du voilier (9 KN avec force 5)..

Nous sommes arrivés à Louisbourg le 15 juillet, petite cité du Cap Breton. Sitôt le goulet franchit nous fûmes salués d'un coup de canon venant de la forteresse Malheureusement dépourvu de bouche à feu le Zénobe Gramme n'avait pu perpétuer la tradition de décharger ses pièces hors de portée de la forteresse montrant ainsi son esprit pacifique.

Nos cartes étant assez anciennes, nous n'avions pas beaucoup de renseignements quant à notre lieu d'amarrage. Notre approche se fit sur le pavillon belge arboré sur la nouvelle jetée sur pilotis que nous venions inaugurer.

Nous visitâmes la magnifique forteresse reconstruite. Elle fut en effet détruite en 1745 par les Anglais. Cette bataille importante dans l'histoire du Canada jeta les bases de sa situation actuelle. Les Français (7000 soldats) bâtisseurs du fort y furent chassés par les Anglais (27000 soldats). Cela se passait pendant la

guerre de 100 ans, le Roi de France à cette époque avait d'autres soucis, et il se désintéressa quelque peu de l'importance de ses colonies. La plupart des colons français furent rapatriés en Europe, d'autres durent aux prix d'allégeances émigrer vers d'autres contrées du Canada et plus tard devenir les Acadiens. (habitants de la Nouvelle Écosse et le Nouveau Brunswick).

Dans cette grande forteresse (un village fortifié - le plus grand monument du Canada) les habitants acteurs vivent à l'ancienne et vous expliquent quels étaient les us et coutumes de l'époque.

Lorsque vous vous présentez au corps de garde, une sentinelle vous arrête et vous questionne sur votre provenance; Jan Decorte mon second portait un polo rouge (la couleur des soldats Anglais), il eut des difficultés pour franchir le portail!

Le 19 juillet nous quittions ce lieu paisible (trop paisible pour certains car pas de pub pas de cinéma et pas de "Mac donald"!) dans un épais brouillard guidé par Chris Hellemans le pilote navigateur derrière son radar.

Passé la bouée d'atterrissage, le Zénobe se mit à escalader des lames courtes et hautes formées sur la barre d'entrée de la baie. Une autre tempête tropicale "Chantal" était passée la veille et une forte houle résiduelle persistait.

Le passage entre le Canada et les Îles françaises Saint Pierre et Miquelon est assez court, nous le fîmes par une visibilité nulle.

Ces îles furent jadis un haut lieu de relâche pour les morutiers venus d'Europe. (Goélettes à huniers, à 2 ou 3 mâts). Ils y débarquaient les morues vertes pêchées sur les "Grands Bancs" que les "graviers" (hommes ou femmes) mettaient saler et sécher sur la terre recouverte de pierres. Durant la 2e moitié du 19e siècle jusqu'au début du 20e, plus de 200 goélettes étaient armées à Saint Pierre et, certaines années, plusieurs millions de tonnes de poissons étaient

pêchés pour approvisionner l'Europe très catholique de l'époque. (Poissons tous les vendredis, coutumes et autres fêtes religieuses).

Au début de notre siècle avec l'apparition des navires à vapeur et des installations frigo, l'activité de Saint Pierre diminua très fortement.

Les habitants purent cependant s'adonner à une autre occupation tout aussi si pas plus lucrative, le stockage du Whisky et les activités de contrebande qui en découlèrent pendant la prohibition aux États Unis.

Aujourd'hui les quotas drastiques imposés par le Canada ainsi que la disparition de la morue ont annihilé toutes activités de pêche dans l'archipel.

Le 25 juillet, les soutes pleines de souvenirs, nous quittions Saint Pierre pour la dernière partie de notre périple, la traversée de l'Atlantique Nord.

La sortie du port et les trois premiers jours de navigation se firent dans un brouillard à couper au couteau, un temps de "Titanic" sur le "Grand Banks", des brouillards de type "marin" formés par des masses d'air chauds et humides refroidies par le courant froid du Labrador. (l'eau est à $\pm 10^{\circ} \text{C}$).

Quelques jours plus tard, au large de Terre Neuve la visibilité revient, en quelques heures la température de l'eau de mer que nous relevions toutes les 15 minutes passa de 10°C à

23°C : nous étions maintenant dans le courant chaud du Gulfstream. Les yeux rougis par les longues veilles au radar, nous pouvions maintenant nous "reposer" un peu sur les vigies. L'angoisse de rencontrer des "growlers", petits icebergs plats, indécélables au radar mais suffisamment gros pour déchirer notre coque, disparut

Seule la position des gros icebergs est connue et rapportée par des bulletins météo fax. La longue traversée de l'océan commença vraiment.

Nos occupations étaient maintenant tournées vers l'écolage des élèves, écolage principalement orienté vers le travail de passerelle. Le "Carré" des Officiers devint la classe et à tour de rôle, le personnel clef du Zénobe fit de son mieux en dehors de leurs quarts pour donner des leçons théoriques aux cadets: la mise en pratique étant immédiate.

Le 26 matin, le temps est beau, le vent est faible la houle s'installe et fait rouler le navire fortement comme un métronome désarticulé, les voiles sont flasques et ne contrebalancent plus les mouvements pendulaires du navire, les jambes souffrent et les nuits sont pénibles..

Le 02 août aux atterrages de la Manche, le vent se lève, force à 8 beaufort et nous oblige à prendre la cape face au vent.

C'est au cours d'une déferlante d'une

puissance inouïe que le magasin à voiles bâbord à été arraché du pont et est venu se coincer derrière le grand mât. Pendant une fraction de seconde j'ai pensé que les vitres de passerelle allaient exploser. Ces sortes de vagues sont imprévisibles, elles bénéficient d'un concours de circonstances favorables, ou défavorables pour emmagasiner une immense énergie qui fut libérée au moment où le navire piqua du nez dans un creu.

Je pris alors la décision de prendre la fuite, de m'écarter de la route directe pour soulager le Zénobe. Nous tirâmes des bords en manche jusqu'à Zeebrugge et c'est le 9 août matin avec un vent force 7 de Nordet que j'embouquais Zeebrugge sous voiles pour la dernière fois avec le Zénobe Gramme. J'ai habité sur le Zénobe un peu plus de 6 années (1989 - 1995) parcourant plus de 50 000 milles (2,2 le tour de la terre) et visitant 67 ports. Une période extraordinaire, un Commandement sublime, dur, exigeant, obsessionnel dans sa gestion mais ô combien gratifiant et riche en expériences humaines.

Jamais je n'aurais pu accomplir ces longs voyages avec autant de fierté en montrant bien haut notre pavillon et notre courtoisie bien belge sans l'aide, le dévouement et l'agréable compagnie de mes six camarades qui ont durement trimé et qui ont su supporter les exigences multiples de la mer, de la vie, et du Commandant.

Par LDV A. Vittone

VALCKE INDUSTRIES

VICTORIALAAN 3,B- 8400 OOSTENDE

TEL. 059/ 32.18.14 - FAX. 059/ 32.11.35

N.V.

METAALCONSTRUCTIES
LASWERK EN MACHINERWERK
SCHEEPSHERSTELLINGEN
HYDRAULIEK

DIESELMOTOREN
STROOMAGGREGATEN
POMPGROEPEN
LASERUITLIJNINGEN

BRANDBLUSINSTALLATIES
THERMISCHE ISOLATIE
AKOESTISCHE ISOLATIE
24 UREN SERVICE

BNS WANDELAAR goes Caribbean met DESEX 1995 Eskader

In het kader van de nauwere samenwerking tussen de verschillende Europese marines stuurt onze Marine, op vraag van de Duitse marine, regelmatig een fregat mee met de DESEX Task Groups. Een interessant gegeven voor beide partijen daar wij de mogelijkheid krijgen in eskaderverband te opereren en de Bundesmarine hun eskader met een fregat kunnen uitbreiden wat de oefenmogelijkheden vergroten. Tijdens deze deployment zou onze marine ook voor het eerst in haar geschiedenis de mogelijkheid krijgen Exocets af te vuren. De Duitse marine bood ons namelijk gratis 2 van deze raketten aan. Een gelegenheid die dan ook met beide handen aanvaard werd daar België moeilijk de nodige budgetten kan vrijmaken (kostprijs ± 40 milj./stuk).

De hoofdopdrachten van de DESEX 95 deployment waren de live-firings van Sea Sparrow en Exocet-missielen op de Atlantic Fleet Weapons Training Facility (AFWTF) in Roosevelt Roads, Puerto Rico en het operationele opwerken van de Task Group.

Daarnaast was "Showing the Flag" (vlaggevertoon) en representatie één van de secundaire opdrachten. Bij routine-bezoeken ontmoeten delegaties van de schepen de plaatselijke autoriteiten en mensen van de Belgische en Duitse gemeenschappen tijdens recepties die georganiseerd worden aan boord en aan land.

WOENSDAG 4 OKTOBER

FKP(SBH) Michel Vanhaekendover, CO van de WANDELAAR, geeft het bevel de trossen los te gooien voor een 77-dagen durende



deployment, dat het fregat via zuidelijk Noorwegen, de Dover Straits en de Atlantische Oceaan naar de Caraïben zal brengen. Doch vooral eer de Atlantische Oceaan over te steken hebben de schepen eerst een druk oefenprogramma voor de boeg.

5 OKTOBER - 14 OKTOBER

De WANDELAAR maakt op 5 oktober rendez-vous met het Duitse eskader (de destroyer MOLDERS, het fregat LUBECK en de bevoorradingsschepen SPES-SART en FREIBURG¹).

De Task Group staat onder bevel van de Commander Task Group (CTG) Kapitan-zur-Zee H.J. Witthauer.

Tussen 5 en 12 oktober starten de schepen hun work-up in het Skaggerak, samen met het Franse fregat LV Le Henaff. Het doel van deze oefeningen is een basistraining te geven voor het opereren in eskaderverband (formatievaren, be-

voorrading op zee, procedures inzake communicaties, enz.). De Duitse marine maakt van deze periode ook gebruik ASW-oefeningen met Type-206 en 206A boten van het Duikboot Training Centrum GESUBTNCEN te organiseren. De opwerkingsperiode wordt op 12 oktober afgesloten met een "lead through"-oefening waarbij 2 Duitse mijnenjagers de opdracht krijgen de Task Group door een gesimuleerd mijnenveld in het Skaggerak te loodsen.

De twee volgende dagen transiteert het eskader naar Dover Straits waarbij de WANDELAAR voor de kust van Zeebrugge nog enkele bemanningsleden en wisselstukken aan boord neemt via een sleper van onze Marine. In de Plymouth area wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt nog enkele oefeningen te houden met schepen die hun BOST doorlopen (HMS Argyll, HMS York, RFA Fort Grange, FGS Karlsruhe, de Franse duikboot FNS Sirene, het Deense korvet HDMS Niels Juel en Maritime Patrol Aircraft).

¹ Het 5e schip, het fregat BRANDENBURG, zou het eskader pas in Roosevelt Roads vervoegen.



BNS Wandelaar naast FGS Freiburg

15 OKTOBER - 26 OKTOBER

Op zondag 15 oktober begint de DESEX 95-Task Group dan aan de oversteek van de Atlantische Oceaan. Tijdens deze transit organiseert KzZ Witthauer het trainingsprogramma in Task Group verband. Zeemanschappelijke evoluties wisselen elkaar af, zoals fleetex, RAS-approaches en fueling met de Spessart en Freiburg. Aan boord van de WAN-

DELAAR start men ook met het instuderen van de procedures en countdown-oefeningen voor het afvuren van Sea Sparrow- en Exocet-missielen en naval gunfire support (het kustbombardement), om de bemanning zo goed mogelijk voor te bereiden op het AFWTF programma. Alle diensten aan boord krijgen dan ook een druk programma te verwerken.

27 OKTOBER - 16 NOVEMBER

Na 23 dagen onafgebroken op zee te zijn geweest is iedereen dan ook opgetogen op 27 oktober Fort de France in Martinique binnen te lopen. Tijdens dit bezoek organiseert de WANDELAAR een "piratenfeestje" voor weeskinderen en bij een omhaling onder de bemanning zamelt men voldoende geld in zodat het weeshuis een video kan aankopen.

Ondertussen had de MOLDERS de Task Group verlaten. De destroyer kreeg van het marinecommando in Duitsland namelijk het bevel onmiddellijk koers te zetten naar Roosevelt Roads daar bij de onderhoudsperiode van het zusterschip LUTJENS vastgesteld was dat de boilers aan boord van dit type schepen niet meer voldeden aan de veiligheidsnormen.

Op 31 oktober gooit Task Group de trossen los en zet koers naar Willemstad, Curacao. Oorspronkelijk had men Port of Spain, Trinidad moeten binnenlopen maar door sociale onlusten bij plaatselijke verkiezingen werd het raadzamer geacht naar de Nederlandse Antillen te varen.

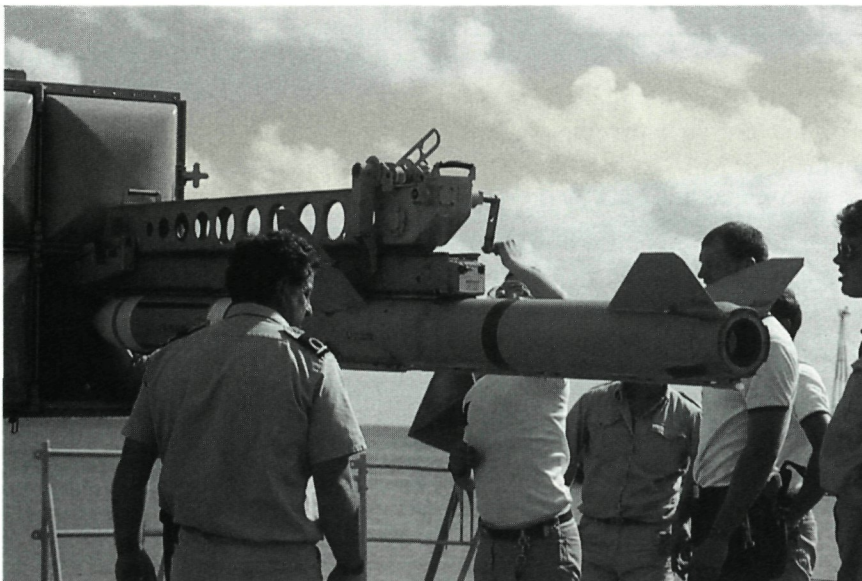
Tijdens de 3 dagen durende transit organiseert de CTG een identiek trainingsprogramma voor de Task Group. Aan boord van de WANDELAAR wordt dan ook de indruk, die men al tijdens de oversteek van de Atlantische Oceaan had, bevestigd: de Duitse bemanningen zijn niet echt operationeel opgewerkt en het ontbreekt de CTG aan inspiratie om interessante scenario's op te stellen. De oefeningen beperken zich steeds tot fleetex,

RAS-approaches, razzings en sporadisch een Passex.

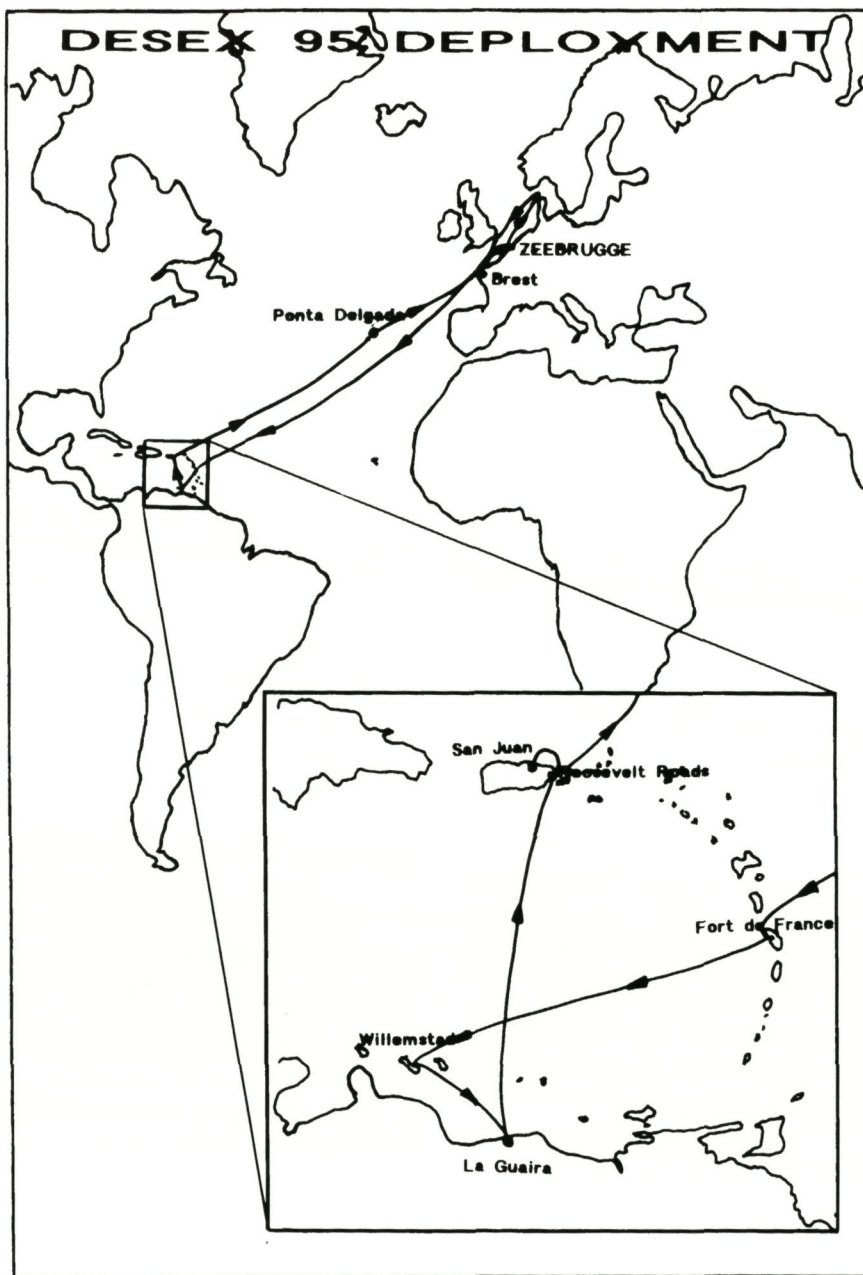
Na 4 dagen "run ashore" in Willemstad wordt op 7 november koers gezet naar Venezuela, met ook hier een kleine aanpassing in het programma. Normaal was als aanleghaven Maracaibo voorzien, maar daar deze haven de DESEX 95 Task Group niet de nodige faciliteiten kon aanbieden werd La Guaira als alternatief voorgesteld. Zeker geen slechte keuze want deze haven lag slechts op 40-tal kilometer van Caracas, de hoofdstad van Venezuela.

In Caracas ontmoet Jean Serruys, de padre van de WANDELAAR, de Belgische pater Michel Coppin die, samen met 3 collega's, al 4 jaar werkzaam is in de sloppenwijken, een parochie van 200.000 mensen. Op initiatief van onze padre zamelt de bemanning na haar verblijf in La Guaira de resterende bolivars in en stuurt deze met de diplomatieke post naar Caracas. Op 14 november vertrekt men dan uit La Guaira met bestemming Roosevelt Roads.

Trackex-, Missilex-, Torpex- en Adex-oefeningen (met Amerikaanse Skyhawks en Duitse Tornado's) wisselen mekaar af.



NATO Sea Sparrow voorbereiding



17 NOVEMBER - 30 NOVEMBER

Bij aankomst in RoRo komen er niet minder dan 12 "passagiers" aan boord. Onder hen FKP Verbruggen, LT Van Den Abeele, 5 militairen van SID en 5 mensen van de Indian Head Company en het Nato Sea Sparrow Bureau. Deze laatste 5

voor het testen van een nieuwe simulator, de MARS - Missile All-up Round Simulator².

De eerste dagen in RoRo blijft men doorgaan met de Missilex-, Trackex- en Countdown oefeningen. Boordinstallaties en instrumenten worden getest, afvuurprocedures ingeoefend en allerlei problemen gesimuleerd om zo goed mogelijk voorbereid te zijn

op de live-firings. Op zondag 19 november, dag van de Korpsmaaltijd, krijgt de bemanning de gelegenheid zich te ontspannen na de intensieve oefeningen. Eerst is er de uitreiking van onderscheidingen aan enkele bemanningsleden, gevolgd door een dronk aan de koning en vanaf de middag een BBQ op het strand van RoRo Naval Station. Kwestie om de Korpsmaaltijd (in shorts maar wel met das!) eens in een ander kader te organiseren. Succes was natuurlijk verzekerd en niet in het minst door de prachtige prestaties van de koks en het supply personeel.

De 20e november volgen nog enkele torpex-oefeningen met de LUBECK, de BRANDENBURG en een Duitse MPA, waarna men ten anker gaat voor St.Croix.

De volgende dag is dan de eerste belangrijke dagen voor ons fregat. In de namiddag vuurt men met succes de Sea Sparrow-raket af, waarbij de WANDELAAR veruit het beste resultaat behaalt. Namelijk een 2ft miss fire distance (MFD), daar waar de LUBECK en BRANDENBURG een 3ft MFD hebben.

De volgende morgen loopt men, in gezelschap van de BRANDENBURG, San Juan binnen. Als hoofdstad van Puerto Rico is het favoriete aanleghaven voor de luxe-passagierschepen tijdens hun cruises in de Caraïben. Een aangenaam stadje met vele souvenirshops, prachtige stranden, lekkere cocktails en een bruisend nachtleven (een "toeristische" bezienswaardigheid is zeker de Black Angus).

De 26e november keert men terug naar RoRo waar voor de ganse Task Group een BBQ en interschip-evenementen georganiseerd worden. 's Maandags staat de naval gunfire support oefening op het programma voor de kust van Vieques Island. De WANDELAAR vuurt hier een kustbombardeement uit met het 100 mm

²Het was de eerste maal dat deze simulator aan boord van een marineschip werd getest. De simulator zal gebruikt worden om het afvuren van NATO Sea Sparrow missielen te simuleren. Na enkele aanpassingen werkte de MARS naar behoren..

kanon. Na enkele inschietsalvo's en de nodige correcties vanwege de waarnemer aan land, volgt een uitwerkingssalvo van 8 schoten op het aangeduide doel. Dan begint ons fregat aan haar 3 runs van elk een 15-tal salvo's. Ook hier behaalt de WANDELAAR goede resultaten, met 1 doel vernietigd, 1 zwaar beschadigd en 1 doel geraakt.

Stillaan stijgt de spanning aan boord, nog één dag voor het afvuren van de Exocets. Toch organiseert men op 28 november nog een gesponsorde loop aan boord waarvan de opbrengst IBIS-Oostende ten goede komt. Van 6 uur 's morgens tot 6 uur 's avonds kan de bemanning een looper naar keuze, per ronde sponsoren, met als vaste lopers de XO (KVK J.P.Robyms), de WTD (EDV Axel Jouret) en de LDV (LTZ Claude Gilis).

De volgende dag is dan DE belangrijkste van de hele deployment. De WANDELAAR zal het eerste Belgische fregat worden dat Exocet raketten gaat afvuren. In de voormiddag en vroege namiddag worden de prelaunch procedures een laatste maal doorlopen en krijgen de mensen van de EO-, Art & Miss-en Wap. Tech. Diensten een laatste briefing.

Aan deze memorabele Exocet lancering nemen niet minder dan 11 schepen deel. De WANDELAAR zal haar 2 Exocets van op een afstand van 26 mijl afvuren in de richting van 10 schepen⁽³⁾ die dan hun Sea Sparrows op onze raketten richten om na te gaan of hun verdedigingssysteem in staat is inkomende missielen te vernietigen.

Om 17.00 uur geeft FKP Vanhaekendover dan zijn toelating om de eerste Exocet af te vuren. De klep van de container gaat open, maar de raket zelf blijft zitten. Een 10-tal minuten later geeft de CTG het "go ahead" voor de 2e Exocet, maar ... met hetzelfde resultaat.

Ondanks de miss-firings van ons fregat vuren de andere schepen toch hun missielen af wat voor heel wat vuurwerk in het luchtruim boven het AFWTF zorgt. Zeker als een van de Sea Sparrows van de USS Ramage uiteenspat boven de WANDELAAR.

Wat voor ons fregat de climax van de DESEX95 deployment had moeten zijn, draait uit op een anti-climax. Nochtans treft de bemanning zeker geen schuld. Alles was tot in de kleinste puntjes voorbereid, boordinstallaties en alle procedures volgens het boekje doorgevoerd.

De reden van deze miss-firings kan bijgevolg enkel veroorzaakt zijn door een technisch mankement aan de raket zelf, of aan het afvuurcircuit van de WANDELAAR. Men denkt aan deze laatste mogelijkheid daar de BRANDENBURG met succes 4 Exocets van hetzelfde lot afvuurde. En ook omdat de Exocets voor hun inscheping in Brest volledig werden nagezien door de Franse marine en de constructeur Aerospatiale.

Als blijkt dat de fout bij de afvuurcircuits zit, dan betekent dit dat ook onze beide andere fregatten, WIELINGEN en WESTDIEP met hetzelfde probleem kampen. Onmiddellijk na de thuiskomst is het vuurleidingssysteem aan een grondig

onderzoek onderworpen. De resultaten worden begin volgend jaar verwacht.

1 DECEMBER - 19 DECEMBER

Na twee weken RoRo begint de WANDELAAR dan, in gezelschap van een deel van het eskader, aan de terugreis. Van 11 tot 12 december wordt aangelegd in Ponta Delgada, Azoren, om een laatste maal te bunkeren. Daarna zet de WANDELAAR alleen koers naar Brest waar zij haar Exocets raketten en containers, plus de torpedo's ontscheept vooraleer op 19 december weer haar thuishaven Zeebrugge binnen te lopen.

De bemanning krijgt echter nog geen verlof, want de volgende dagen moet alle munitie, wapens en ander materiaal van boord gehaald worden omdat het fregat in een lange onderhoudsperiode gaat (werfbeurt in Antwerpen en de eerste fase van de consolidatie van onze fregatten).

Op 22 december kan de bemanning dan met welverdiend kerstverlof, wat voor velen amper 2 weken duurt, want de meesten muteren naar operationele schepen. Slechts een minderheid muteert naar wal, of blijft aan boord van de WANDELAAR zelf.

Met dank aan : FKP(SBH)Michel Vanhaekendover en bemanning van BNS WANDELAAR

Guy A. H. Toremans

AANLEGHAVENS

Vertrek uit Zeebrugge	4 oktober 1995		
Martinique	27 tot 30 oktober	San Juan	22 tot 26 november
Curaçao	5 tot 7 november	Ponta Delgada	11 tot 12 december
La Guaira	10 tot 13 november	Brest	16 tot 17 december
RoRo	17 tot 30 november	Aankomst Zeebrugge	19 december 1995

³ USS Chandler, USS Ramage, USS Doyle, USS Spruance, HrMS Van Amstel, USS Cape St. George, FGS Lubeck, FGS Brandenburg, HMCS Athabaskan en USS Underwood

L'AMIRAL FRANCOIS FLOHIC

Un confident du Général de Gaulle

Peu connu du grand public, l'Amiral François Flohic, un breton comme son nom l'indique, occupe une place de choix parmi les fidèles du Général de Gaulle, depuis la naissance de la France libre à Londres jusqu'à la mort du grand homme dans sa propriété de La Boisserie. Flohic fut son aide de camp aux heures sombres du gaullisme et notamment pendant les mystérieux épisodes de Baden Baden, lorsque le Général se rendit subrepticement auprès des Forces Françaises en Allemagne où il eut une entrevue avec le Général Massu, et plus tard lors des "vacances" d'Irlande lorsque le grand homme jugea nécessaire de prendre inopinément quelque repos pour retrouver une sérénité éprouvée par les événements. Flohic fut officiellement aide de camp de janvier 1959 à octobre 1963 et de mars 1965 jusqu'en juillet 1969. Deux périodes riches en événements. Dans l'intervalle le Capitaine de vaisseau Flohic reprenait du service aux armées pour assurer son avancement.

Pendant la première période, Flohic fut aux côtés du Général lors du putsch des généraux et la naissance de l'O.A.S.... animé par un "Quarteron de soldats égarés". En avril 1961 les partisans de l'Algérie indépendante prirent leur destin en main soutenus par les pieds noirs contraints à l'exil. Le 3 juillet 1962 la volte face du Général dans sa politique africaine aboutit à l'attentat du Petit Clamart du 22 août 1962. Épisode d'autant plus douloureux que la tentative d'assassinat fut menée par un officier, et que l'épouse du Général se trouva menacée en même temps que le Chef de l'État. Lorsque Flohic fut rappelé à l'Élysée en mars 1965, de Gaulle, président de la république lança lors d'un voyage au Canada en juillet 1967, son fameux appel pour "Qué-

bec libre". Cette politique ne suscita pas que des amis. En France aussi l'agitation grandit. Des troubles sociaux provoquèrent en mai 1968 une étrange démarche du Chef de l'État. Avec le fidèle Flohic à ses côtés, il se rendit à Baden Baden en hélicoptère où il eut une entrevue avec le Général Massu, dont de Gaulle appréciait la fidélité et la loyauté alors que l'illustre baroudeur n'avait pas approuvé sa politique algérienne. Pour les uns, le Général, vieilli, était fatigué et découragé, pour les autres et notamment pour Flohic qui était à ses côtés, le Général demeurait d'attaque mais voulait contrôler au préalable la possibilité de réaliser ses desseins. Il intima à Massu et à ses troupes l'ordre de se tenir prêts à toute éventualité. Il en fit de même auprès de son gendre le Général de Boildieu commandant la VII^{me} division blindée à Mulhouse. Fort de ces appuis, de Gaulle rentra à Paris où la foule des patriotes se soulevait en sa faveur. Un an plus tard en mai 1969, lors du mystérieux séjour en Irlande du Général et de Mme de Gaulle, Flohic était à nouveau à leurs côtés. Le Chef de l'État y cherchait le repos et la sérénité que le stress de la capitale lui refusait. Flohic a dit à propos des absences imprévisibles du Général "La seule peur qu'il manifesta pendant son séjour hors de France (une heure et demi pour l'affaire de Baden-Baden) c'est que "le conseil constitutionnel prononce sa déchéance pour avoir quitté le territoire national de cette manière". Mais le Général de Gaulle avait l'habitude de surmonter les événements les plus déplaisants. Ils fallaient certes une bonne dose de dévouement à l'Amiral Flohic pour servir un être aussi difficile avec un inébranlable attachement. Le grand homme n'était pas avare de mouvements d'humeur et de

réparties caustiques. Il disait entre autres:

-Chaque remous met en action les équipes diverses de la hargne, de la grogne et de la rogne (12 juillet 1961)

-Mais si par malheur nous laissons à nouveau le tracassin, le tumulte et l'incohérence s'emparer de nos affaires (3 octobre 1961)

-Il ne faut pas s'attendre à ce que les professionnels de la nostalgie et du dénigrement et de l'aigreur renoncent tout au moins pour le moment à suer le fiel, cracher la bile et à lâcher le vinaigre (21 juin 1963).

Flohic de son côté connaissait le Général depuis l'époque où jeune officier il avait rejoint le Général à Londres après l'appel du 18 juin. Il supportait avec sérénité ses écarts de langage et ses fureurs soudaines. Flohic à un moment décisif de l'histoire avait choisi entre son Chef l'Amiral Darlan et l'homme de l'appel du 18 juin, entre la fidélité au gouvernement de Vichy ou à la France libre, malgré le drame de Mers El Kébir de juillet 1940. La suite des événements prouva que son choix fut le bon. De Gaulle sut récompenser ses fidèles de la première heure. En même temps que l'Amiral Muselier, les Généraux Eon et Legentilhomme Flohic fut parmi ceux que ni les déboires de Dakar ni la fidélité de l'Afrique du Nord au Maréchal ne découragèrent. De Gaulle à la barre, ne contenta pas, suivant sa déclaration du 9 septembre 1965 "d'inaugurer les chrysanthèmes", il savait également se souvenir de ceux qui furent ses compagnons d'exil et devinrent les compagnons de la libération.

P. Eygenraam

WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

ZEGSWIJZEN MET EEN MARITIEME OORSPRONG

Het Nederlands is rijk aan spreekwoorden en zegswijzen van maritieme oorsprong. Vandaag serveren we enkele zegswijzen. Nu is het echter niet gemakkelijk het verschil tussen de twee te verwoorden. Maar dat is geen reden om het niet te doen.

Een SPREEKWOORD is een spreuk of een gezegde dat in het kort een erkende, op ervaring berustende waarheid, uitdrukt en dat, om het aanschouwelijke en het kernachtige ervan, telkens weer toegepast wordt op zich voordoende situaties en verschijnselen.

Een ZEGSWIJZE, daarentegen, is een vaste woordverbinding om een bepaald begrip op een geijkte wijze uit te drukken.

Het spreekwoord verschilt hierin van de zegswijze, dat de eerste een onveranderlijke samengestelde eenheid van taaltkens is, terwijl in de zegswijze de tijdsvorm van het werkwoord aangepast kan worden en het onderwerp kan worden ingevuld naar gelang de situatie.

We gaan dan maar van start met onze eerste ZEGSWIJZE.

HET LOOPT DE SPUIGATEN UIT

Als we zeggen dat iets de spui-gaten uitloopt, bedoelen we dat het te erg of te bar wordt, dat het over de schreef gaat, dat het de grenzen van het toelaatbare overschrijdt.

SPUIGATEN, voorheen spij- of spiegaten, zijn gaten in de scheepsboord vlak boven het dek, waardoor het water van overslaande golven en ook het spoelwater bij dekwassen, weer in zee terug kan lopen. In vroeger eeuwen gebeurde het "dat tijdens scheepsgevechten het bloed van de

gekwetsten en doden als water de spui-gaten uitliep" (naar Wijn-schooten). Met HET in deze zegswijze wordt dus eigenlijk het bloed bedoeld. Dat was er natuurlijk te erg aan.

Deze zegswijze kan toegepast worden op allerlei situaties, "de baldadigheid - het ziekteverzuim - je gedrag loopt de spui-gaten uit".

AAN DE BAK KOMEN

In de betekenis van: aan de beurt of aan het woord komen, de kansen krijgen waar men krachtens functie of werk recht op heeft.

De BAK is hier de balie waarin, eertijds, de SCHEEPSKOST voor een groep matrozen (BAKSMAATS), die samen aan een tafel en samen in een wacht waren, werd opgediend. Als de maats zich al te begerig toonden, was het niet voor ieder gemakkelijk zijn portie te veroveren.

Deze uitdrukking wordt veelvuldig in politieke commentaren en sportverslagen gebezigd.

SPIJKERS OP LAAG WATER ZOEKEN

Vitten, ongegronde opmerkingen maken, nietige uitvluchten zoeken. De uitdrukking kwam oorspronkelijk uit de wereld van de SCHEEPS-TIMMERLUI. In werkelijke zin werden bij laag water aan de scheeps-timmerwerven wel spijkers die bij het timmeren gevallen



Bakstafel en banken in het tussendecks van de "Victory"

waren, opgezocht. De vroegere spijkers werden immers gesmeed en waren dus waardevol, in tegenstelling tot de huidige draadnagels. Overdrachtelijk werd het: naar kleinigheden zoeken die bijna niet te vinden zijn en ook niet de moeite waard zijn.

ER BEKAAID AFKOMEN

Er slecht afkomen, van een koude kermis thuishkomen en in een zwakkere betekenis: versuft, teleurgesteld of bedot er van afkomen.

BEKAAIEN, ook bekauwen, bekeeuwen werd eertijds gezegd van visen die in slecht water boven komen om naar lucht te happen, of die op de kaai liggen te sterven en in een laatste stuiptrekking naar lucht schijnen te happen. Vanuit die toestand werd het werkwoord bekaaïen ook toegepast op de toestand van de mens die naar lucht hapt, flauwvalt of stervende is.

Opmerkelijk is ook dat bekaaïen ook voorkomt in de zin van bevuilen en men ook spreekt van "er beschetten, belabberd, smerig afkomen".

Bekaaïen is hier echter de maritieme vorm van deze zegswijze.

BUITEN WESTEN RAKEN

Flauwgevallen zijn, het bewustzijn verliezen, buiten zinnen zijn ook: dronken zijn. Het is een sedert de 16de eeuw voorkomende uitdrukking die wil zeggen: TEN ZUIDEN van de gewone route zijn, UIT DE KOERS zijn bij onzekerheid van zijn BESTEK.

Door de overheersende westelijke en noordwestelijke winden op de gevaarlijke Nederlandse en Vlaamse kusten was bij de schippers de angst groot dat zij, bij hun vaart naar het Engels kanaal, met opkomend slecht weer,

teveel naar de lij, dit is naar de kust werden gezet, dus naar lagerwal. Om hieraan te voorkomen trachtten zij dan ook altijd zoveel mogelijk "om de West te sturen" om op die wijze niet "buiten westen te raken".

VAN WANTEN WETEN

Een zaak weten aan te pakken, volkomen op de hoogte zijn, ingewijd zijn in de geheimen, verstand van een zaak hebben, een zaak vlug kunnen opknappen.

Het WANT is de naam van de tui-gage, al het scheepstouwwerk van een zeilschip. WANTEN is een werkwoord in de betekenis van HET WANT IN ORDE BRENGEN. Nu was het aantal touwen van een want aan boord van een zeilschip niet te onderschatten. Het is dan ook niet verwonderlijk dat ZIJN WANT GOED KENNEN gezegd werd van een zeeman die met het want goed kon omgaan, die zijn vak verstond.

EEN OOGJE IN HET ZEIL HOUDEN

Wakend toezien, goed opletten, opletten of iets goed gaat. Eens te meer een zegswijze uit de ZEILTIJD. De ROERGANGER moest permanent zijn oog op het zeil houden om te zien of het goed in de wind stond. Van een onbekend dichter het volgende vers:

Oog in 't zeil

Dat geeft U heil,

Op mensen is geen heil,

Wij zeilen bij de wind

Houd zelf een oog in 't zeil.

Een andere uitdrukking die hiermee verband houdt is NAAR DE GRIETEN KIJKEN. Het GRIETJE is het bovenkruiszeil in de kruismast van een volschip, ook wel Grietje van Dijk genaamd. Volgens de overlevering werd op zeker schip "Den Eik" een van de scheepsjongens, die met het

los-en vastmaken van het bovenkruis-zeil belast was, veroordeeld om met de knuttels te worden gestraft. Toen men eraan zou beginnen, ontdekte men dat de bovenkruisragast een meisje was, Grietje van Dijk genaamd. Sedertdien werd haar naam aan dit zeil gegeven. In verband met dit verhaal mag aangenomen worden dat het liedje "Daar was laatst een meisje loos" op Grietje van Dijk slaat.

Daar op een volschip de GRIETJES-ZEILEN het scherpst GEBRAST stonden, hield de roerganger deze zeilen scherp in de gaten, want begonnen deze te KILLEN dan lag hij uit zijn koers.

OVERSTAG GAAN

Zijn mening (partij) veranderen, toegeven.

Weer een uitdrukking uit de zeilvaart die men overdrachtelijk is gaan gebruiken. Zij wil zeggen dat men het schip DOOR DE WIND brengt en over de ANDERE BOEG legt. Men veranderd dus radicaal van koers, in stede dat de wind van STUURBOORD inkomt komt hij na het overstag gaan van BAKBOORD in.

De termen WENDEN en DOOR DE

WIND GAAN hebben dezelfde betekenis als OVERSTAG GAAN.

Onder STAG verstaat men een steuntouw waarmee de mast vanaf de voorsteven gesteund wordt. "Overstag gaan" is letterlijk het stag door de wind brengen. Met een wind die van voren inkomt kan het vaartuig niet vooruit varen. Daarom legt men het OVER BAKBOORD of OVER STUURBOORD BIJ DE WIND, dit is op ongeveer 45 graden van de wind. Om op de gemiddelde koerslijn te blijven die men wil volgen moet regelmatig "Over stag worden gedaan".

BAKZEILHALEN

Terugkrabbelen van een eerst in genomen standpunt, zoete broodjes bakken, niet op zijn stuk blijven staan, zijn toon matigen.

Weer een scheepsterm uit de zeiltijd. De betekenis is: de zeilen zo BRASSEN (draaien) dat de wind van voren inkomt, waardoor het schip zijn vaart zal vertragen om uiteindelijk te stoppen en zelfs te deinzen (achteruitgaan).

Het BAKZEILHALEN heeft in de scheepsterminologie geen negatieve

betekenis, zoals in de zegswijze, integendeel goed bakzeilhalen was een staaltje van stuurmanskunst.

IETS OP STAPEL ZETTEN

Met een werk een aanvang maken, aan een onderneming van enige omvang beginnen te werken.

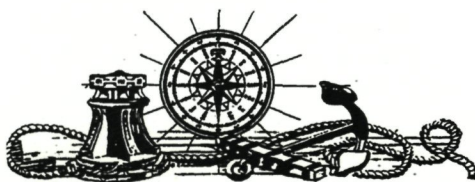
STAPEL is hier een geheel van op enige afstand van elkaar geplaatste blokken (STAPELBLOKKEN) waarop de KIEL van een schip in aanbouw rust en waarop het zal afgebouwd worden. Eens afgebouwd zal het met behulp van slee-en VAN STAPEL LOPEN, te water lopen.

We eindigen deze reeks met

ONDER ZEIL GAAN

In de betekenis van gaan slapen. Deze betekenis verwijst naar de weldadige rust en kalmte die vroeger over een schip neerdaalde op het moment dat de zeilen waren gehezen, het schip de juiste koers voorlag, de zeewacht was ingesteld en de regelmaat een aanvang had genomen.

J.B. Dreesen



GOEKINT GRAPHICS
Industriepark, 8400 Oostende • Tel. (059) 51 43 43 • Fax (059) 51 44 43

**DRUKWERK
DAT
RENDEERT**

tijdschriften
reklamedrukwerk
horeca- en handelsdrukwerk
kunstboeken

MARITIEM PANORAMA

Havengebonden bedrijven boeren achteruit in Oostende

In tegenstelling tot de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent, ging de bedrijfs-economische slagkracht in het Oostendse haven- en industriegebied achteruit in 1994. Tot die vaststelling komt professor G. Allaert op basis van de onlangs verschenen Trends Top 5000. Voorlopige cijfers voor het jaar 1995 wijzen ook die richting.

Deze constatie is beslist geen verheugend nieuws voor de economie van de Oostendse regio, die voor een belangrijke doel steunt op de stimulerende rol van haar haven. Veronderstelt is dat de teruggang van de toegevoegde waarde van deze sector scherp afsteekt tegen de vooruitgang geboekt in de overige havens van het land. Bovendien valt het op hoe de niet-havengebonden bedrijven van de Oostendse regio het verder goed doen en bijgevolg beter scoren dan de havengebonden bedrijven. Het is derhalve duidelijk dat de bedrijfseconomische dynamiek van Oostende niet langer uitsluitend op de havenactiviteiten steunt.

Omzet en toegevoegde waarde in dalende lijn

De onlangs gepubliceerde cijfers bewijzen deze stelling overduidelijk. Qua gegenereerde omzet van de havengebonden ondernemingen noteren we voor de laatste vier jaren (1991-94) een daling van 18,8 mrd BEF naar 17,6 mrd. In dezelfde periode steeg de omzet van de niet-havengebonden bedrijven van 15,5 mrd BEF naar 23,3 mrd. Ten opzichte van 1988 is dat een verviervoudiging van de omzet. Eenzelfde negatieve evolutie is vast te stellen op het vlak van de toegevoegde waarde. Eind 1993 bedroeg de globale toegevoegde waarde van de haven- en niet-havengebonden bedrijven in de Oostendse haven- en industriezone 9,1 mrd BEF. Eind 1994 was dat gezakt tot 7,1 mrd, hetzij een verlies met 22%. Volgens professor Allaert is dat integraal te wijten aan de slechte economische prestaties van de havengebonden bedrijven en betekent derhalve een serieuze klap voor de regionale economie.

De haven- en industriezone van Oostende zit in een negatieve spiraal, want eind van de jaren 80 was dat gebied nog goed voor circa 2/3 van de gegenereerde toegevoegde waarde in het Oostendse stadsgewest. Nu is dat teruggelopen tot amper 1/3 van de toegevoegde waarde. Dit betekent dat de bedrijfseconomische slagkracht van de Oostendse regio niet meer uitsluitend op de havenactiviteiten steunt.

Toegevoegde waarde van havengebonden bedrijven 30% achteruit

De groei van de havengebonden ondernemingen gaat dus achteruit in Oostende, wat betekent dat de motor van de haven meer en meer sputtert, beweert professor Allaert. Deze vaststelling staft hij met volgende cijfers. Lange tijd lag deze waarde op nagenoeg 8 mrd BEF om geleidelijk te dalen naar 6,8 mrd eind 1993. En plots is er nu een verlies van 2 mrd BEF (van 6,5 mrd naar 4,5 mrd) voor het jaar 1994. Dat is een achteruitgang met 30% in één jaar tijd. Deze sterke terugval is voor een groot deel te wijten aan de slechte prestaties van RMT. Daarentegen stelt men vast dat de toegevoegde waarde van de niet-havengebonden bedrijven groeide van 1,7 mrd BEF (1991) naar 2,6 mrd (1993) en constant bleef in 1994 met 2,6 mrd. Concluderend is het duidelijk dat het maritieme industriegebied van Oostende barslechte tijden meemaakt qua toegevoegde waarde.

Deze ongunstige situatie blijkt niet uit de directe tewerkstelling. Inderdaad, eind 1994 waren er nog altijd meer dan 4.200 personen tewerkgesteld in het maritieme industriegebied van

Oostende. Hiervan zijn zowat 2/3 tewerkgesteld in havengebonden ondernemingen zoals RMT (1.427) en Wagon-Lits (415). De verwachte afslanking van RMT zal hierin wel verandering brengen.

Sectoriële analyse

De sectoriële evolutie van de bedrijfseconomische dynamiek in de Oostendse havenzone kan best a.d.h. van volgende tabel worden samengevat:

Sectoren 1994	Omzet 1994	Toegevoegde waarde 1994
Visverwerkend bedrijvende	2,5mrd (+8%)	0,4 mrd (-20%)
Bouwmaterialen	2,5 mrd (+8%)	0,7 mrd (+16%)
Meststoffen	1,7 mrd (+21%)	0,4 mrd (-75%)
RMT	3,9 mrd (-11%)	0,8 mrd (+57%)
Toerisme	13,1mrd (+24%)	0,5 mrd (+25%)

Qua toegevoegde waarde is het duidelijk dat bij de havengebonden ondernemingen enkel de bouwmaterialen (die over zee aangevoerd worden) expansief zijn. Alle andere bedrijfssectoren kregen klappen.

Concluderend is volgens professor Allaert nood aan een strategische al-

liantie tussen de overheid, het bedrijfsleven en de researchwereld over de toekomst van Oostende als havenstad en als knooppunt van economische ontwikkeling. Hierbij gaat het niet alleen om het produktiemilieu in de regio, maar eerder om de productiestructuur en marktprodukten zoals toerisme en maritieme industrie. Daarbij moet vooral gedacht worden vanuit een lange-termijnspectief.

Het grootste gevaar voor Oostende is niet de Chunnel, zegt professor Allaert, maar wel het immobilisme en het particularisme inzake havenbeleid. Dit standpunt kunnen wij bevestigen.

DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 1995

Voor de Oostendse haven stond 1995 in het teken van de RMT-perikelen. Het hele jaar door werd er inderdaad druk gepalaberd over de problemen van onze staatsrederij, terwijl de toe te passen remedies alsmaar werden uitgesteld. Zo werd de uitvoering van het havenrenovatieplan op de achtergrond geschoven en ook op dat vlak was het voorbije jaar niet zo denderend.

Met veel luister was nochtans op 29 september 1994 de officiële start gegeven van de havenrenovatiewerken waarover zeven jaar lang gepalaberd werd. Het ging om de aanleg in de voorhaven van een zwaairom met een diameter van 300 meter ten behoeve van de RMT-ferries. Hiervoor moest de Zeewezendoksluis afgebroken worden en 150 meter nieuwe kaaimuren op peil -8 meter gebouwd worden. Deze laatste werken waren aanbesteed voor een bedrag van BEF 152 miljoen.

Havenrenovatie verliep in mineur

Aan deze realisatie werd het hele jaar 1995 in alle stilte doorgevoerd en nieuwe programmapunten uit het renovatieplan kwamen helaas niet uit de startblokken. Men zette zelfs de klok op achteruit, want de voorbereidende werken voor de bouw van de 10.000 ton-sluis werden voor onbepaalde tijd uitgesteld.

Inderdaad, van de beloofde 357 miljoen BEF voor deze werken in 1995 werd er geen cent toegekend. Oostende moest zich dat jaar tevreden stellen met 65 miljoen BEF voor een bijkomende "studie" van de ontworpen sluis. Op concreet vlak werd aan de sluis dus niet gewerkt en alles laat vermoeden dat dit dossier op de lange baan wordt geschoven. Hierdoor kwam er ook geen schot in de verhuizing van de RYCO-jachthaven, want

de hiervoor BEF 240 miljoen werden ook niet toegekend.

De Oostendse havenrenovatie verliep dus in mineur tijdens het afgelopen jaar en van de beloofde overheidskredieten kwam er dus weinig in huis. Wat kreeg Oostende dan wel in 1995? In globo was dat BEF 566 miljoen, waarvan 441 miljoen voor het renovatieplan. Dat laatste ging om de "studie" van de sluis (65 mln.) en de verdere aanleg van de zwaairom in de voorhaven (356 mln.). Het resterend bedrag van 125 miljoen ging naar baggerwerken (100 mln.) en werken in het visserijdok (25 mln.).

Het lobbywerk dat de Oostendse politici voor hun haven verrichtten net voor de parlementsverkiezingen van 1994, viel compleet stil in 1995. Erger nog: er werd fel geruzied binnenshuis. De havencoördinator sloeg dan ook de deur achter zich en een nieuwe "coördinator" ging hem opvolgen.

Er werd dus heel weinig gecoördineerd tijdens het voorbije jaar en op dat vlak bleef alles zoals het was: geen eenheid van bestuur voor het havencomplex, geen initiatieven voor het aantrekken van nieuwe trafieken in de handelshaven, en geen toekomstgerichte visie op het havenbeleid. Kortom, het klassieke immobilisme.

RMT-dossier naar 1996 doorgeschoven

Het immobilisme van de lokale havenverantwoordelijken en de slakkegang inzake havenrenovatie werden in 1995 overschaduwd door de trieste RMT-perikelen. De problemen van onze staatsrederij zijn gekend. Om hieraan te kunnen remediëren, was op federaal niveau een oplossing verwacht voor oktober 1995. De tijd drong, want RMT opereert nog altijd volgens een stramien

daterend van een generatie geleden en gaat zienderogen achteruit zowel op financieel als op operationeel vlak.

In afwachting van het verwachte saneringsplan van Verkeerswezen, kwam uit diverse hoeken voorstellen en suggesties om RMT leefbaar te houden en ze te laten opereren vanuit Oostende. Gezien niet iedereen met bepaalde oplossingen akkoord ging, rezen heel vlug vinnige polemieken zowel op lokaal als op federaal vlak. Alwie ijvert voor de sociale en economische belangen van maritiem België had zijn zeggen en hekelde de afwachtende houding van de regering.

Het verwachte strategisch plan kwam er in oktober 1995 helaas niet en werd het hele dossier andermaal naar een latere datum verschoven. Om de gemeederen te bedaren, stelde Verkeerswezen een crisismanager aan die tot mei 1996 de tijd krijgt om de toestand van RMT te onderzoeken en voorstel-

len te formuleren omtrent de te voeren reddingsoperatie. Het werd dus andermaal uitstellen, wat voor de toekomst van RMT beslist rampzalig kan worden.

In afwachting hiervan, ziet de voorlopige balans van de RMT-trafiek er niet schitterend uit. De impact van de kanaaltunnel liet zich sterk gevoelen zodat de toeristische trafiek andermaal slonk tot 1,7 miljoen passagiers (-4%). De commerciële ro/ro-trafiek boekte echter een lichte winst van zowat 16% en bereikte aldus circa 80.000 vrachteenheden.

In de handelshaven onder stadsvoogdij bereikte de trafiek de 2,9 miljoen ton goederen, wat een verlies van zo'n 13% was t.o.v. het vorige jaar. De ro/ro-trafiek van Sally Line ging immers voor het eerst achteruit en alles laat vermoeden dat die rederij in 1996 met ernstige problemen zal te kampen hebben.

DE HAVEN VAN NIEUWPOORT IN 1995

Nieuwpoort, gelegen aan de IJzermond, is niet enkel de grootste jachthaven van Noord-Europa. Van oudsher is het ook een vissershaven waarvan de bedrijvigheid nu helaas aan het slinken is. Sinds de zeventiger jaren heeft de haven ook een commerciële functie met de aanvoer van zand- en grintsoorten, terwijl vorig jaar met een veetrafiëk vanuit Engeland werd gestart.

La Rochelle mag wel de grootste jachthaven van ons continent heten, maar Nieuwpoort is nog altijd de belangrijkste jachthaven van Noord-Europa. Met zijn 2.000 ligplaatsen heeft het een economische toegevoegde waarde van circa 1 miljard BEF per jaar. Wanneer men bedenkt dat Openbare Werken slechts 1,4 miljard aan investeringen in Nieuwpoort deed gedurende de laatste 50 jaar, is het economisch rendement van de jachthaven bepaald gunstig.

Daarom ook zou het belangrijk zijn dit havengedeelte uit te breiden en er nieuwe aanlegplaatsen te creëren. Zo wordt gedacht aan het aanleggen van een nieuw dok aan de Kromme Hoek. Concrete plannen hiervoor liggen klaar. Ook zijn er projecten om de bestaande Novus Portus verder uit te breiden, wat een goedkopere oplossing zou zijn. Tenslotte wordt gedacht ook het vroegere Zeemachtdok om te bouwen tot jachthaven.

Uitvlagging van Nieuwpoortse vissersvaartuigen

Als jachthaven heeft Nieuwpoort beslist wind in de zeilen. Veel slechter is het evenwel gesteld met de activiteiten van de vissershaven. In 1995 ging het andermaal bergaf met een aanlanding van 823 ton vis (-26%) voor een waarde van 96 miljoen BEF (-3,5%). Dit waren de officiële cijfers ons bezorgd door de stedelijke vismijn.

Diverse oorzaken liggen aan de basis van deze gevoelige achteruitgang. Zo werd er dat jaar een mindere quotaregeling toegepast, terwijl de prijs voor tong, schol en kabeljauw fel slonk. De spanvisserij door Nieuwpoortse vaartuigen werd niet bedreven zodat het gulseizoen een complete fiasco werd. Dat was ook het geval met de haringvisserij. Verder had de aanvoer van zeeproducten uit de

Oostbloklanden een negatieve weer-
slag op de prijsvorming. Enkel de
garnaalvangst bleef voor Nieuwpoort
lonend tijdens het voorbije jaar.

Daarbij komt nog dat het Nieuw-
poortse vlootbestand vorig jaar 5 een-
heden verloor zodat het aantal ope-
rationele schepen tot 19 slonk. Van
dat aantal kwamen er slechts 12 een-
heden geregeld de Nieuwpoortse vis-
mijn aanlopen. Verwacht wordt, dat
deze uitvlagging zich verder zal
voortzetten. De toekomst van de
Nieuwpoortse vissersvloot ziet er
derhalve niet rooskleurig uit.

Trafiek zandwinningspro- dukten blijft expansief

Meer toekomst zit er wel in de
handelshaven waar de aanvoer
van zandwinningsprodukten in 1995
opliep tot 767.852 ton, hetzij een toe-
name met 9% ten opzichte van het
jaar voordien. Deze bouwmaterialen
worden gebaggerd in de Noord-
zee en per estuariumschepen aange-
voerd aan de Nieuwpoortse terminal
van de firma Verhelst. Die is ge-
legen op de rechteroever van de IJzer,
rechtover de vismijn.

Van daaruit worden deze produkten
per vrachtwagen naar het onmiddel-
lijke achterland vervoerd. Voor de
Nieuwpoortse haven leverde deze tra-
fiek een opbrengst van zo'n 5,4 mil-
joen BEF (+9%) aan havenrechten.
Hiervoor zorgden 778 aanloopbeur-
ten (+11%) van zandzuigers. Deze
aanvoertrafiek kent dus een gunstige
evolutie alhoewel ze bijzonder afhan-
kelijk is van de conjunctuur in de
bouwsector.

Plannen bestaan om de primitieve ter-
minal van de handelshaven te moder-
niseren. Zo zouden de aanlegkaden
versterkt en verlengd worden zodat
de trafiek er kan opgevoerd worden.
In de praktijk komt daarvan echter
niets in huis, net als de plannen om
vanuit Nieuwpoort een supersnelle
ferryverbindingen met Engeland op
te starten.

Opstarten van veetrafiek

Vermeldenswaardig voor Nieuw-
poort is de opstarting in 1995
van een veetrafiek vanuit de Britse
haven BRIGHTLINGSEA. Het gaat
om de aanvoer van levende schapen
verzekerd door de Deense cargo M.V.
Caroline. Men zal zich herinneren

dat de eerste aanlegbeurten van dat
schip voor hevige incidenten zorgden,
veroorzaakt door een zekere dieren-
beschermingsorganisatie.

In de loop van 1995 deed de M.V.
Caroline 169 maal de Nieuwpoortse
haven aan en bracht zo het bedrag
op van 1,3 miljoen BEF aan haven-
rechten. De aanlegbeurten van dat
schip waren goed voor 35% van de
totale aanlegbeurten van handelssche-
pen in de haven. In globo was dat
947 beurten. Samen met de aanvoer
van zandwinningsprodukten is deze
veetrafiek de twee enige maritieme
trafiek van de Nieuwpoortse haven.

Samengevat mag men stellen dat
Nieuwpoort in de eerste plaats een
jachthaven van formaat blijft, terwijl
de visserij-activiteiten een stille dood
tegenover gaan en de handelstrafiek
bij gebrek aan een degelijke infra-
structuur niet de gewenste uitbreiding
kan krijgen. Ook de verwachte uit-
breiding van shortsea-cruisetrips
komt er niet en blijft beperkt tot een
dagelijkse trip van de "Seastar" tus-
sen Nieuwpoort en Oostende.

H. Rogie

BELGISCHE ZEEVISSERIJ BEREIKTE DIEPTEPUNT IN 1995

Voor de Vlaamse reders
en vissers was 1995 het
slechtste jaar dat ze ooit
meemaakten.

Zowel qua prijsvorming
als qua vlootbestand
bereikte men een abso-
luut dieptepunt dat zelfs
het verdere voortbestaan
van onze zeevisserij in
het gedrang brengt.

Inderdaad, de Europese richtlijnen
inzake afslanking van de visserij-
vloten pakten ons land hard aan. Het
meerjarig oriëntatieprogramma
(MOP) werd stipt toegepast - wat an-
dere EG-lidstaten niet altijd deden -
zodat het vlootbestand tot 150 een-
heden gereduceerd werd. In twee jaar
tijd betekende dat een afslanking met
liefst 32 vaartuigen. Hiervoor kwam
de leefbaarheid van de vloot in het
gedrang en voor vele reders ging de
noodklok luiden.

Daarbij kwam nog dat een 10-tal van
onze vissersvaartuigen met Neder-
landse bemanningen gingen varen,
maar op onze vangquota bleven vis-

sen. Ook gingen tal van onze sche-
pen geregeld in vreemde havens hun
vangsten lossen, alwaar ze betere prij-
zen kregen. Dat alles had voor ge-
volg dat zowel de aanlandingen als
de besommingen in onze drie vissers-
havens opnieuw slonken in 1995.

Internationale concurren- tie woog zwaar door

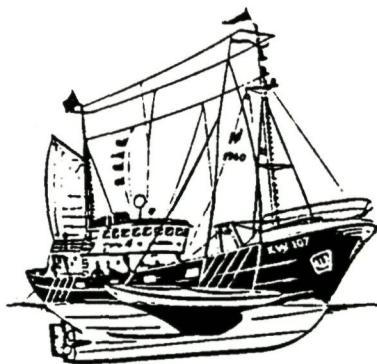
Naast het grote probleem van de
aftakeling van het vlootbestand,
was 1995 ook geconfronteerd met de
slechte prijsvorming te wijten aan de
toenemende liberalisering van de in-

ternationale handel, o.m. in het raam van de GATT-akkoorden. Nog nooit voorheen had de Belgische zeevisserij zo hard te lijden onder de druk van de internationale concurrentie. De Spaanse en Portugese visserijvloeden lieten zich op dat vlak bijzonder gelden en ook vanuit de voormalige oostbloklanden kwam er druk.

Het hoeft geen betoog dat de rendabiliteit van onze vloot hierdoor sterk te lijden had in 1995. Voeg daarbij de stijgende exploitatiekosten, het prangend bemanningsprobleem en het geknoei -of is het incompetentie- van onze beleidsverantwoordelijken. Nog altijd hangt de visserijsector af van federale en gewestelijke instanties, wat beslist niet bevordelijk is voor een efficiënt beleid. Initiatieven van overheidswege om de belangen van onze vissersvloot te verdedigen en te stimuleren, waren dan ook niet zo talrijk.

Rationalisatie visserijonderwijs en solidariteitsgevoel

Onder druk van de Oostendse Rederscentrale werd evenwel een poging ondernomen om aan het bemanningstekort te dokteren. Men dacht dat de herstructurering van het visserijonderwijs een verbetering van deze toestand zou betekenen. Na de herschikking van de leerprogramma's werden de nog drie bestaande vissersscholen gefusioneerd tot één provinciale entiteit op 1 september 1995. De verwachte positieve gevolgen van



deze herstructurering zullen echter pas in de volgende jaren hun vruchten kunnen afwerpen.

Wat ook typerend was voor 1995, was het gebrek aan solidariteit onder de reders om samen het hoofd te bieden aan de problemen waarmee de sector te kampen heeft. De EG voert immers een beleid dat de markt open stelt voor alle visserijproducten zonder controle aan de grenzen. Kleine vloeden worden hierdoor in hun verdere bestaan bedreigd en daarom moeten reders en vissers solidair blijven om hun belangen te verdedigen. Tijdens het voorbije jaar was de eensgezindheid op dat vlak niet altijd evident.

Voor de leefbaarheid van onze vissersvloot

De zeevisserij is ongetwijfeld één van de belangrijkste pijlers van de economische activiteit in de kustregio. Visverwerking en vishandel zijn bovendien essentiële schakels in

's lands voedingssector. Daarom ook mag de Belgische zeevisserij niet ont-aarden tot een folkloristisch gedoe of een toeristische attractie. De verdere aftakeling van het vlootbestand moet afgeremd worden en de prijsvorming opgevaardeerd worden.

Qua vlootbestand bereiken we wel-dra de limiet van het meerjarig oriëntatieprogramma, zijnde 22.000 brutoton en 92.000 pk voor de hele vloot. Anderzijds werd het doorbreken van de 1200 PK-grens gunstig geadviseerd en de slooppremies sterk gereduceerd, zodat in 1996 wellicht geen vaartuigen meer aan de vloot zullen onttrokken worden. Daarentegen zijn de vooruitzichten qua vangstquota's ver van rooskleurig voor bepaalde vissoorten.

Het is derhalve duidelijk dat 1996 beslissend zal zijn voor de verdere leefbaarheid van onze vissersvloot. Meer dan eens werd tijdens het voorbije jaar aan de alarmbel getrokken. Hopelijk horen wij voor onze reders en vissers dit jaar de noodklok niet luiden. Zoals dat het geval was voor onze IJslandvloot die in het voorjaar van 1995 opgedoekt moest worden.

H. Rogie

Avez-vous déjà la

"Cravate force navale"?

Hebt U reeds een

"Zeemachtsdas"?

De BELGISCH-NEDERLANDSE SAMENWERKING

De operationele integratie van de Belgische Zeemacht en de Koninklijke Nederlandse Marine ging officieel van start op 7 februari 1996 met de investituur van het ADMIRAAL BENELUX-Commando. De plechtigheid vond plaats in het Marinehoofdkwartier (MHK) van de Nederlandse Marine in Den Helder.

Vice-Admiraal Gijs Hooft werd aangesteld als ABNL, waardoor hij nu de leiding heeft over het gezamenlijk maritiem hoofdkwartier en verantwoordelijk is voor de opwerking van de hem toegewezen eenheden welke ingezet zullen worden tijdens gemeenschappelijke oefeningen en operationele opdrachten.

De eerste stappen voor deze integratie werden gezet op 28 juni 1994 in Den Helder met de ondertekening van een overeenkomst door de toenmalige defensie-ministers (Leo Delcroix en Relus ter Beek) aan boord van de WIELINGEN. Hierbij werd bekendgemaakt dat de 2 landen een gezamenlijke oppervlaktevloot zouden oprichten, alsook bilaterale programma's opstellen met het doel efficiënter gebruik te maken van mekaars mogelijkheden en om kostenbesparend te werken.

Op 28 maart 1995 ondertekenden de Stafchef van onze Zeemacht, toen nog Vice-Admiraal Herteleer, en de Bevelhebber van de Zeestrijdkrachten van de Koninklijke Nederlandse Marine, Vice-Admiraal Buis, de overeenkomst tot regeling van de samenwerking tussen beide marines.

Het samenwerkingsakkoord richt zich op:

- de samenvoeging van de operationele staven tot 1 geïntegreerde operationele staf in Den Helder onder bevel van de Admiraal BENELUX.
- het gezamenlijk opereren van beide vloten
- progressief afstemmen en samenvoegen van een aantal opleidingen
- uitbouwen van reeds bestaande samenwerkingsakkoorden op het gebied van materiaal en logistiek
- eventuele nieuwbouwprogramma's beter coördineren

Enkel de Onderzeebootdienst en de MPA-Dienst (Marine Patrouille-vliegtuigen) blijven onder Nederlands commando.

Waarom Intergratie?

Deze samenwerking is een antwoord op de politieke vraag om de krijgsmachten te reduceren en de negatieve effecten van de afschaffing van de dienstplicht op te vangen.

Door de internationale veranderingen na het einde van de Koude Oorlog worden de strijdkrachten, en vooral de marines, van de meeste West-Europese landen geconfronteerd met een forse afslanking van hun defensiebudgetten. Marines worden budgettair gedwongen hun vloten in te krimpen ondanks de steeds toenemende operationele opdrachten die zij toegewezen krijgen. Een logische oplossing blijkt dus een her-structurering en

studie's voor nauwere samenwerking tussen marines en de integratie van hun operationele eenheden.

Herstructurering van de Belgische Zeemacht

Twee belangrijke politieke beslissingen veroorzaakten een fundamentele verandering bij Belgische krijgsmachten in het algemeen, en de Zeemacht in het bijzonder.

Namelijk de afschaffing van de dienstplicht en de forse besparingen in het defensie budget. De Zeemacht verloor hierdoor niet minder dan 25% van haar personeel.

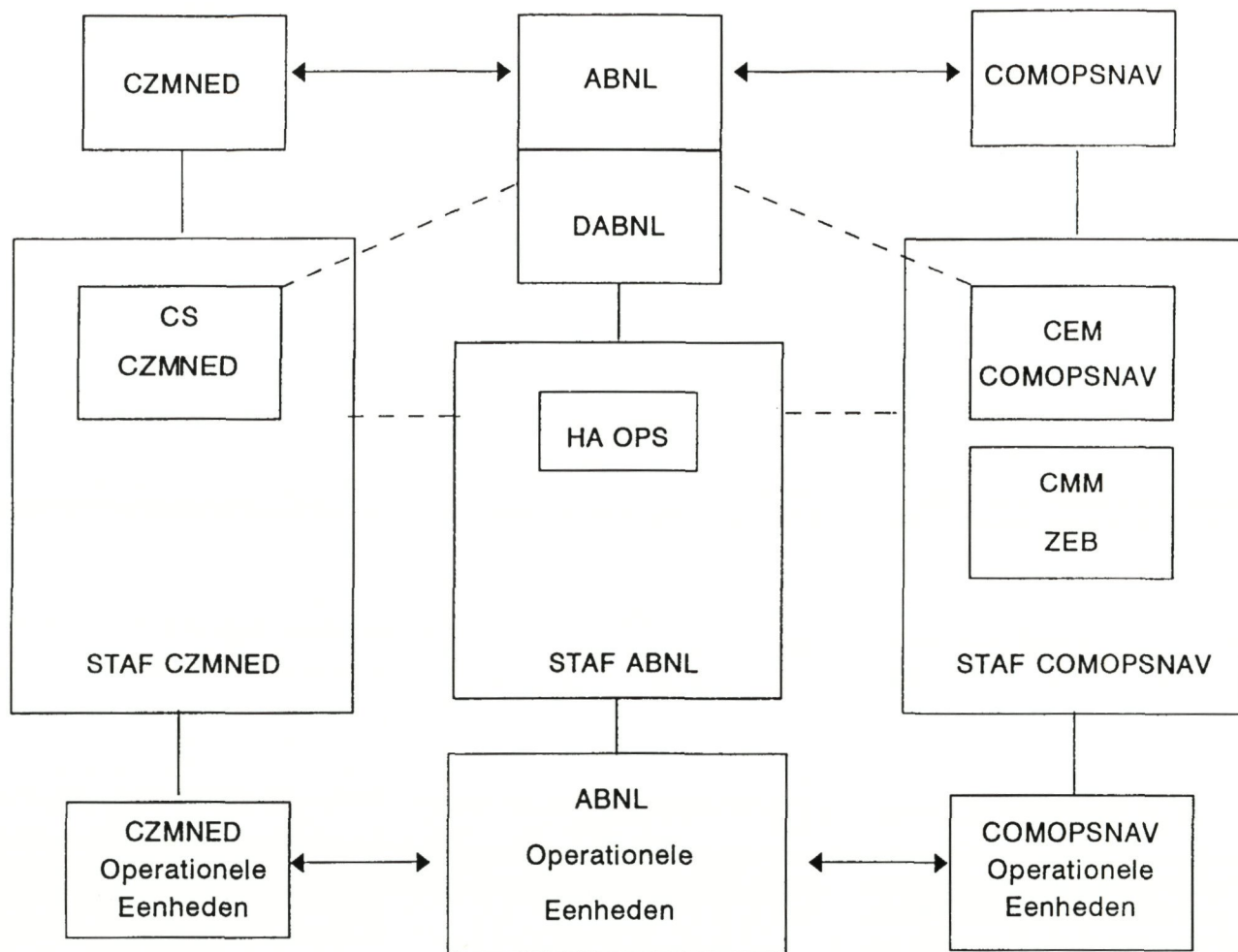
Op 3/7/94 maakte de toenmalige minister van Landsverdediging Leo Delcroix zijn radicale besparingsplan bekend, zonder te wachten op de resultaten van een studie

die nog moest uitgevoerd worden. Zijn plan omvatte de oprichting van een vrijwilligersleger tegen 1997 en het defensiebudget te bevroren op 98 miljard. De Zeemacht krijgt slechts 1/16 van het totale defensiebudget daar waar de Landmacht 11/16 en de Luchtmacht 4/16 ontvangen.

Door de afschaffing van de dienstplicht kreeg vooral de zeemacht een boel problemen. Het jongere personeelsbestand van de zeemacht viel weg. Gespecialiseerde taken, vroeger door dienstplichtigen gedaan (computer, rechters, techniek, dokters), moesten nu door stafofficieren of burgers overgenomen worden. Tot het jaar 2005 echter kan de zeemacht

¹ Het ABNL Commando werd opgericht op 27 maart 1975 maar zou enkel in oorlogstijd geactiveerd worden. Met dit nieuwe Belgisch-Nederlandse samenwerkingsakkoord is het commando nu uitgebreid tot vreedstijd.

STRUCTUUR GEINTEGREERDE STAF



- Hiërarchische verhouding
- ↔ informatie/besluitvorming
- - - Nationale en LOG-inputs cq info's

nog een beroep doen op een 1.000-tal reservisten.

Men denkt er aan een aantal reservisten op vrijwillige basis in te schakelen voor de jobs aan de wal om zo het actieve dienstpersoneel vrij te houden en in te zetten in de varende functies aan boord van de operationele schepen.

Na deze herstructurering heeft onze zeemacht volgende sterkte:

3 Wielingen-klasse fregatten

7 CMT's

4 KMV's

2 logistieke steunschepen

enkele sleepers en een hydrografisch onderzoeksschip

2500 personeel (waarvan +/- 860 a/b van de schepen)

Naast de bouw van de nieuwe KMV's en de modernisering van de fregatten en de CMT's heeft de zeemacht nog nood aan 2 nieuwe commando- en logistieke steunschepen om de Zinnia en Godetia te vervangen. Beide schepen bereiken het einde van hun operationele leven rond 2005/2006. Er wordt gedacht om aan Landmacht te vragen mee het project te financieren omdat zij toch regelmatig een beroep doen om hun troepen mee te ondersteunen tijdens buitenlandse operaties (Zaire, Somalië). Tevens zal men rond het jaar 2008/2009 een beslissing moeten nemen hoe de 3 fregatten te vervangen. De uitdaging zal erin bestaan dat onze zeemacht haar

hoge graad van operationaliteit kan op peil houden en de 2 takken van maritieme oorlogsvoering waarvoor ze bekend staat (MCM en AW) te behouden. Haar grootste zorg is genoeg fondsen ter beschikking te krijgen om bovenvermelde programma's door te drukken.

Herstructurering van de Nederlandse Marine

Forse financiële besparingen dwongen ook de Koninklijke Nederlandse Marine enkele van haar schepen vroegtijdig uit dienst te nemen: 5 Kortenaer fregatten, het steunship Poolster en de 2 Zwaardvis-klasse onderzeeboten.

De BENESAM Overeenkomsten

De **BENESAM Studiegroep** geeft leiding aan de verschillende werkgroepen om verdere samenwerking van het ZM en KNM inzake personeel, materiaal en financieel opzicht te verbeteren. De Studiegroep kan ook meerdere werkgroepen oprichten of ontbinden en brengt periodiek verslag uit aan de chefs van staven over de resultaten.

De **BENESAM Werkgroepen** onderzoeken in hoeverre en op welke gebieden, deze samenwerking en integratie tussen beide marines mogelijk zijn.

Er zijn werkgroepen voor

- Mijnenbestrijding (26/05/77)
- Opleiding (28/04/78)
- Bevoorrading (06/02/73)
- Onderhoudsbedrijven (06/02/73)

Tevens wordt de marine genoodzaakt over te schakelen naar kleinere onderhouds- en ondersteuningsperiodes. Beiden zijn zo gepland dat de marinedokken steeds volgeboekt zijn. De frequentie van de bestellingen en de opvolging van de operationele noodwendigheden bepalen het tempo voor de bouw van nieuwe schepen.

Tegen het jaar 2000 wil de KNM haar personeel inkrimpen tot 17500 man (14000 militairen en 3500 burgers).

Rond het jaar 2006 zal de KNM bestaan uit:

- 2 nieuwe AA fregatten
 - 2 Jacob van Heemskerck-klasse fregatten
 - 8 Karel Doorman-fregatten
 - 4 Kortenaer-klasse fregatten
 - 2 steunschepen
 - 1 amfibisch transportschip
 - 4 Walrus-klasse duikboten
 - 15 CMT's
 - 22 maritieme helo's
 - 13 MPA's
 - 2 hydrografische schepen
 - enkele sleepboten en andere kleinere schepen voor havendiensten
- Bilaterale samenwerking tussen beide marines is niet nieuw. Schepen van beide marines nemen deel aan oefeningen en operaties op multina-

tionale en bi-nationale oefeningen (SNFL, SNFC, SNFM, NL Eskader).

Sinds begin 1950 worden officieren en onderofficieren van de zeemacht opgeleid aan de Navigatieschool in Den Helder. De Algerine-klasse korvetten (A. DE GERLACH en G. LECOINTE) namen deel aan een ASW-oefening met de Nederlandse Marine in 1951.

In 1960,62 en 64 namen de hydrografische schepen EUPEN, ZENOBÉ GRAMME en MECHELEN in samenwerking met de Nederlanders ook deel aan surveys in het zuidelijk deel van de Noordzee.

Ook op het gebied van de mijnenbestrijding is er een bilateraal akkoord tussen beide landen met de Mijnenbestrijdingsschool EGUERMIN welke jaarlijks verantwoordelijk is voor de training en opleiding van meer dan 1000 studenten van de NAVO-marines.

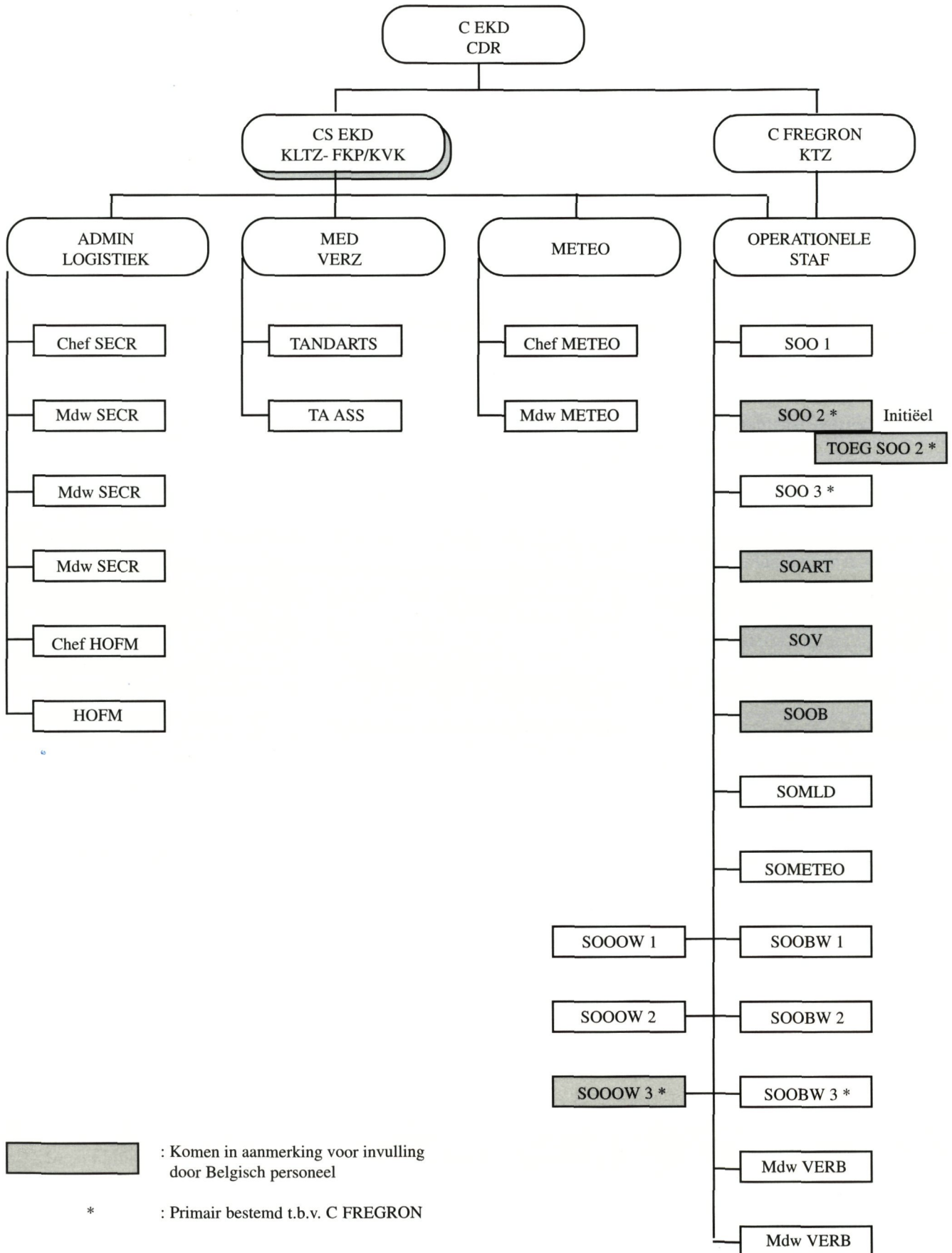
In 1971 werd de BENESAM studiegroep opgericht om mogelijke samenwerking en planning te onderzoeken. Een van de resultaten was de overeenkomst, getekend in 1973, met betrekking tot een mogelijke joint-venture voor de bouw van fregatten. Deze overeenkomst werd vernieuwd in 1977 en is nog steeds van kracht voor de modernisering van de uitrustingsstukken en wapensystemen aan boord van de Wielingen-klasse fregatten.

De ZM deed een beroep op de KNM om te assisteren met de voorbereidende plannen voor de bouw van fregatten. De sensoren zijn dezelfde als deze welke men aan boord van de Nederlandse schepen vindt, en het SEWACO systeem is van Nederlandse oorsprong. Verder is er nog een enge samenwerking met de Centrum voor Automatisatie van de Wapens en Commando Systemen van de KNM in Den Helder. De Belgische fregatten gaan regelmatig naar ginder en worden ook ingedeeld in het Nederlandse Eskader voor een periode van 3 tot 4 maanden. Voor ons betekent dit de mogelijkheid om in eskader verband te oefenen.

België en Nederland werkte ook samen met de Franse marine bij de bouw van de Tripartite klasse mijnenjagers. Dit protocol werd ondertekend in 1975 voor de studie, ontwerp en constructie van 40 identieke CMT's.

Tijdens de 1ste Golfoorlog (1987/1988) vormden de Belgische en Nederlandse marine een gezamenlijke mijnenbestrijdingsflottielje (Operatie "OCTOPUS"). BNS BREYDEL, BNS BOVESSE BNS ZINNIA, HrMs HELLEVOETSLUIS en HrMs MAASSLUIS stonden onder bevel van Commandant Busard, bijgestaan door een gecombineerde Nederlandse/Belgische staf en met operationele controle vanuit het Operatiecentrum (de "bunker") in Den Helder.

ORGANOGRAM STAF ABNL ESKADER



: Komen in aanmerking voor invulling door Belgisch personeel

* : Primair bestemd t.b.v. C FREGRON

De Integratie

Vanaf 1 januari 1996 brachten beide marines dus hun operationele commando's samen in het Marinehoofdkwartier in Den Helder. De geïntegreerde operationele staf staat onder commando van de ABNL en de commando-structuur is zodanig opgesteld dat beide landen hun nationale taken zelfstandig kunnen uitvoeren. De taal is engels of nederlands, maar onze zeemacht blijft wel tweetalig NL/FR.

Het operationele commando is thans toegewezen aan de Nederlandse Marine maar in de toekomst zal ook een Belgisch officier de functie van ABNL toegewezen krijgen.

Het ultieme bevel van elk schip blijft nationaal, waarbij elke regering het recht heeft haar schepen ten alle tijde voor eigen noodwendigheden te gebruiken.

De Belgische en Nederlandse schepen behouden ook hun thuishavens in Zeebrugge en Den Helder. Onze Zeemacht houdt ook haar operationeel commando-centrum voor nationale opdrachten.

De geïntegreerde staf bestaat uit een 100 -tal mensen, waarvan een 25 Belgen.

18 Zeemachters zijn ingedeeld bij de ABNL Staf (1 hoofdofficier, 3 hogere officieren, 4 officieren, 7 onderofficieren, 3 kwartier-meesters en matrozen), 2 op het secretariaat en 3 bij de administratieve cel.

De functies van ABNL en Deputy ABNL worden bekleed door officieren van verschillende nationaliteit en het Hoofd Operaties (HOPS) en Deputy HOPS heeft respectievelijk dezelfde nationaliteit als de ABNL en de Deputy ABNL.

Een Belgisch officier en onderofficier worden ook ingedeeld bij FREGRON teneinde de integratie, de opwerking- en trainingsschema's van het eskader te realiseren.

Een Belgisch stafofficier is ook ingedeeld bij het Analyse en Tactisch

Centrum ANTAC in Den Helder waar hij mee in staat voor het ontwikkelen en ontleden van de gezamenlijke doctrines en procedures. Deze Belgische officier zal de functie bekleden van stafofficier analyse en/of mijnenbestrijding.

Het uitvoeringsakkoord geldt voor onbepaalde duur. De toepassingen van het akkoord zullen jaarlijks besproken worden in overleg tussen de staven van onze zeemacht

Vanaf 1 januari 1996 wordt jaarlijks een gemeenschappelijk vaarplan (BENOPS) gepubliceerd welke de basis zal vormen voor de planning van het oefenen en opwerken van de schepen. Internationale opdrachten, zoals deelname aan SNFC, SNFL, blijven een nationale aangelegenheid. De planning ervan wordt door de geïntegreerde staf van de ABNL gedaan.

De commandostructuur is zodanig opgesteld dat ook strikt nationale taken en opdrachten zelfstandig vanuit het MHK in Den Helder uitgevoerd kunnen worden.

De nationale functies van Commandant der Zeemacht in Nederland (CZMNED) en de Belgische Commandant Marineoperaties (COMOP-SNAV) blijven behouden, alsook hun nationale bevoegdheden voor de externe relaties met andere marines en autoriteiten.

Elke vorm van taakspecialisatie zal worden vermeden. In tegenstelling met wat in sommige dagbladen werd vermeld, is het niet zo dat onze zeemacht zich nog enkel op

de mijnenbestrijding zou toeleunen en de Nederlandse marine op de anti-duikbootbestrijding.

Een tweede objectief zal zijn het vinden van een middel waardoor beide marines gezamenlijk uitrustingsstukken kunnen delen wat een aanzienlijke besparing met zich brengt. Schepen en materiaal zullen in onderhoud gaan hetzij in Nederland, hetzij in België en aankoopprogramma's zullen eventueel geharmoniseerd wor-

den.

Op gebied van uitrustingsstukken is er al een concrete samenwerking bij het onderzoek, het onderhoud en de ontwikkeling van de bouw van schepen.

Op logistiek vlak is het samenwerkingsakkoord een bevestiging van de voorgaande BEBESAM overeenkomsten. Deze bestaande akkoorden laten zeker een verdere integratie toe. Dit zou binnen een 10-tal jaar mogelijk kunnen leiden tot de gezamenlijke bouw van fregatten ter vervanging van de Wielingen- en Kortenaer-klasse.

Om nog meer kostenbesparend te werken loopt er al een onderzoek met betrekking tot de standaardisatie van de uitrustingsstukken en het gebruik van de gezamenlijke infrastructuur.

Een derde objectief is de verdere integratie van de opleidingen en trainingen. Gezamenlijke trainingssessies en oefeningen zullen belangrijker worden. Deze overeenkomst voorziet in de integratie van instructie d.m.v. de oprichting van een geïntegreerde operationele school in Den Helder en de opleiding van duikers, koks, stewards en mijnebestrijding in Zeebrugge en Oostende.

De opleiding van de radarspecialisten, sonartechniekers en operatie-officieren zal vanaf 1 september 1996 in Den Helder gebeuren. De Operationele School van St. Kruis, Brugge zal dan gesloten worden. Vanaf 1 september 1997 zullen de Nederlandse koks en stewards opgeleid worden in Brugge en wordt de Nederlandse Marinekokschool in Amsterdam gesloten.

Wereldwijd zien de marines door de inkrimping van de defensiebudgetten hun aantal schepen steeds maar verminderen. Aan de ander kant neemt het aantal operationele opdrachten steeds toe.

Besparingen, reorganisatie en afslanking zijn de kernwoorden bij deze doorgedreven integratie. Nadruk wordt gelegd op het samengaan van zoveel mogelijke walfuncties met het doel personeel beschikbaar te hebben

om op de operationele schepen te bemannen.

De samenwerking tussen België en Nederland kan leiden tot gezamenlijke programma's met andere marines. Zo werden er al o.m. samenwerkingsmogelijkheden onderzocht zoals met de Duitse en Spaanse marines en een nieuw type van Fregat en logistiek steun-schip. Onze Zeemacht is al gekontakteerd geweest door de Franse marine met de vraag de mogelijkheid te onderzoeken of een B/NL-eskader de Franse strategische oceaanstrijdkracht (SSBN's) zou kunnen beschermen en escortes leveren voor hun duikboten die in de Atlantisch

Oceaan gestationeerd zijn. Met het oog op de forse besparingen op het Franse defensiebudget wordt de Marine Nationale namelijk gedwongen het grootste deel van haar operationele oppervlaktevloot te groeperen in Toulon, de "Force d'Action Naval" en hun overzeese bases te behouden. Daarom wordt er besnoeid in de Atlantische vloot met het resultaat een gebrek aan escorteschepen die de SSBN's en andere duikboten moeten beschermen.

Een breed gamma van mogelijkheden tot samenwerking op bilaterale basis zal onderzocht worden: aankoopprogramma's, opleiding, SAR, oefen-

ningen, constructieprogramma's, logistieke standaardisatie, uitwisseling van personeel, peacekeeping en -making operaties gezamenlijk uitvoeren, humanitaire hulp, etc. Deze integratie is voorlopig uniek binnen de NAVO-marines en kan misschien, op termijn, een model zijn voor één Europese marine.

Guy A.H. Toremans

DE MARINECLUB TE OOSTENDE

Door de herstructurering van de Zeemacht is het gebouw van de "oude mess Onderofficieren" te Oostende, niet meer in gebruik genomen.

Het is spijtig om dit prachtig gebouw te laten verkommeren. Aangespoord door de Marine "spirit", werd een poging gedaan om de mess te laten uitbaten door een groep "anciens", maar buiten het kader van de Macht en samengebracht in een vzw.

Dit gebeurde eind 1995, en door een breinstorming van de vereniging der gepensioneerden van de Zeemacht (VGZM), de Royal Navy Section Belge (RNSB) en Hermis Sodales werd een groep van twaalf vrijwilligers samengesteld om deze droom uit te werken. Door de steun van de Marine Staf is er een concessie verkregen voor onbepaalde duur, dit tussen de Staf van de Krijgsmacht en de v.z.w. Samen met deze Staf zijn reeds enkele projecten op til. Alles zal dus nog verbeteren en de club zal

uitgroeien tot een plaats waar alle "Zeemachters", jong of oud, kunnen samenkomen. Er is reeds een ruime bibliotheek ter beschikking van de leden. De Club is er dus, het bestuur doet allerhande inspanningen om alle leden op een goede manier te ontvangen.

Zijn van ambtswege lid, alle actieve leden van de Marine, militaire en vaderlandslievende verenigingen kunnen lid worden, mits aansluiting en betaling van de bijdrage.

Op dit ogenblik is de Club open, elke vrijdag van 14.00 tot 20.00 en elke zondag (uitgezonderd Pasen, Pinksteren, juli en augustus) en dit van 14.00 tot 18.00.

De "niet leden" zijn eveneens welkom om kennis te maken met de Club en de leden.

Via deze weg dankt de beheerraad van de Club alle autoriteiten, die positief geholpen hebben aan het oprichten en het uitbaten van de zaak.

Alle inlichtingen kunnen bekomen worden bij de leden van het bestuur:

Voorzitter: Zeebroek André
Ondervoorzitters: Leerman Victor
Geldhof Roland
Dejonckheere Maurice
Secretaris: Henry Patrick
Secretaris-generaal:
Vanslambrouck Gilbert
Schatbewaarder: Windmeulen Antoine
Bestuursleden: Liénart Jean-Claude
Devillers Freddy
Vantorre André
Simons Jozef

De club is er "Leve de Club", wij zien u dus binnenkort.

10M(b.d.) A. Windmeulen

LES CADETS DE L'E.S.N. A L'ÉCOLE DU LARGE

Le 29 février dernier, le A960 **GODETIA** placé sous le commandement du CFP J.P. Hosdain (°1948), appareillait de la base de NAVCOMZEB (Zeebrugge) pour effectuer une campagne d'entraînement de deux mois qui, via l'Atlantique, la Méditerranée, la Mer Rouge, l'Océan Indien et la mer d'Oman (ou mer Arabique!) allait le conduire fin février, à Karachi, au Pakistan.

Le but du périple pour notre navire de Commandement et Soutien Logistique était non seulement d'arborer notre pavillon dans différents ports étrangers tels que Durres/Albanie, Antalya/Turquie, Djibouti, Beyrouth/Liban, Tanger/Maroc, etc., mais aussi, comme cela se fait depuis 1974, de permettre aux cadets de première candidature des 2 rôles linguistiques de l'E.S.N., - l'École Supérieure de Navigation d'Anvers - d'effectuer leur premier amarrage. Les candidats (et candidates) étant nombreux et les places disponibles à bord limitées, ces derniers furent répartis en deux "shifts". Un premier contingent de 34 "aspirants officiers" effectua le voyage d'aller à bord, avant d'être relevé à l'escale pakistanaise par un second groupe de 35 cadets amenés sur place par les soins de la BE-AIR Force.

Interrogé lors de son escale au pays "Sind", le Commandant Hosdain se déclara fort satisfait des conditions dans lesquelles se déroulèrent cette première partie de campagne, en dépit de 28 jours de navigation ponctués par une météo pas toujours clémente.

"L'ambiance fut toujours très positive; dès les premiers jours les cadets s'adaptèrent parfaitement à la vie du bord et aux exigences de la routine de mer. Pour mes officiers et moi-même, cet équipage "surnuméraire"



L'importante escale du BNS GODETIA à Karachi

ne constitua jamais une charge supplémentaire. En l'occurrence le Godetia n'était pas engagé dans une mission "militaire" spécifique telle que assistance de flottille ou appui logistique, et dès lors mon personnel put consacrer une partie de son temps à la formation des jeunes (futurs) pilotins".

Ceux-ci étaient de plus encadrés par 2 de leurs professeurs, les capitaines M. Clavareau et Magis ainsi que par 2 officiers de réserve de notre Marine, les ILZ Daems et VTZ(R) Koen Delafontaine, rappelés pour la circonstance, qui ne ménagèrent ni leurs efforts ni leur disponibilité.

Ce mois passé en mer permit aux cadets -et aux membres de l'équipage- de participer activement à l'entraînement et aux exercices qui président obligatoirement à la sauvegarde d'un navire en mer. Au fil des jours se succédèrent les postes "incendie", Damage Control, Man over Board ou Abandon Ship avec mise à l'eau réelle d'un life-Raft, etc.

En plus des cours théoriques et pratiques journaliers, ils purent se fami-

liariser avec les incontournables exigences que requiert un navire en route; les diverses corvées, postes de "Propreté", "chipper" la rouille, peindre, barrer ou courir le quart de jour comme de nuit. Se pliant volontiers à la nécessaire discipline qu'exige la vie en commun, dans un univers clos. Et le Commandant de commenter avec une pointe d'humour: "... il faut d'entrée de jeu qu'ils soient bien conscients ce dont sera fait leur vie professionnelle future!"

Comme en témoigne la carte fixée au mur du Ops-Room, l'itinéraire suivi par le Godetia depuis Zeebrugge affiche une navigation essentiellement côtière et emprunte les détroits de Gibraltar et de Messine, le canal de Corinthe et celui de Suez. Cette route programmée à dessein présente en effet plus d'intérêt pour les élèves et leur permet d'effectuer toutes sortes d'observations et travaux tels que relevements visuels sur des amers, utilisation d'instruments de navigation et autres plottings radar. De d'initier au balisage, aux Traffic-roads, aux flashings de phares et bouées ou



Le CPF Hosdain: ".. une fructueuse campagne d'entraînement pour tous"

d'évaluer les atterrages. Autant d'expériences nécessaire au bagage nautique des futurs officiers de marine que la seule pratique de la "haute mer" ne permet que dans une moindre mesure.

Cette campagne du BSN Godetia revêtait d'autres aspects encore, comme le soulignait le FKP Hosdain. En effet, les navires de Commandement et de soutien logistique A960 Godetia et A961 Zinnia rendent depuis 30 ans d'immenses services tant sur le plan militaire que celui de l'aide aux nations démunies ou en guerre. Rappelons l'opération EQUATOR- KISS --câd. La participation navale à l'opération RESTORE HOPE-UNISOM en Somalie du 23 août '92 au 3 janvier 1994-- qui apporta la preuve manifeste que dans les opérations de maintien de la paix, la meilleure et la plus sûre pour l'appui de troupes engagées à terre est encore et toujours la mer. Elle constitue aussi le chemin de repli dont l'existence est indispensable au moral des troupes déployées. Ainsi, la Marine a assuré l'appui du Bataillon Para-Commando déployé à Kismayo et tout le monde se souvient des louanges unanimes que les chefs de ce bataillon ont exprimés à l'égard du Zinnia.

Citons pour mémoire que 85% des villes et des centres stratégiques dans

le monde se trouvent situés à moins de 370 kilomètres (200 nautiques) des côtes!

Dans le cadre de cette campagne "Pakistanaise", l'escale initialement prévue à Alicante fut remplacée, pour des raisons humanitaires, par celle de Durrès en Albanie, où 800 matelas et 6.000 couvertures furent débarqués pour venir en aide à une population démunie de l'essentiel.

D'autre part, lorsqu'un navire de guerre pénètre dans des eaux territoriales étrangères, il pose un acte politique. Il joue alors le rôle d'Ambassadeur de la nation dont il bat pavillon et agit alors comme catalyseur dans les rapport économique-politiques.

Or, de par sa position géographique, le Pakistan occupe une position stratégique essentielle; c'est à la fois un état tampon entre diverses cultures et une plaque tournante entre le Moyen Orient et l'Asie.

Depuis plusieurs années la situation politique de ce pays est difficile et incertaine pour des raisons de différences ethniques, religieuses, de langue, de tension claniques, de corruption ou d'impérialisme indien. L'escale du Godetia, comme le déclare Mr W. Geens, notre Ambassadeur à Islamabad, 'à souligner que son Premier Secrétaire Peter Claes, est

officier de Réserve/Pont à la Force Navale) était fort importante et nécessaire car elle "soude les rapports politiques et contribue à favoriser les relations commerciales entre nos deux pays".

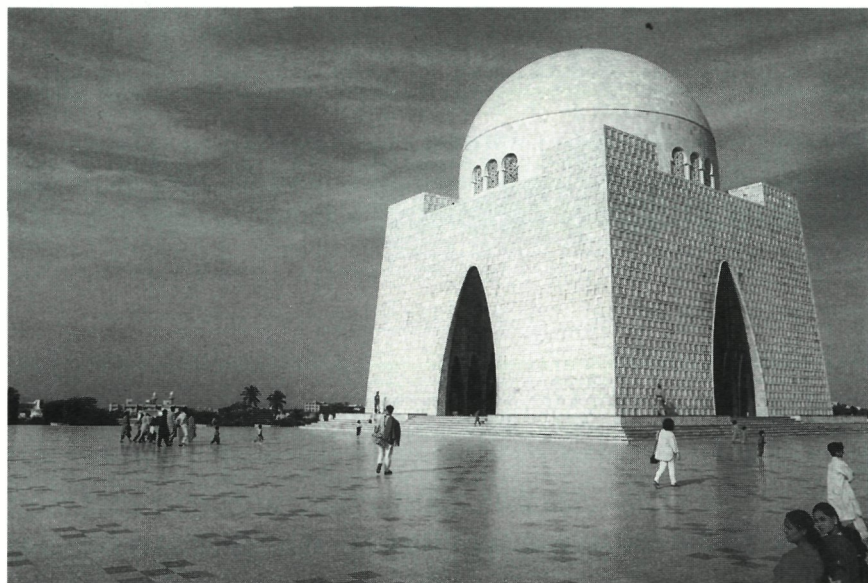
Outre l'implantation de quelques solides sociétés belges, la présence d'antennes de la Croix Rouge dans le Nord du pays, la présence d'observateurs belges au Cachemire dans le cadre du UNMOGIP (United Nations Military Observers Group in India and Pakistan) et d'autres formes d'assistance technique, une collaboration déjà longue entre nos deux marines militaires constitue également un interface non négligeable. Rapports qui se sont encore resserrés suite à la visite l'an dernier, d'une délégation navale belge conduite par le Vice-Amiral W. Herteleer au Staff de la PAK-Navy.

Le Pakistan a réellement pris conscience de l'importance de disposer de moyens de déminage à l'issue des deux guerres du Golfe. Un blocus stratégique de ses eaux territoriales, de ports militaires ou de commerce comme Karachi ou Port Qasim, se révélerait en effet catastrophique pour le ravitaillement de la population, voire pour l'économie du pays tout entier.

Conscient que la MCM demeure un des éléments essentiels de la guerre moderne, le Pakistan à encore acquis récemment 2 CMT français et il est prévu que des officiers pakistanais suivront prochainement des cours à EGUERMIN, tandis que des dragueurs feront escale à Ostende, pour y participer à des sessions de MOST, entre autre!

Dans l'avion qui nous ramenait de Karachi à Melsbroek, les 35 jeunes et sympathiques cadets (18 - 21 ans) du premier contingent ne se faisaient pas prier pour évoquer avec enthousiasme, toutes les péripéties de leur première grande aventure maritime.

Au cours de celle-ci les uns avaient entrevu une profession passionnante, d'autres avaient concrétisé un rêve de prime jeunesse ou pris conscience des



Le Pakistan, plaque tournante islamique entre le Moyen Orient et l'Asie. Le "Mazaar", mausolée en marbre de Quaid-e-Azam Mohammad Ali Jinnah, le père fondateur de la nation

Photos Fr. Philips

lourdes responsabilités à assumer à bord ou encore, appréhendaient (déjà) le crise maritime conjoncturelles que l'on dit volontiers cyclique!

Mais tous s'accordaient quant à la richesse d'une expérience humaine exceptionnelle, alliée à d'intéressantes découvertes de cultures différentes.

D'écouter cette ardente jeunesse encore toute grisée de vent et d'embruns du large, la tête pleine de souvenirs bigarrés, nous repassions en songe, le film déjà vieilli de notre première escale en terre étrangère. Un tranche de vie!

Assurément, rien n'a changé sous le soleil.. de Karachi.

A vous le soin, Messieurs les Cadets!

Saint Bernard du Spuikom

HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE



Maatschappij van de Brugse
Zeevaartinrichtingen N.V.

L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge
Tel. 050/44.42.11 - Fax 050/44.42.24

P. Vandammehuls, Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.32.11 - Fax 050/54.32.24

BNS GODETIA naar het "Land van de Indus"

Traditiegetrouw vertrok ook dit jaar een schip van onze zeemacht voor een trainingscampagne met de leerling officieren-ter-lange-omvaart van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen (HZA). De opdracht werd opnieuw toevertrouwd aan het commando- en logistieke steunschip BNS GODETIA. Onder bevel van FKP Jean-Pol Hosdain verliet het schip op 29 januari Zeebrugge met, naast haar normale bemanning, 2 kapitein-instructeurs, 2 reserve-officieren van de Zeemacht en een 1ste contingent van 34 kadetten voor een 28-dagen durende reis, via de Atlantische Oceaan en Middellandse Zee naar de Indische Oceaan.

De taken van het schip tijdens deze kruisvaart waren 3-voudig:

- 1) amarinage voor de kadetten van de HZA
- 2) humanitaire zending naar Durres, Albanië
- 3) "showing the flag" in de Indische Oceaan en Middellandse Zee

Een eerste stop was Durres (Albanië) waar, op vraag van het Ministerie van Landsverdediging, hulpgoederen ontscheept werden (800 matrassen, 6000 dekens 16000 gamellen). Dit was slechts 1/3 van de voorziene lading want het Nederlandse bevoorradingschip HMNS Zuiderkruis zal binnenkort de overige hulpgoederen naar deze Albanese haven brengen. Vanuit Durres ging het dan via het Kanaal van Corinthië, Antalya (Turkije), Suezkanaal en Djibouti naar Karachi, Pakistan waar de GODETIA op 26 februari aankwam¹.



Het vertrek van de Godetia vanuit Zeebrugge op 29 januari 1996

De volgende dag vertrok vanuit de militaire luchthaven van Melsbroek een Boeing 727 met het 2e contingent van 35 kadetten en de adjunct-direkteur van de HZA naar Karachi om de 1ste groep af te lossen. Een 17-tal journalisten kreeg van de zeemacht de gelegenheid mee te reizen om ter plaatse de kadetten bemanning en leden van de Belgische gemeenschap ter plaatse te interviewen.

De Belgische Ambassadeur, Z.E. Geens, zijn echtgenote en de Eerste Secretaris, Dhr. Claes, vlogen speciaal over van Islamabad om de bemanning, de kadetten en de journalisten persoonlijk te begeleiden tijdens dit bezoek.

Op vrijdag 29 februari vatte de GODETIA haar terugreis aan tijdens dewelke nog aangelegd werd in Beirut (Libanon) en Tanger (Marokko) vooraleer op 25 maart, na 57 dagen,

terug Zeebrugge binnen te lopen.

De klemtoon tijdens de trainingscampagne lag vooral op de nautische vorming en het toetsen van de theorie van navigatie, zeemanschap en verbindingen aan de praktijk. Voor de kadetten een perfecte combinatie van de inleiding van de theoretische vakken aan het praktijkgebonden aspect.

De kadetten werden ingedeeld in 2 groepen, dagmannen en wachtlopers. Degene met zeewacht, de wachtlopers, liepen 2x4h wacht op de brug waar zij zich vertrouwd maakten met het roerlopen, de radarnavigatie, het radarplotting, enz.

De dagmannen op hun beurt werden ingeschakeld in het dagelijkse leven aan boord waar zij ondermeer meehielpen met het onderhoud van het schip en oefeningen ivm de veiligheid aan boord (brandbestrijding, ave-

¹ Het laatste bezoek van een Belgisch marineschip aan Pakistan dateert van eind- 1978 toen de BNS WESTDIEP de haven Karachi binnenliep tijdens haar eerste grote buitenlandse reis naar de Indische Oceaan en de Golfstaten.



FKP J.-P. Hosdain Commandant van de Godetia

rij, man-overboord, etc). Elke dag kregen zij ook 4 uur cursus, gegeven door 2 de officier-instructeurs van de HZA (Kapitein Magis en Kapitein Claveraux) en 2 reserveofficieren van de Zeemacht (VTZ Koenraad Delafontaine en 1LTZ Daems). Het onderricht omvatte voornamelijk zee-rekenen, verbindingen, het gebruik van de navigatiemiddelen, zeevaart-instrumenten, aanvaringsreglement, zeekaarten, etc.

Tijdens deze kruisvaart werd daar waar mogelijk kort onder de kusten gevaren om de kadetten vertrouwd te maken met kustnavigatie. Zowel de heen- als op de terugreis ging via de Straat van Messina, het Kanaal van Corinthië het Suezkanaal en, daar waar men toelating had, binnen de 12nm-grens.

Het is zeker niet toevallig dat deze reis naar Pakistan ging want de Pakistaanse marine wil nauwer samenwerken met onze zeemacht. Vorig jaar, van 21 tot 25 mei, brachten Vice-Admiraal Willy Herteleer (toen nog Stafchef van de Zeemacht), KTZ Eugene Alleman (Direkteur Plannen

& Programma's) en LTZ De Beurme (Vleugeladjutant van de Stafchef) een bezoek aan Pakistan.

Op het programma stonden ontmoetingen met Admiraal Mansur ul Haque (Stafchef van de Pakistaanse marine), de Commander Karachi, Commmander Pakistan Fleet en Commander Logistics om de samenwerkingsmogelijkheden inzake mijnenbestrijding tussen de Belgische en Pakistaanse marines te onderzoeken.

Gedacht wordt de opleiding van Pakistaanse officieren aan EGUERMIN te laten doorgaan, in een later stadium eventueel gevolgd door het trainen van de bemanningen op de mine-warfare simulator.²

Tevens werd gezien hoe wij met onze "know-how" inzake marinepollutie Pakistan kunnen bijstaan. Verder wisselden Admiraal Herteleer en Admiraal Mansur ul Haque van gedachten over de conflicten tussen Pakistan en Indië en de stand van zaken met betrekking tot de Europese integratie.

HISTORIEK VAN DE PAKISTAANSE MARINE

Voor 1947 valt de geschiedenis van Pakistan samen met deze van Indië.

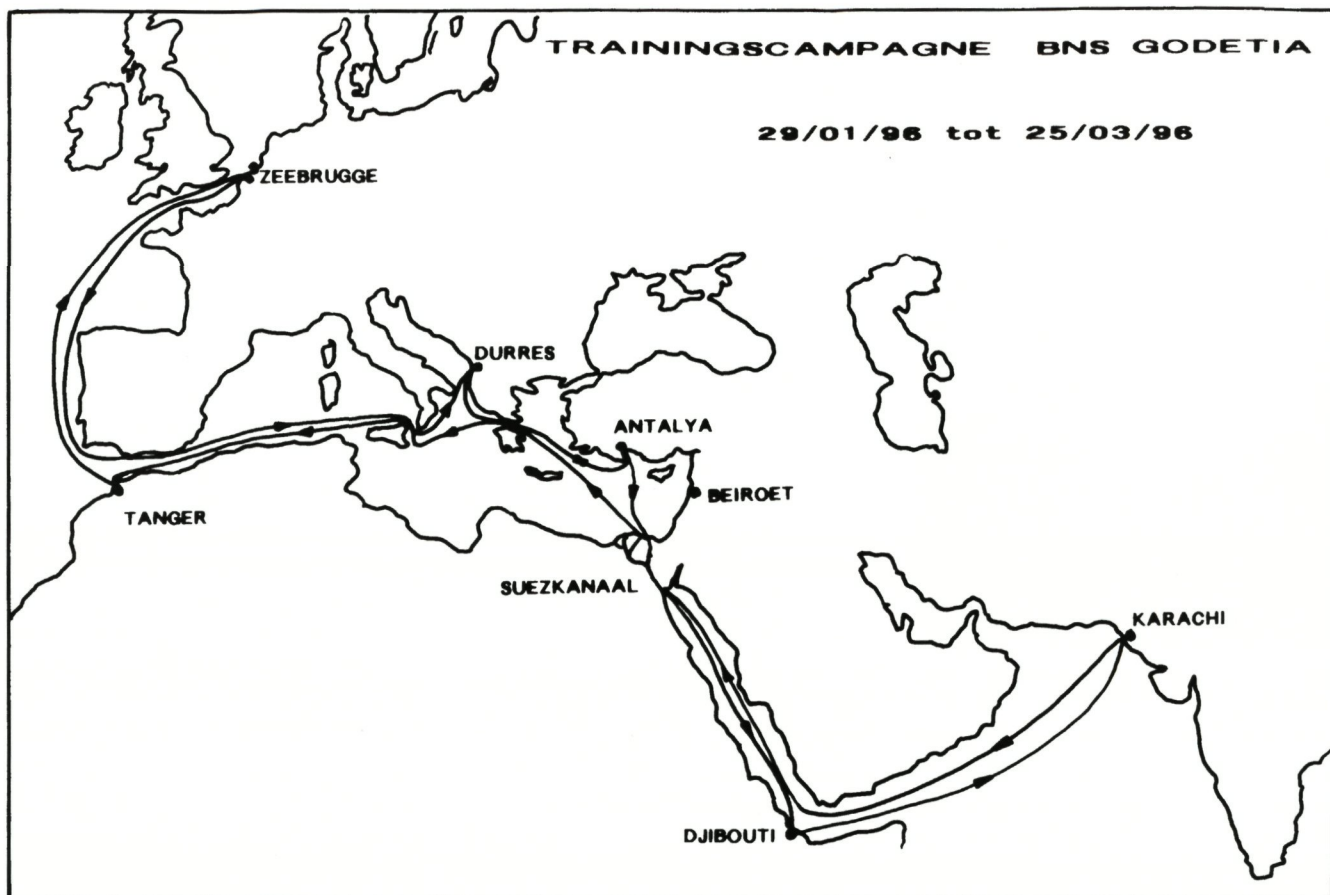
Het is pas wanneer de Engelsen zich uit het Indische Rijk terugtrekken dat Pakistan een onafhankelijke entiteit werd op 15 augustus 1947, mede dank zij het streven naar zelfstandigheid van de Islamitische Liga. Het land werd opgedeeld in een oostelijk en westelijk deel die zowel op geografisch als ethnisch vlak zeer verschillend waren en van elkaar gescheiden door een 1700 km brede strook Indië. Deze opdeling leidde tot massale volksverhuizingen waarbij miljoenen hindoes naar Indië vluchtten en miljoenen moslims naar Pakistan.

De republiek werd uitgeroepen op 23 maart 1956 en omvatte praktisch alle moslimstaten in de regio. Op 7 oktober 1958 volgde een militaire staatsgreep waarbij Ayub Khan als president werd aangesteld. In maart 1969 braken opstanden uit in het oostelijk deel van Pakistan en president Ayub Khan trad af ten gunste van Generaal Yahya Khan. Tijdens een korte oorlog in 1971 versloeg Indië, gesteund door Rusland, het Pakistaanse leger wat leidde tot de afscheiding van de oostelijke provincie. De republiek Bangladesh werd uitgeroepen op 1 december 1971.

Militairen deden op 5 juli 1977 opnieuw een staatsgreep waarbij generaal Zia-ul-Haq, Stafchef van het leger, aan de macht kwam, op zijn beurt in 1988 opgevolgd door president Ghulan Ishaq Khan. De huidige president is Fauk Ahmed Khan Leghari.

Bij de afscheiding van Pakistan werd de toenmalige Indische marine, de ROYAL INDIAN NAVY, verdeeld tussen Indië en Pakistan Deze laatste kreeg 14 schepen (4 fregatten, 6 mijnenvegers, 4 patrouilleboten en 1 trainingsschip), de meeste trainingscentra en ongeveer 3600 man (200 officieren en 3400 onderofficieren en manschappen). Zowel organisatie, administratie, technische bijstand en opleiding gebeurde door de Royal Navy. Tot 1 februari 1953 was de stafchef zelfs een Britse Admiraal bijgestaan door een staf van 60 RN-officieren. Dit Royal Navy-personeel werd geleidelijk vervangen zodat in 1961 de marine volledig uit Pakistani bestond. Vanaf 1963 ontving Pakistan aanzienlijke financiële hulp van Amerika waardoor de marine verschillende ex-RN schepen kon kopen waaronder 1 lichte kruiser, 4 destroyers, 2 fregatten en enkele logistieke steunschepen. In 1968 werden tevens 4 Daphné-klasse duikboten in Frankrijk aangekocht. 2 ex-RN Whitby-klasse fregatten en 3 ex-US Gearing-klasse destroyers werden over- gedragen. Het was in deze pe-

² Einde juni/begin juli komt de 2e Pakistaanse CMT, PNS MUHAFIZ naar Oostende. De bemanning zal een aantal mijnenbestrijdingscursussen volgen en MOST doorlopen.



riode dat de Pakistaanse marine zich sneller ontwikkelde dan de Indische.

Vanaf de 70-iger jaren echter, wanneer Indië de steun kreeg van Rusland, begon de Indische marine aan een gestage vooruitgang. Verdere uitbreiding van de Pakistaanse zee-macht kwam pas in 1978 met de transfer van 2 Agosta-klasse duikboten. Oorspronkelijk gebouwd voor de Zuid-Afrikaanse marine, kon Pakistan na het VN-wapenembargo tegen Zuid-Afrika deze duikboten in Frankrijk aankopen. Na de Sovjet invasie van Afghanistan in 1979 besloten Amerika en enkele Arabische landen Pakistan met een groots opgezet militair en financieel hulp-programma te steunen. Ook de banden met China werden aangehaald zodat tussen 1972 en 1980 12 Shangha II-, 4 Hainan-en 4 Huchwan-klasse patrouilleboten in dienst genomen werden.

In 1989 werden 8 ex-US Brooke/Garcia-klasse fregatten aan Pakistan geleasd voor een periode van 5 jaar.

Door het Pressler Amendement (gestemd op 1 oktober 1990 en dat een wapenembargo oplegde aan landen met nucleaire programma's) moest Pakistan deze fregatten tussen december 1992 en januari 1994 terug aan Amerika geven. Ook de geplande levering van 3 PC-Orion MPA's werd opgeschort.

Relaties tussen Pakistan en US gingen verder achteruit toen bleek dat de Pakistaanse bevolking Irak's standpunt steunde in de Golfoorlog. De US trok zijn 5000 "technische raadgevers" terug wat vooral problemen bracht voor de Pakistaanse marine inzake onderhoud van hun schepen en vliegtuigen.

In 1992 begon Pakistan onderhandelingen met de RN voor de transfer van 6 Amazon-klasse fregatten en de optie om eventueel nog enkele Leanders-klasse fregatten aan te kopen. De 6 ex-RN Amazon klasse fregatten, nu de Tariq-klasse genoemd, werden getransfereerd tussen novem-

ber 1993 en januari 1995.

DE PAKISTAANSE MARINE VANDAAG

Met uitzondering van deze 6 Tariq-klasse fregatten, de 2 Munsif-klasse CMT's en de PNS Nasr zijn de meeste andere schepen oud en dringend aan vervanging toe. Lange tijd verwaarloosde de marine ook haar mijnenbestrijding zodat deze technologisch zeer ver achterop was. In 1992 kwam daar echter verandering in. In januari werd een contract ondertekend met de Franse marine voor de aankoop van 3 Tripartite-klasse mijnenjagers. Het eerste schip, de ex-Sagittaire, kwam in dienst in november 1992 onder de naam PNS Munsif. De constructie van het 2e schip is thans beëindigd in Frankrijk, het 3e wordt eind volgend jaar afgeleverd.

De enige moderne steunschepen die

PAKISTAANSE MARINE

(Jane's Fighting Ships 1995/96 - 98e Editie)

6 duikboten

2 HASHMAT-klasse (Agosta-type)

4 HANGOR-klasse Dahné-type)

3 Italiaanse COSMOS-type midget-duikboten

2 ex-US Gearing-FRAM 1 DESTROYERS

8 FREGATTEN:

6 TARIQ-klasse fregatten (ex-RN Amazon Type 21)

2 ex-RN Leander-klasse fregatten

4 Mijnenvegers:

2 MAHMOOD-klasse (ex-USN MSC's)

2 MUNSIF-klasse (Eridan-type)

(+ 1 onder constructie)

13 patrouilleboten:

4 Chinese HUANGFEN-klasse

4 Chinese HAIBAT-klasse

3 Chinese SHANGAI II-klasse

1 TOWN-klasse

1 onderzoekingschip

3 bevoorradingschepen:

PNS Dacca (ex-US Mission-klasse)

PNS Nasr (Fuqing-klasse)

PNS Moawin (ex-HrMs Poolster)

2 drijvende droogdokken, 2 havensleepboten en 2 haventankers

Maritime Security Agency

1 ex-US Gearing FRAM 1-klasse destroyer

4 Barkat-klasse Offshore Patrol Schepen

2 Shangai II-klasse patrouilleboten

Marineluchtvaartdienst (basis in Drigh Road-Karachi):

6 Westland Mk45 Sea Kings

4 Alouette III,

4 Breguet Atlantic MPA's en 2 Cessna's (voor opleiding van piloten)

contract, ondertekend in Islamabad op 21 september 1994, voor de bouw van 3 Agosta-90B's.

Het eerste schip zal gebouwd worden op de DCN werven in Cherbourg, het 2e en 3e schip in Pakistan onder Franse licentie.

Tot nu toe hebben alle schepen als thuisbasis Karachi, maar de nieuwe marine basis in Ormara zal tegen begin 1997 in dienst genomen worden. Het is de Belgische baggerfirma Jan de Nul die de bagger- en uitdiepingswerken uitvoert. Een nieuw drijvend droogdok staat ook op de verlanglijst maar bij gebrek aan de nodige budgetten zal dit nog een tijdje op zich laten wachten.

OPDRACHTEN EN MISSIES

Traditioneel is de marine de minst bedeelde strijdmacht. Het land is voor zijn bevoorrading (voornamelijk brandstoffen) aangewezen op maritiem verkeer zodat het vrijwaren van de maritieme aanvoerroutes van groot belang is.

Pakistan heeft slechts 2 havens van enige betekenis: Karachi en Port Qasim. De eerste is de belangrijkste commerciële haven, de enige waar de overslag van ruwe olie mogelijk is en tevens de enige operationele marinebasis. Bijgevolg heeft Karachi dus een groot strategische belang. Port Qasim, daarentegen, is een moderne haven, geschikt voor de graanexport maar minder als marinebasis.

Opdrachten van de Pakistaanse marine omvatten:

- het verzekeren van de veiligheid en controle van de havens, territoriale wateren en maritieme aanvoerroutes (SLOC's). Deze laatste omvatten de o.m. de routes naar de Perzische Golf, het Suez Kanaal, Oost-Afrika en het Verre Oosten.
- opleiding verzekeren van eigen personeel en bevriende naties
- assistentie verlenen tijdens humanitaire operaties
- samenwerken met de land- en lucht-

de marine heeft is de PNS Nasr (Chinese Fuqing-klasse, aangekocht in 1987) en de ex-HrMs Poolster van de Nederlandse marine (overgedragen in juli 1994). Hernoemd in PNS Moawin zal dit schip de 50-jaar oude PNS Dacca vervangen.

De vorige Stafchef, Admiraal Saeed

M. Khan bracht in 1994 een bezoek aan Singapore met het oog op de mogelijke aanschaf van Victory-klasse korvetten.

De 4 Daphnè-klasse duikboten zullen ook vervangen worden door een verbeterde versie van de Agosta-klasse duikboten. Frankrijk won het

GEOGRAFISCHE SITUATIE

Pakistan is een Islamitische Republiek met een federale structuur. Het land grenst aan Indië in het oosten, Iran en Afghanistan in het westen, Kashmir in het noorden en de Arabische Zee in het zuiden. De grens met Afghanistan is 2240 km., die met Indië 1600 km.

Met een totale oppervlakte van 891.940 km² is Pakistan ongeveer 29 maal groter dan België. Het land telt 4 provincies: Sind, Panjab, Baluchistan en de North West Frontier Province en een bevolking van, officieel 136 miljoen inwoners, waarvan 97% moslims, 1,8% hindoes en 1,2% katholiek. Het land heeft niet alleen het hoogste geboortecijfer ter wereld, maar ook de hoogste kindersterfte. De grootste steden zijn Karachi (tot 1959 de hoofdstad), Islamabad (hoofdstad sinds 1959), Lahore, Peshawar, Faisalabad en Hyderabad.

Landbouw is verreweg het voornaamste middel van bestaan en slechts een klein gedeelte, vooral het gebied rond Karachi, heeft industrie (textielindustrie).

Intern wordt Pakistan gekonfronteerd met multi-etnische bevolkingsgroepen, grote aantallen vluchtelingen, politieke inkoherentie, economische problemen, corruptie, terrorisme en armoede. Extern zijn er vooral politieke spanningen met Indië en economische instabiliteit van de Indische regio. Vooral Kashmir blijft een broeinest tussen Pakistan en Indië.

Sinds Pakistan's onafhankelijkheid in 1947 is het land al 2 maal in oorlog geweest met Indië over deze staat.

macht

Van primordiaal belang is de bescherming van de 1046 km lange kust, de verdediging van Karachi, Port Qasim en de secundaire havens Gwader, Jiwani, Rasomrah en Pasni. Karachi ligt op amper 200 km van de grens met Indië. Schepen opereren vooral in de Arabische Zee of kort onder de Pakistaanse kust. Deployments naar Oman en havens in de Rode Zee en Oost Afrika worden regelmatig ondernomen. De marine neemt ook alle gelegenheden te baat om oefeningen te houden met marineschepen in transit of bezoekende eskaders voornamelijk de US Navy, Royal Navy, Franse en Turkse marines. Na het bezoek van de GODETIA kwam er een Saoedi-Arabisch eskader naar Karachi voor gezamenlijke oefeningen, gevolgd door het aanleggen van 2 Iraanse marineschepen. Later dit jaar zal de Pakistaanse Marine een bilaterale oefening houden met de Iraanse marine.

PERSONEEL

Aan het hoofd van de Pakistaanse marine staat Admiraal Mansurul Haque, Stachef van de Zeemacht. Onder zijn bevoegdheid vallen 4 sub-commando's:

- Commander Pakistan Fleet (COMPAK) is verantwoordelijk voor de operationele vloot, zijnde de oppervlakteschepen, duikboten, mijnbestrijdingsschepen, marineluchtvaartdienst.
- Commander Karachi (COMKAR) staat in voor de opleiding, training en verdediging van de kusten
- Commander Logistics (COMLOG) is verantwoordelijk voor de logistieke steun, administratie en de scheepswerf in Karachi
- Commander Northern Fleet (COMNOR)

De marine telt momenteel ongeveer 22.000 manschappen (2200 officieren, 15000 onderofficieren en matrozen), 5.000 reservisten en een klein korps mariniers (+/- 190 man) opgericht in 1991. Er is geen militaire dienstplicht zodat het marinepersoneel volledig uit vrijwilligers bestaat. Zij tekenen een contract van 10 jaar en al naargelang hun specialisatie kunnen zij dit verlengen met 15 of 21 jaar.

De belangrijkste trainingscentra zijn PNS Himalaya en PNS Rahsar de Marine-ackademie, het opleidingschip PNS Tughril, de duikbotenschool PNS Iqbal, de marineluchtvaart van PNS Mehran en het

tactische trainingscentrum PNS Karsaz allen gesitueerd in Karachi en omgeving alsook het Defensie College van Marine opgericht in 1971.

De opleiding binnen de marine is goed te noemen omdat de laatste jaren computers en simulatoren hun intrede gemaakt hebben. Vooral de officieren zijn zeer goed opgeleid. Zij worden gerekruteerd via de universiteiten, de kadettenscholen (waar ook de Land- en Luchtmacht hun officieren rekruteren) en de Marinekadettenschool.

De kandidaat officieren gaan naar de Marineacademie waar zij een basisopleiding krijgen van 18 maanden, gevolgd door een periode van 6 maanden op zee, waarna zij opnieuw voor 24 maanden terugkeren naar de academie voor een doorgedreven technische vorming.

De marineacademie, gesitueerd op Manora Island in Karachi en opgericht in 1970, levert 80% van het officierenbestand. Aan de academie worden ook studenten van de bevriende arabische marines opgeleid, vooral uit Saoedi Arabie, Qatar en Verenigde Arabische Emiraten.

De laatste jaren worden vele van de jonge dynamische officieren opgeleid aan westerse marineacademies en universiteiten in Frankrijk, Engeland

en USA. Zij dienen, samen met de betere onderofficieren, ook in buitenlandse marines, vooral dan bij de Arabische, waar zij de opleiding van de bemanningen verzekeren en het kader leveren aan boord van sommige schepen. De gewone matrozen daarentegen hebben amper het lager onderwijs doorlopen.

Algemeen beschouwd mag men stellen dat de Pakistaanse marine een strijdmacht in de Indische regio is waar terdege rekening mee gehouden moet worden. De grootste dreiging voor Pakistan blijft Indië, een geduchte buur met een goed georgani-

seerde en uitgeruste vloot. In de eerstkomende jaren zal de Indische marine een vliegdekschip, nucleaire duikboten en destroyers in dienst nemen.

De Pakistaanse regering heeft zich blijkbaar gerealiseerd dat haar marine zeker meer financiële middelen ter beschikking moet krijgen wil ze in staat zijn, bij een eventueel conflict met Indië, weerwerk te leveren en haar havens een maritieme aanvoerroutes open te houden.

Tot nu toe volgde de Pakistaanse marine een politiek waarbij degelijke "tweedehands"-schepen werden

aangekocht om deze dan een grondige "mid-life" modernisering te geven. Door de verhoging van het defensiebudget krijgt de Pakistaanse marine nu de mogelijkheid de nodige technologie en vakkennis aan te schaffen om haar eigen schepen te bouwen en te onderhouden, en zo minder afhankelijk te worden van de West-Europese scheepswerven.

Met dank aan:

FKP G. Vanlerberghe - Kabinetschef Stafchef Zeemacht

FKP J.P. Hosdain - Commandant BNS GODETIA

VTZ Didier DEWEERDT - SID Persdienst Zeemacht Guy A. H. Toremans



"Met sympathie van uw supermarkt"



Delhaize "De Leeuw"

Leopold III laan, 7
8400 OOSTENDE


PARIBAS BANK
BELGIE

Paribas Oostende

Leopold III laan, 13
8400 OOSTENDE

Tel: 059/50.08.33 Fax: 059/80.87.27

Kantoordeur: Dirk Haerincx

Private Banking: Etienne De Corte

Vice-Admiraal P. VAN DYCK - IN MEMORIAM

Geboren in Antwerpen op 29 oktober 1919 volgde P. Van Dyck Grieks-Latijnse humaniora aan het St. Berchmanscollege.

Reeds jong door de zee aangetrokken schreef hij zich op 19-jarige leeftijd in als cadet van de 32e promotie Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. Ingescheept aan boord van het schoolschip "Mercator" tijdens een kruisvaart naar Amerika en Belgisch Congo werden de cadetten plots van hun vaderland gescheiden door de Duitse invasie op 10 mei 1940.

Van Dyck, samen met 12 van zijn kameraden, maakten van een tussenstop in Belgisch Congo gebruik om te ontschepen. Met de bedoeling de Royal Navy te contacteren om de vijand te helpen bestrijden, monsterte hij aan aan boord van een cargo met bestemming Zuid-Afrika.

Maart 1941 vervoegt hij de Royal Navy in HMS ROYAL ARTHUR als "ordinary seaman" (matroos)

Bevorderd tot Sub Lieutenant Royal Naval Reserve scheept hij in april

1942 in als navigatieofficier aan boord van de HMS ILFRACOMBE van het 13th Flotilla Sweepers, waar hij deelneemt aan verschillende Atlantische konvooien tussen N. Ierland en Gibraltar, de Raid op Dieppe en aan diverse mijnveegoperaties in de Noordzee.

Ten gevolge van "accelerated promotion" werd Van Dyck op 20 juni 1942 bevorderd tot Lieutenant RNR.

Als navigator aan boord van de HMS LYME REGIS van de 2e divisie van het 15th Flotilla of Fleet Sweepers neemt hij tussen juli 1943 en november 1944 deel aan anti-onderzeebootpatroeljes tussen Island en Scapa Flow. Op 15 juni leidde hij zijn flottielje doorheen de mijnevelden die de landing op "Sword Beach" mogelijk moest maken.

November 1944 komt Van Dyck terug naar zijn geboortestad als degaussing officier van de R.N. Party 1501.

In februari 1946 gaat hij over naar de Zeemacht als Luitenant-ter-zee degaussing officier.



Vice-Admiraal (b.d.) P. VAN DYCK

Na de oorlog werd Peter Van Dyck belast, samen met zijn collega's officieren met de reorganisatie van de Zeemacht en het mijnevegen van de territoriale wateren en Schelde.

Zo diende hij achtereenvolgens aan boord van de visserijwachtschepen Breydel en Artevelde en op het weerschep fregat LTZ Billet.

In 1951 nam hij het bevel over de "A.F. DUFOUR" hoogzeemijnenveger. Van juni '57 tot 1958 had hij het commando over de Kamina waar hij het transport van de para-commando's naar onze toenmalige kolonie onder zijn hoede nam.

In 1960 is hij opnieuw Commandant van de Kamina, het vlaggeschip van de Zeemacht die de onafhankelijkheid van de Belgische kolonie moest voorbereiden. In de woelige periode was de Marine Task Group op de beneden Congo samengesteld uit Kamina, 4 Algerines escorteurs, 4 riviervedetten en hulpvaartuigen. Peter Van Dyck was Stafchef van deze



21 mei 1988: Vice-Admiraal P. Van Dyck tijdens een bijeenkomst van de "Algerine Association"



22 mei 1988: Vice-Admiraal Van Dyck tijdens de plechtigheid aan het "Naval Memorial" te Southsea Portsmouth
(Foto's 1LZ(b.d.) A. Devos)

task-groep die bijdroeg tot de ordehandhaving in de regio en tot de evacuatie van de kolonialen.

In 1964 werd hij Commandant van de Operationele Groepering van de Zeemacht te Oostende.

1970 bevorderd als Commodore werd hij Inspecteur Generaal van de Zeemacht om tenslotte in 1973 Stafchef te worden van de Zeemacht.

26 augustus 1976 wordt zijn graad Commodore omgezet in Divisieadmi-

raal. Op 30 september 1980 ging Vice-Admiraal Van Dyck op rust.

Onder zijn bevel en impuls kreeg de Marine 4 nieuwe fregatten van het type W, alsook de Tripartite mijnenjagers.

Hij was het ook die de eerste steen legde van de nieuwe Marinebasis te Zeebrugge meteen de start voor een massale marineverhuis.

Vice-Admiraal Peter Van Dyck overleed op 7 december. Hij was 76 jaar oud geworden.

Eens uitgeroepen tot "Seaman of the Year" bewaren wij allen de herinnering aan een bijzonder toegewijd, soms harde maar rechtvaardige chef vol passie voor zijn beroep die zich volledig aan de marine gaf.

W. Bosteels

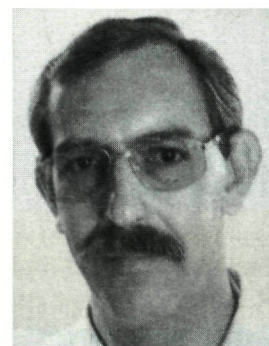
Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



VAM (b.d.) J.P. VAN DYCK



VAM (b.d.) J. DE WILDE



1MC C. DUFOUR



1MC(b.d.) R. DECLERCQ



MTR (b.d.) J. DARTE



1MT R. DEPOORTERE

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

FKP (b.d.) M. BOYDENS
1OM (b.d.) P. VANDERSTEEN
1MC (b.d.) F. CORNETTE
1MC (b.d.) A. GOOSSENS
1MC (b.d.) R. MAENE
1MR F. STEENHAUT
KMT (b.d.) R. VANHOUTTE
KMT (b.d.) W. VERNIMMEN

IN MEMORIAM VICE-ADMIRAAL JOZEF DE WILDE

Vrijdag 26 april jl., had onder massale belangstelling, in de Sint-Willibrorduskerk te Middelkerke, de uitvaartplechtigheid van Vice-Admiraal Jozef De Wilde, gewezen Stafchef van de Marine.

Gevulde loopbaan

Vice-Admiraal Jozef De Wilde, werd geboren in de oktobermaand van 1931 in de Oost-Vlaamse gemeente Wanzele, een deelgemeente van Lede bij Aalst, dus een geboren Oostvlaming, maar verhuisde naar Oostende in oktober 1957 en bleef er wonen tot en met maart 1966, waarna hij samen met zijn familie naar Middelkerke verhuisde.

Na zijn studies aan de Koninklijke Militaire School, 92ste Promotie Alle Wapens, vatte hij als jonge officier zijn vorming als Marineofficier aan bij de Academie der Canadese Strijdkrachten te Victoria (Brits Colombië) en te Halifax (Nieuw Schotland). In 1992 werd Admiraal De Wilde trouwens in het "Royal Roads Military College" te Victoria als eregast ontvangen tijdens de "Graduation Ceremony" aan dit College.

Na zijn benoeming tot Aspirant, eind december 1954, vervulde hij diverse staffuncties aan boord van verschillende schepen van onze Marine. Het was ook in dat jaar, juli 1960, dat hij officier operaties was - dat is verantwoordelijke voor navigatie en verbindingen - aan boord van de Algerine "Dufour" die toen deelnam aan de "Operatie Camoens" in het toenmalig Belgisch Congo, waar de onafhankelijkheidsfeesten lelijk uit de hand liepen.

In 1964 behaalde hij het brevet van Officier Specialist in de mijnenbestrijding en voerde vervolgens het bevel over verscheidene mijnenvegers en over het onderzoekingschip "Meche-

len". Hij werd bevorderd tot Korvetkapitein in 1970 en nam de functie waar van tweede Commandant aan boord van de "Zinnia" en in 1972 voerde hij bevel over het Zeemacht-smaldeel mijnenvegers.

Aan wal bezette hij achtereenvolgens de posten van Officier Adjunct Operaties te Oostende. Instructeur bij de Nato-Mijnenbestrijdingsschool, Hoofd Sectie Officiersopleiding, Commandant van de Nautische School Zeemacht en Hoofd Ondersectie op de Staf van de Zeemacht. Als toemaatje was hij bovendien tussen de jaren 1969 en 1976 onderwijsgelastigde voor de vakken Navigatie en Hydrografie aan de Koninklijke Militaire School.

Hij werd bevorderd tot Fregatkapitein in 1976 en deed tot 1979 dienst op de Staf van de Geallieerde Opperbevelhebber van het Kanaal te Northwood. In 1980 en 1981 voerde hij bevel over het Fregat "Westdiep" en was tevens Commandant van het Smaldeel Fregatten.

Eind 1980 werd Jozef De Wilde tot Kapitein-ter-zee benoemd. Van 1981 tot 1984 werd hij Hoofd van de Sectie Plannen en Programma's bij de Staf van de Zeemacht en volgde ook nog een cursus aan het "Nato Defence College" te Rome. Van 1984 tot 1986 werd hij Adjunct-Stafchef van de Zeemacht, ondertussen werd hij eind 1985 benoemd tot Divisieadmiraal. Tussen 1986 en 1989 was hij nog Chef van de Algemene Dienst Personeel bij de Generale Staf om tenslotte op 26 december 1989 bevorderd te worden tot Vice-Admiraal en vier dagen later tot Stafchef van de Zeemacht.

In de drie jaar dat Admiraal J. De Wilde, Stafchef van de Zeemacht was veranderde de internationale toestand op een ingrijpende wijze, het verdwijnen van het ijzeren gordijn, het uit-



eenvallen van het Warschaupact, de hereniging van Duitsland, de ineenstorting van het Sovjet-imperium, maar ook de tweede Golfoorlog, waarbij zes zeemachtschepen en 570 bemanningsleden bij betrokken waren.

Wat vrienden en insiders reeds lang wisten, kwam nu volop in het openbaar, de grote bewogenheid van de Stafchef, zijn voortdurende zorg voor "zijn" bemanningen in de Golf maar ook voor de familieleden. De vele familiedagen en contacten met de familieleden, de band die toen gesmeed werd hebben we hoofdzakelijk aan Admiraal De Wilde te danken.

Uitvaartplechtigheid

Het bovenstaande verklaart dan Hook meteen de massale aanwezigheid van vrienden, kennissen, familieleden, hoge burgerlijke- en militaire autoriteiten, parlamentsleden maar ook zeer talrijke afgevaardigden van zeemachtgepensioneerden, oudgedienden, reserveofficieren en uiteraard ook de actieve marinemen- sen van hoog tot laag.



De Muziekkapel van de Zeemacht onder leiding van Kapelmeester Kapitein Snellinckx zorgde voor een indrukwekkende instrumentale begeleiding. Het was Vice-Admiraal Willy Herteleer, Algemeen Stafchef, die de familie en aanwezigen, waaronder de voormalige Stafchefs, Vice-Admiraal André Schlim en Vice-Admiraal Edmond Poulet alsook de huidige Stafchef Divisieadmiraal Verhulst, begroette en tijdens zijn openingswoord de talrijke kwaliteiten van de overledene memoreerde als scheeps-

maat, navigator, leermeester, leider, maar ook als echtgenoot, huisvader en vriend.

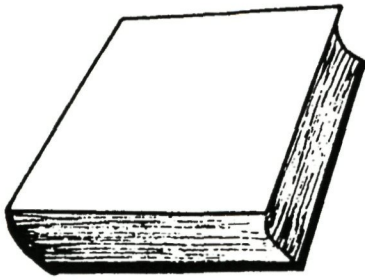
Voor de Marine was het een droevige dag, door hun massale aanwezigheid in de kerk hebben de marinemensen aan Admiraal De Wilde, aan zijn echtgenote, zijn kinderen en kleinkinderen getuigenis willen afleggen van hun grote dankbaarheid aan deze bekwame opperofficier, maar ook en vooral aan de door en door sociaal voelende mens Jozef De Wilde.

Zijn talrijke vrienden, collega's en scheepsmaten zullen hem zeker "een gedacht, een groet, een gebed" hebben gegeven.

One day we will meet again on the other side of the ocean ...

1MC(b.d.) Eddie Van Haverbeke
Oud-hoofdredacteur Neptunus





BOEKBESPREKING

Onovertroffen reisverhalen te boek

Recent kwamen twee boeiende reisverhalen op de markt. Gebundeld als "De Werken van Jacob Haafner, deel 1 en deel 2" betekent de uitgave de herontdekking van deze auteur, wiens reisverhalen onovertroffen zijn in de Nederlandse letterkunde. In vijf meeslepende verhalen liet hij zich kritisch uit over het Europese kolonialisme en de rol van het christendom. Daarmee koos hij vijftig jaar vóór Multatuli fel stelling tegen onderdrukking en onrecht.

Jacob Gotfried Haafner werd op 13 mei 1755 te Halle (Duitsland) geboren. In 1793 kwam hij met zijn ouders naar Amsterdam, waar zijn vader een medische praktijk begon. Drie jaar later ging hij met zijn vader, die als chirurgijn in dienst was getreden van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC), mee naar Azië. Vlak voor de aankomst in Kaapstad overleed zijn vader. Jacob werd ondergebracht bij een pleeggezin aan de Kaap. Na een kort verblijf in Batavia keerde hij in de zomer van 1770 terug in Amsterdam. Hij kon er niet aarden en besloot zo snel mogelijk weer naar Azië te vertrekken. In 1773 arriveerde hij in India waar hij tot 1786 zou blijven. Hij werd klerk op de belangrijkste factorij van de VOC aan de Coromandelkust, Negapatnam. Het eentonige bestaan van compagniesklerk beviel hem ech-

ter niet en in 1779 nam hij ontslag. Hij vestigde zich als vrijburger in Negapatnam. Niet lang daarna trad hij als boekhouder in dienst van J.D. Simons, tweede man van de factorij Sadras even ten zuiden van Madras. Volgens eigen zeggen bracht hij hier de aangenaamste tijd van zijn leven door. Het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog maakte aan deze gelukkige periode een eind. Op de vlucht voor een enorme hongersnood belandde hij in 1782 op Ceylon, dat nog steeds in Nederlandse handen was. In 1783 vertrok hij van hieruit naar Calcutta, waar hij als boekhouder in dienst trad van de voormalige Engelse gouverneur van Bengalen. Hij bleef er tot 1786, gedurende welke tijd hij een klein kapitaal vergaarde en de handel. In 1787 keerde hij naar Europa terug.

Haafners langdurig verblijf in India heeft niet nagelaten hem diepgaand te beïnvloeden. Hij was buitengewoon verontwaardigd over het gedrag van de Europeanen in Azië, dat volgens hem gekenmerkt werd door hebzucht, wreedheid en onverschilligheid. Keer op keer constateerde hij dat de inheemse bevolking slachtoffer werd van de Europese overheersing. Zelf toonde hij zich zeer ontvankelijk voor en geïnteresseerd in de Indiase cultuur en samenleving. Hij leerde verschillende Indiase talen en maakte stu-

die van de Indiase geschiedenis. Ook ondernam hij diverse reizen door het subcontinent en bezocht oudheidkundige monumenten.

De verschenen twee delen zijn opgedeeld in verschillende reisverhalen. Zo bevat het tweede deel van de "De Werken van Jacob Haafner" de teksten "Reize te voet door het eiland Ceilon", en "Reize naar Bengalen en terugreize naar Europa". Haafner doet in zijn geschriften uiterst levendig verslag van zijn spannende wervervaren. Net als in het eerste deel toont Haafner zich in het tweede boekdeel zich een radicale criticus van het kolonialisme.

"De Werken van Jacob Haafner" verschenen in de reeks "Werken van de Linschoten-Vereniging", bezorgd door J.A. de Moor en P.G.E.I.J. van der Velde. De boeken werden uitgegeven door Walburg Pers, ISBN 906011.943.6 en ISBN 90611.777.8. Deel één telt 367 pagina's, deel twee 384 bladzijden. De boeken zijn gebonden met stofomslag en geïllustreerd.

F. Neyts

Geschiedenis van Van Nievelt Goudriaan & CO's Stoomvaart Maatschappij

Bij Uitgeverij De Alk uit het Nederlandse Alkmaar verscheen onlangs een vijfde boek over de Nederlandse rederijen. Dit keer zetten de auteurs Frank Haalmeijer en Ben Scholten "Van Nievelt Goudriaan & CO's Stoomvaart Maatschappij" onder de spots.

Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij is niet opgenomen in de grote fusies uit de jaren '70. Opgericht in 1905 door de opvallende, energieke jonge Goudriaan, die samen met de vermogende van Nievelt kans heeft gezien een vooraanstaande rederij in het Rotterdamse te vestigen. Zelfs op enig moment is Nigoco (de verkorte telegramnaam) de snelst groeiende

rederij van Nederland geweest. Grote en kleine handelsvaart, lijndienst en wilde vaart, stukgoed, vries- bulk- en tankvaart en passagiers- en containervervoer hebben tot de activiteiten van de rederij behoort.

Een veelzijdig en afwisselend bedrijf, dat in de jaren '80 langzaam afstevende op het einde. In 1991 vielen de laatste sterren. De auteurs hebben beiden als bemanning bij de rederij gevaren. Haalmeijer's vader heeft daarnaast 34 dienstjaren op het hoofdkantoor in Rotterdam achter de rug. Zelf was hij van jongs af aan in de rederij geïnteresseerd. Met behulp van vele foto's en tekeningen hebben de auteurs getracht het beeld en de sfeer van Goudriaan's sterrenvloot

voor de vergetelheid te behoeden.

Het boek is een waardevolle bijdrage binnen de maritieme geschiedschrijving van de lage landen. Uiterst waardevol is de opgenomen volledige vlootlijst van de rederij. "Van Nievelt Goudriaan & CO's Stoomvaart Maatschappij" is geïllustreerd met ruim 400 foto's. Het boek - op A4 formaat met harde kaft - telt 208 pagina's en kost 1.598,-BEF. In de boekhandel is het te verkrijgen onder het ISBN nummer 90 6013 029 4. In België worden de publicaties van Uitgeverij De Alk verspreid door BVBA Agora, Posthoornstraat 1, in 9300 Aalst.

F. Neyts

"Kunst op het water, Nederlandse Scheepssier, 1650 - 1850"

Bij Walburg Pers, Amsterdam verscheen een hoogst interessant boek onder de titel "Kunst op het Water. Nederlandse scheepssier 1650 - 1850". De gewoonte schepen te versieren met fraai houtsnijwerk, mooie beschilderingen en kleurige vlaggen is zo oud als het bouwen van schepen zelf. "Kunst op het water" behandelt de ontwikkeling van Nederlandse scheepssier, met name in de 17 de en 18 de eeuw. Tal van aspecten komen daarbij aan bod. Van boegbeeld tot gedecoreerde spiegel, van "sierkunst" tot "volkskunst", van oorlogsschepen tot jachten en binnenvaartschepen.

Met behulp van authentieke voorwerpen en scheepstekeningen, schildere-

rijen, modellen en archivalia brengen de samenstellers de hoogtijdagen van de Nederlandse scheepssier in beeld. Naast de kunstwerken besteedt "Kunst op het water" ook aandacht aan de beeldhouwer en de opdrachtgevers. Zo geven rekeningen en scheepstekeningen voor het eerst een gedetailleerd beeld van ontwerp, aanbesteding en uitvoering van decoraties op oorlogsschepen en jachten.

"Kunst op het water" is een gezamenlijke uitgave van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam en Walburg Pers. Het boek is samengesteld door drs. J.C.A. Schokkenbroek en drs. C.B. Zonneville-Heyning.

"Kunst op het water. Nederlandse scheepssier 1650 - 1850" werd uitgegeven bij Walburg Pers in Amsterdam. Het boek, rijk geïllustreerd in kleur en zwart/wit, telt 128 pagina's. Het kost 49,50 gulden en is in de boekhandel te krijgen onder het nummer ISBN 90 6011 941 X.

F. Neyts

DE CADET A COMMODORE, EN PASSANT PAR: "L'ODYSSÉE D'UN MARIN BELGE"!

Collationner des souvenirs d'une tranche marquante de sa vie pour en forger un livre peut être chose intéressante et constructive à bien des égards. Si de plus, la biographie de l'auteur illustre valablement les événements d'une époque remarquable, chaque lecteur y trouvera un intérêt accru.

Le merveilleux ouvrage intitulé "L'Odyssée d'un marin belge" que vient de publier le Commodore e.r. Daniel GELUYCKENS en est un judicieux exemple. Dans un style clair et concis propre aux marins, l'auteur y retrace, pour notre édification historique, toutes les péripéties vécues en compagnie d'une poignée de jeunes de son âge; tous brutalement confrontés avec les tragédies de la guerre 1940-1945.

Son parcours personnel, lié à celui de ses frères d'armes, nous conduit successivement d'Ostende, d'où il s'embarqua, en février 1940, comme cadet à bord du Navire-école MERCATOR en partance vers le Brésil, jusqu'à son retour au pays, comme "Sub-lieutenant Royal Naval Réserve", le 13 octobre 1944. En passant par le Congo belge, l'Angleterre, l'escorte de convois en Atlantique et le débarquement en Afrique du Nord. Puis la Méditerranée, les raids dans l'Adriatique et le débarquement d'Anzio où son bâtiment, le JERVIS fut gravement endommagé. Réparé à Gibraltar, il sera en Normandie le 6 juin 1944. C'est aussi en partie l'histoire de trois navires de guerre de la Royal Navy à bord desquels il vécut tout les dangers: le WELLINGTON, le DULVERTON et le "Lucky" JERVIS qui compte pas moins de 13 citations au combat.

Point n'est besoin pour la plume autorisée de D. Geluyckens de se mettre en évidence. Tout au long de ce passionnant livre, illustré de plus de 140 photos et cartes, toutes d'excellente qualité, sa participation active sur tant de fronts témoigne à suffisance de sa détermination et du courage dont firent preuve tout ceux qui illustrèrent cette race de marins.

Si dans la description, précise, des gigantesques fresques d'opérations navales se mêlent un florilège de souvenirs personnels, ce n'est que pour mieux faire ressortir la présence humaine dans cette dramatique configuration et aussi les conditions physiques et morales extrêmes dans lesquelles se battirent, et souvent périrent, tant de marins.

La sortie de presse de cette "balise" de notre histoire maritime militaire coïncide fort opportunément avec l'année du 50^e anniversaire de la création de notre Marine. Y avait-il plus belle façon de rendre hommage à ceux qui en furent des acteurs, les pionniers. Ceux dont le dévouement et le sens du devoir ont permis de perpétuer notre tradition maritime.

C'est à nous désormais qu'il incombe d'en ranimer le souvenir dans nos mémoires.



Le livre "L'ODYSSÉE D'UN MARIN BELGE" est publié par les Ed. de la Dyle au format 20 x 27,5 cm, reliure pleine toile et jaquette plastifiée. Il comporte 136 pages, 140 illustrations, 7 cartes et est vendu au prix de 1.190 BEF +100 BEF frais d'envoi sur le compte en banque 280-0774220-03 de l'Association d'Entraide de la Force Navale a.s.b.l.

Boîte postale 17
8400 OOSTENDE
Tel-Fax: 059/80.66.66

Dit boek is ook in het Nederlands verschenen onder de titel: "DE ODYSSEE VAN EEN BELGISCH ZEEMAN" te verkrijgen door storting van 1.190 BEF + 100 BEF verzendingskosten op rekening 280-0774220-03 van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht v.z.w.

Postbus 17
8400 OOSTENDE
Tel-Fax : 059/80.66.66

Saint Bernard du Spuikom

NICE TO KNOW

"De Belgische Marine" in het Nationaal scheepvaartmuseum:

Overzichtstentoonstelling van 7 juni tot en met 31 oktober 1996.

Naar aanleiding van de vijftigste verjaardag van de heroprichting van de Marine in haar huidige vorm organiseert het Nationaal scheepvaartmuseum, i.s.m. de Belgische Marine, een overzichtstentoonstelling.

De Huidige Marine is in feite reeds de vierde dergelijke organisatie van onze militaire marine na 1830. De eerste is ontstaan tijdens de Belgische Revolutie op 15 januari 1831 en droeg de naam "Koninklijke Belgische Marine". Aanvankelijk bestond de vloot uit een aantal buitgemaakte Nederlandse kanonneerboten, samen met de brigantijnen "Congres" en "Les quatre Journées". Later werden nog een aantal andere schepen zoals de topzeilschoener "Louise-Marie" en de brik "Duc de Brabant" in dienst genomen. Tijdens de eerste decennia na onze onafhankelijkheid werden de manschappen van de Marine regelmatig ingezet bij allerlei mercantiele en koloniale avonturen in Indië, China, West-Afrika en Midden-Amerika. Van overheidswege was de belangstelling echter zeer gering zodat de Koninklijke Marine in 1862 werd opgeheven. Verdere pogingen om opnieuw een militaire marine uit te rusten mislukten in de negentiende eeuw.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd opnieuw een "Dienst voor de verdediging van de kust en de rivieren" opgericht die al vlug werd opgeheven.

In 1917 werd andermaal marinepersoneel aangeworven en werden er enkele staatschepen bewapend. Na de wapenstilstand werden er een aantal Duitse torpedoboten overgenomen evenals mijnenvegers en hulpvaartuigen. Deze vloot kreeg de naam

"Korps der Torpedisten". Tijdens de oorlogsjaren was de marine eveneens actief in voormalig Belgisch Kongo waar de Duitsers op het Tanganika-meer opereerden. Bij een Koninklijk Besluit wordt in 1927, zonder commentaar, de militaire marine opnieuw afgeschaft.

Op 1 december 1938 werd door het Ministerie van Landsverdediging een marinedepot opgericht en een marinekorps georganiseerd. Op 15 september 1939 werd dit korps gemobiliseerd en werden meerdere schepen in dienst genomen voor het bestrijden van het mijnengevaar en voor de kustbewaking. De reorganisatie vlotte niet en kon bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog slechts een beperkte activiteit ontplooiën. Toch nam het korps deel aan de evacuatie van Duinkerke. Een deel van de schepen week uit naar Franse, Spaanse en Portugese havens terwijl ongeveer 300 zeelieden Groot-Brittannië bereikten. In 1941 werden deze laatsten opgenomen in de "Belgian section" van de Royal Navy. Ze werden vooral ingezet voor konvooitaken op de Atlantische Oceaan. Op 6 juni 1994 nam de sectie deel aan de landing in Normandië.

Op 1 februari 1946 werd deze Belgische sectie omgevormd tot de Belgische Zeemacht. Ze werd in 1949 één van de drie machten van het Belgische leger. Sindsdien werd de Zeemacht ingeschakeld in de NAVO. Vooral gedurende de laatste jaren werd de Zeemacht regelmatig ingezet als onderdeel van de vloot van het Atlantisch Bondgenootschap, hoofdzakelijk voor bevoorrading en mijnenbestrijding zoals bij het Golfconflict.

De eigen collectie scheepsmodellen, voorwerpen en documenten van het scheepvaartmuseum werd aangevuld door bruiklenen van de Belgische Marine en privé personen. Zo zal er een filmdocumentaire getoond worden over de "Kamina", van bij de bouw van het vaartuig in 1939 tot het slopen in 1968. Verder zal o.m. de ontminningstaak van de marine speciaal worden geïllustreerd door het tentoonstellen van twee echte mijnen

Praktische gegevens:

Locatie: Nationaal scheepvaartmuseum, Steenplein 1 - 2000 Antwerpen (grote tentoonstellingszaal op het gelijkvloers)

Openingsuren: 10 uur tot 16.45 uur (gesloten op maandag)

Tarief: inkomgeld museum

die ter beschikking werden gesteld door de ontminningsschool.

Nevenactiviteiten: vijver voor varen-de modellen, openstellen van "P905 Schelde" mmv van de "Kring Reserve Officieren van de Belgische Zee-macht". (Elk weekend tijdens juli, augustus en september gelegenheid tot demovaren - bij drie deelnames overhandiging van speciale oorkonde van het Nationaal scheepvaartmuseum)

Tijdens het openingsweekend zal het Nationaal scheepvaartmuseum met bloemen versierd worden door vzw Artiflora.

De Zuid-Afrikaanse havens aan de vooravond van de XXIe Eeuw

Dat was het onderwerp van een briljante en passionante lezing, gegeven op 25 januari 1996, vóór de Koninklijke Belgische Marine Akademie, Afdeling "Recht & Economie", door Professor (UCL) Jacques Charlier, Doctor in de Aardrijkskunde, "Chercheur Qualifié Fonds National de Recherche Scientifique", Professor of Decent bij acht universitaire instellingen in België en het buitenland, Lid van talrijke wetenschappelijke instellingen en verenigingen.

Het is ondoenlijk en boeiende en sterk gedocumenteerde conferentie van 1 en 3/4 uur in zowat dertig lijnen te resumeren. De uitvoerige titel kan er een idee van geven: "Equipements, Gestion et Fonctions de Ports,

Relations d'Arrière-Pays nationaux et internationaux".

Al deze aspecten werden belicht met luchtfoto's, mappen, grafieken en statistieken en toegelicht met boeiend commentaar, voor ieder van de zeven havens: Richards Bay, Port Durban, East-London, Port-Elisabeth, Mossel Bay, Cape Town en Saldanha Bay, samen goed voor 153 Mio Tonnen.

Het havenbeheer werd onlangs gesplitst in twee gescheiden instellingen: Portnet (eigenaar en beheerder) en Port Operations (uitbater). Omdat deze zeven havens geografisch goed verdeeld liggen over de Oost-, Zuid- en Westkust van Zuid-Afrika, kunnen zij het hele export- en importtrafiek van Z.A. goed verwerken, met weliswaar enige medewerking van Maputo (Mozambiek) voor het noordelijke deel van de Republiek.

Export bestaat grotendeels uit ertsen en vaste brandstof. Bij de import speelden petroleumproducten, ruw en geraffineerd, een nogal grillige en mysterieuze rol in de statistieken, die het omzeilen van de boycot tijdens de apartheid moesten verhullen...

De duidelijke actuele en commerciële inhoud van de conferentie had duidelijk een aantal belangstellenden uit de haven- en rederskringen aangetrokken, die in de "Vragen- en Antwoorden"-tijd hun levendige interesse en kennis lieten blijken voor deze conferentie, welke de Akademie het voorrecht genoot in "Première" te mogen aanbieden.

50ste verjaardag van de Marine

In het kader van de feestelijkheden ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van de Marine, die op 20 juli 1996 doorgaat te Oostende, zal er een marinetoentoonstelling opgezet worden.

Deze zal te bezichtigen zijn van 19 juli tot en met 28 juli '96, dit op de eerste verdieping van de vroegere

Mess Onderofficieren Marinekazerne Bootsman Jonsen te Oostende.

Deze tentoonstelling "Van Koninklijke Marine tot de Belgische Zeemacht" zal plechtig geopend worden op vrijdag 19 juli om 19.00 uur.

165 JAAR BELGISCHE MARINE 50 JAAR WETTELIJKE ERKENNING ZEEMACHT

In 1996 viert de MARINE haar 165 jarig bestaan alsook 50 jaar wettelijke erkenning. Dit groot Marine gebeuren zal op passende wijze herdacht worden met een grootse viering, waarvan het verblijf van Belgische- en buitenlandse oorlogsschepen en de Vlootschouwing door ZM de Koning de blikvangers zullen zijn.

De Oorlogsschepen zullen verblijven in de Marinebasis te Zeebrugge van 21 tot 22 juli 1996 en kunnen opnieuw bezocht worden door talrijke toeschouwers.

PROGRAMMA

VRIJDAG 19 JULI 1996

Voormiddag: ankeren van de Marineschepen op de "kleine rede"

voor Oostende
22.00 Hr: Feeëriekke sierverlichting van de VLOOT ten anker

ZATERDAG 20 JULI 1996

14.00 Hr.: Aanvang van de VLOOTPARADE
16.00 Hr.: VLOOTSCHOUWING van ZM De Koning aan boord van A960 GODETIA
17.30 Hr.: TROPENSCHOUWING op de grote markt van Oostende door ZM De Koning

ZONDAG 21 JULI en MAANDAG 22 JULI 1996

10.00 Hr. tot 18.00 Hr. : VLOOTDAGEN VAN DE MARINE in de Marinebasis te Zeebrugge.
Groot aanbod van verschillende activiteiten zoals :
- Open-schip van alle schepen die deelnamen aan de VLOOTPARADE
- Tal van demonstraties door Marine- en landmacht helicopters
- Tentoonstellingen van wapens, schilders, militaria enz...
- Duikinitiaties voor geroutineerde duikers alsook reddingsoperaties
- Vrije val demonstraties
- Havenrondvaarten
- Optreden van de Muziekkapel van de Marine, alsook de harmonie van het Marinekadettenkorps en dit ALLEMAAL GRATIS



165 EME ANNIVERSAIRE DE LA MARINE BELGE

50 EME ANNIVERSAIRE DE LA RECONNAISSANCE LEGALE DE LA FORCE NAVALE

La Marine fête, en 1996, ses 165 ans d'existence ainsi que ses 50 ans de reconnaissance légale. Ce grand événement de la Marine sera fêté de manière appropriée par une grande célébration dont les moments forts seront la présence de navires de guerre belges et étrangers et la parade navale qu'une Revue de la Flotte en présence de SM Le Roi.

Les navires de guerre seront présent à la Base Navale de Zeebrugge du 21 juillet au 22 juillet 1996 et pourront à nouveau être visités par un grand nombre de spectateurs.

PROGRAMME

VENDREDI 19 JUILLET 1996

Avant-midi : ancrage des navires à la "petite rade" d'Oostende
22.00 Hr; Feu féerique de la Flotte à l'ancre

SAMEDI 20 JUILLET 1996

14.00 Hr : Début de la Parade Navale
16.00 Hr : REVUE DE LA FLOTTE par SM Le Roi
17.30 Hr : REVUE DES TROUPES à la grand-place par SM Le Roi

DIMANCHE 21 JUILLET ET LUNDI 22 JUILLET 1996

10.00 Hr jusqu'à 18.00 Hr
JOURNEES DE LA MARINE à la Base Navale de Zeebrugge

Activités diverses :

Les navires participant à la REVUE NAVALE peuvent être visités

Démonstrations d'hélicoptères de la Marine de la Force Terrestre

Expositions diverses (armes, peinture, militaria etc...)

Initiations à la plongée par des plongeurs expérimentés et démonstrations de sauvetage

Promenades en bateau

Concert de la Musique de la Marine et de l'harmonie des Corps des Cadets de Marine

H. Rubbens



INFO RESERVE

K.N.V.R.O. IN CONGRES TE NAVCOMZEB

De jaarlijkse Algemene Vergadering van K.N.V.R.O., de Koninklijke Nationale Vereniging van Reserve Officieren, heeft plaats gehad op 16 maart jl. in de Marine basis van Zeebrugge onder het voorzitterschap van Lt. Col.(R) J.F. Broekmans.

Tijdens het bezoek van de echtgenotes aan de stad Brugge, hadden meer dan 120 R. O. hun congres, georganiseerd met de logistieke steun van de V.R.O.Z.M., de Vereniging Reserve Officieren van de Zeemacht.

Bij deze gelegenheid heeft de President Broekmans en zijn Staff eens te meer het belang onderstreept van de R.O. voor vaderliefde en democratie. Na een periode van onzekerheid



Lt. Col.(R) J.F. Broekmans en zijn Staff tijdens hun werksessie. (Foto's Fr. Philips)



Neerlegging van een krans aan het St. Donaas gedenkteken (Zeebrugge)

en herstructurering van de BE-Strijdkrachten, heeft volgens GS, de Reserve "New look" meer dan ooit zich als een volwaardige gesprekspartner getoond. De Reserve is nu essentieel element geworden, geroepen om nog meer actief deel te nemen aan de (supra) nationale militaire belangen.

Deze wisselwerking ACT/RES werd bevestigd door de aanwezigheid van Divisieadmiraal Verhulst, die hierbij zijn steun kenbaar maakte aan al de leden van de Reserve Strijdkrachten. Hij onderstreepte bij deze gelegenheid dat er nu niet alleen een diepgaande professioneel dialoog tussen de twee partners zich ontwikkeld heeft, maar ook een eensgezind gevoel van samenwerking.

Saint Bernard du Spuikom

INFO MARINE

Bevelsoverdracht Lobelia

Op 15 december jl. vond in de Marinebasis van Zeebrugge de bevelsoverdracht plaats van de Lobelia.

De Luitenant-ter-zee 1e klas BEM Murangwa gaf het commando van deze tripartite mijnenjager over aan de Luitenant-ter-zee 1e klas Pynoo.

Gedurende de plechtigheid die plaatsvond op de kade was de eer aan Commodore Thibaut de Maisières, Commandant van de Groepering Operaties, de investituur uit te spreken.

Remise du commandement du Lobelia

Le 15 décembre a eu lieu la remise du commandement du Lobelia à la base navale de Zeebruges.

Le Lieutenant de Vaisseau de 1e classe BEM Murangwa remettait le commandement du Tripartite au Lieutenant de Vaisseau de 1e classe Pynoo.

Le commandant du groupement des opérations, le Commodore Thibaut de Maisières, eut l'honneur de prononcer l'investiture pendant la cérémonie qui se déroulait sur les quais.



Bevelsoverdracht Wandelaar

Op 08 maart jl. vond de plechtige bevelsoverdracht plaats over het Fregat Wandelaar.

Te Zeebrugge op de kade van de Marinebasis gaf uit-tredend Fregatkapitein Stafbrevethouder M. Vanhaeckendover het bevel over aan Korvetkapitein J. Robyns.

Commodore Thibaut de Maisières, Commandant van de Groepering Operaties sprak de investituur uit.

Remise du commandement du Wandelaar

Le 8 mars, eut lieu la remise du commandement de la frégate Wandelaar.

Sur les quais de la Base Navale de Zeebruges, le Capitaine de Frégate BEM M. Vanhaeckendover remit le commandement au Capitaine de Corvette J. Robyns.

Le Commodore Thibaut de Maisières, Commandant du Groupement des Opérations, prononça l'investiture.

29e Marinebal

Op 26 januari jl. vond het 29e galabal van de Marine plaats in het Casino kursaal te Oostende.

Het jaarlijks VTM evenement "Het Gouden Oog" dwong het balcomité eens te meer de gebruikelijke gekende datum t.t.z. de eerste vrijdag van februari een week te vervroegen.

Deze toch vrij belangrijke datumwijziging, samen met de gekende moeilijkheden waarmee zowat alle balorganisaties vandaag de dag te kampen hebben, werden gelukkig bijzonder goed opgevangen door de organisatoren. Het was de eer aan de Stafchef Divisieadmiraal Verhulst, als voorzitter van de Vereniging voor Hulpbe-toon in de Zeemacht, het bal te openen.

29e Bal de la Marine

Le 26 janvier dernier a eu lieu le 29e bal de gala de la Marine au Casino kursaal à Ostende.

L'émission annuelle "Het Gouden Oog" de VTM força, une fois de plus, les organisateurs du bal à avancer d'une semaine la date traditionnelle du premier vendredi de février. Ce changement important, les difficultés bien connues avec lesquelles la préparation du bal dut tenir compte, furent heureusement particulièrement bien "éta-lés" par les organisateurs.

Ce fut au Chef d'État-Major, l'Amiral de Division Verhulst, en tant que président de l'Association d'Entraide de la Force Navale que revint l'honneur d'ouvrir le bal.





De Navy Big Band met zangeres Jacky Da Costa o.l.v. Kapelmeester Peter Snellinckx

Onder de begeleiding van de Navy Big Band o.l.v. Kapelmeester Peter Snellinckx zette de voorzitter, samen met zijn echtgenote, de eerste dans in.

Tot middernacht wist de Navy Big Band er de beste stemming in te houden. De tijd nodig voor de orkestwisseling werd dankbaar ingevuld met de trekking en uitreiking van de ereprijzen en de start van de reuze tombola.

De band Enjoy vulde het tweede gedeelte van het bal in. Met hun jongste repertoire wisten ze tot in de vroege uurtjes de dansvloer vol te houden.

Voor het jongere publiek werd de monrozezaal omgebouwd tot een discobar. Studio Barca welke de decibels rijkelijk liet lopen zorgde voor een geslaagde happening.

Dat het 29e galabal het zoveelste succesnummer werd was vlug duidelijk.

Belangrijk is niet alleen de stemming en representatief karakter van dit galabal, die het imago van onze Marine beslist ten goede komen, maar uiteraard ook de opbrengst die integraal naar het fonds voor Hulpbetoon in de Zeemacht gaat.

Accompagné du "Navy Big Band" sous la direction du Maître de Chapelle Peter Snellinckx, le président entraîna son épouse dans la première danse.

Le Navy Big Band sut maintenir la pression jusqu'à minuit. Le temps nécessaire au changement de l'orchestre fut mis à profit pour l'octroi des prix d'honneur et le début de la grande tombola.

L'ensemble "Enjoy" anima la 2e partie du bal. Leur jeune répertoire sut maintenir animée la piste de danse jusqu'aux petites heures.

La salle Monroe avait été transformée en discobar à l'attention du jeune public. Le "Studio Barca" dispensateur de déci-

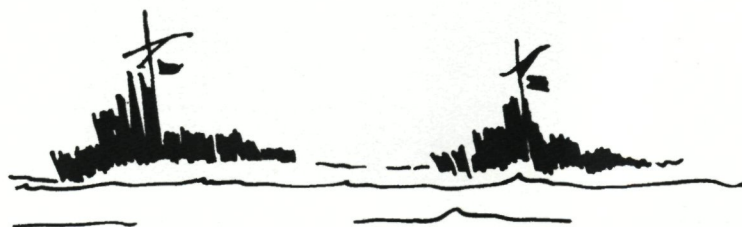


De gelukkige winnares van de ereprijs van de Kunst, Mevrouw Rätti Päivi. Een werk geschonken door P. Deck en uitgereikt door de jonge kunstpupil Rosalie

bels veillait à la réussite du "happening".

Il fut très vite évident que le 29e bal de gala serait un succès de plus.

L'important ne fut pas seulement l'impact et le caractère représentatif de ce bal de gala qui exalte l'image de notre Marine, mais, cela va de soi, également son bénéfice intégralement versé au fonds d'entraide à la Force Navale.



Met rust

Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



KTZ (b.d.) L. VANDEN EYCKEN



KVK (b.d.) B. DOGNAUX

Mise à la pension

Les Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



KVK (b.d.) A. MICHEM

1OM (b.d.) I. BARREMAECKER

1OM (b.d.) F. DE BODE

1OM (b.d.) E. VERNIERS

1MC (b.d.) M. HENDERICKX

KMC (b.d.) G. DEBUSSCHE

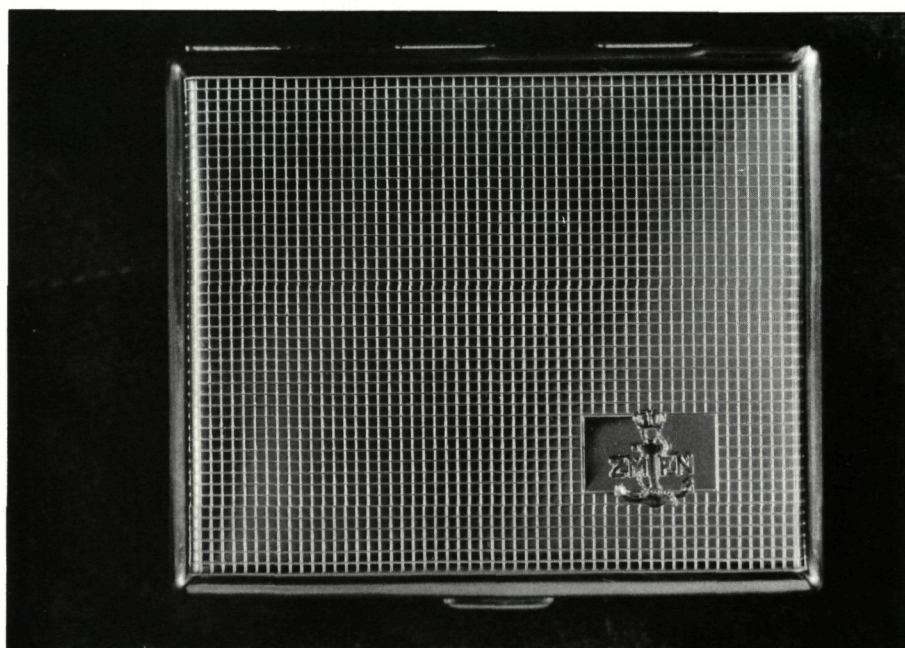
KMC (b.d.) W. HEYNDRIK

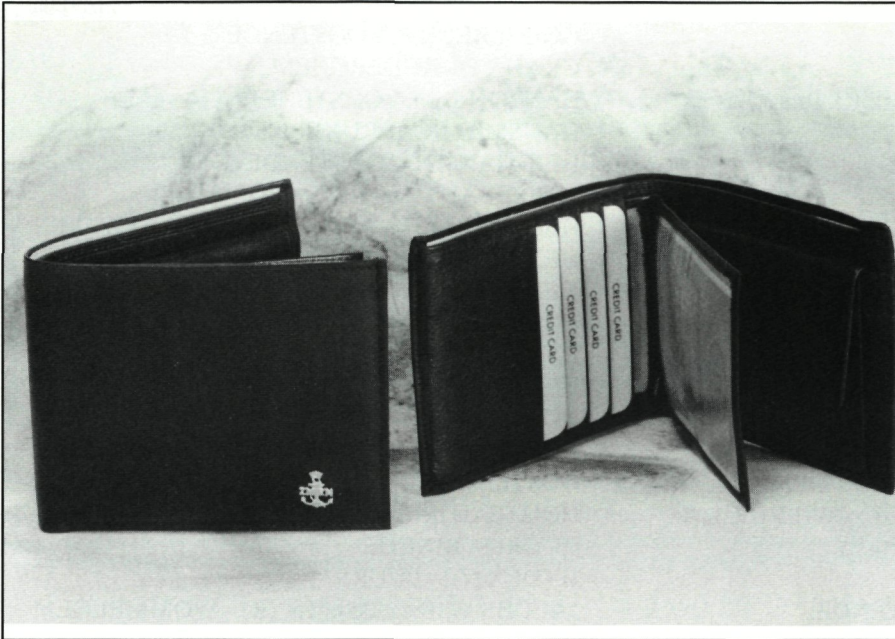
KMC (b.d.) I. RAMMELOO

MC4 (b.d.) E. VAN HECKE

Metalen sigarettenetui met embleem Zeemacht - Force Navale

Prijs: 350,-BEF + 35,-BEF portkosten.





*Portefeuille in
zeer fijn kalfsleder*

Prijs: 750,- BEF
+50,- BEF portkosten

WEGWERPAANSTEKER

marineblauw met
witte opdruk

"BELGIAN NAVY"

Prijs: 80,-BEF
+ 32,- portkosten



WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

BAERT H. - HASSELT
 BAEYENS C. - HAUTAIN-LE-VAL
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -
 BERCHEM
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BERO M. - OOSTENDE
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
 BILLET G. - BRUGGE
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BLASIN A. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - CHAUMONT-
 GISTOUX
 BOECKMANS R. - BRUXELLES
 BOGAERTS R. - LIERDE
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BORGHS B. - Eerste Meester Chef - BREDENE
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -
 ERPS-KWERPS
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
 COLLETTE J.-M. Maître Principal -
 OOSTENDE
 CORPS ROYAL DES CADETS - BRUXELLES
 COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. Eerste Meester Chef (b.d.) - OOSTENDE
 DEBAISIEUX G. - FRAMERIES
 DEBROCK W. - BRUSSEL
 DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - WIL-
 RIJK
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. - OHAIN
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -
 WATERLOO
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) - SCHILDE
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DEMEYERE J. Kapitein v/h VLW MAB -
 STERREBEEK
 DE MULDER A. - GENT
 DEPOORTER V. - HOEVENEN
 DE ROO J. - GENT
 DESABLENS Premier Maître Chef (e.r.) - BRUXELLES
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate - BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 †DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) -
 MIDDELKERKE
 D'HONT A. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 DOSSOGNE Jean-Michel Premier Maître -
 PHILIPPEVILLE
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
 OOSTENDE
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE
 ENGELS E. - BRUGGE
 FALASCA A. - LEMBEEK

GELDOF M. - HASSELT
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES
 GERARD L. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
 GRAUX P. - AUDERGHEN
 HANTON J.-M. - OOSTENDE
 HAUSMAN R. - BRUXELLES
 HEILMAN CH. - OOSTENDE
 HELLEBAUT - AALST
 HELLEMANS M. - Fregatkapitein - ANTWERPEN
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEUSDENS R. - STOU MONT
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
 HOLVOET J. Commandant (e.r.) - OOSTENDE
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 OOSTENDE
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re.
 Cl. (Hre) - BINCHE
 HYDEX NV - PUURS
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
 JACQUES A. Capitaine de Frégate (R) - LASNE
 KNOOP G. - BORGERHOUT
 LAMBRECHT TH. Capitaine de Frégate (R) -
 BRUXELLES
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEBEGUE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 LEFEVRE-SEYNAEVE Wwe. - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX A. - BRUXELLES
 MAENE R. Eerste Meester Chef (b.d.) -
 OOSTENDE
 MAERTENS R. Eerste Meester - OOSTENDE
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ere-Meester Chef - ST. ANDRIES
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE
 NAUDTS J. - OOSTAKKER
 NVOZMK - GEEL
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 PAUWELS J. - MOESKROEN
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PIERARD R. Commandant (Hre) - SAINT-SERVAIS
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POULLET E. Vice-Admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) -
 HALTINNE
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 REMY F. - LANEFFE
 REYNIERS O. - ST. NIKLAAS
 ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau -
 BRAINE-L'ALLEUD

ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
SAUVAGE E. - BERCHEM
SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -
BRUGGE
SEBRECHTS M. Lieutenant de Vaisseau -
OOSTENDE
SERGEANT J. - EEKLO
SEVERIN R. - BRUXELLES
S.K.B. N.V. - ANTWERPEN
SOETENS Y. - Capitaine de Corvette - OOSTENDE
STIENNON D. - KNOKKE-HEIST
STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY -
MALMEDY
TAS J. - WAASMUNSTER
TAUBER G. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - TERVUREN
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THOELLEN G. - KOERSEL
THYS R. - EDEGEM
TOREMANS G. - PELLEMBERG
TRUSSART B. - BRUXELLES
VALCKE - A 950 - ZEEBRUGGE
VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.
Erefregatkapitein - DEURNE
VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -
BRUXELLES
VANDENBERGHE F. - MUIZEN
VANDENBRANDE G. - LIER

VAN DEN BULCK P. Korvetkapitein (R) -
ANTWERPEN
VAN DER BEKEN - BOUSU
VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - WITRY
VAN ESSCHE R. - LONGUEVILLE
VAN EYLL B. - HASSELT
VAN HECKE P. - KAPRIJKE
VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE
VANLERBERGHE G. Fregatkapitein - OOSTKAMP
VAN PARIJS J.-L. - GENVAL
VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN
VERHULST L. - ANTWERPEN
VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
VERLAINE R. - LIEGE
VILAIN A. - RECOGNE
VITTONI V. - EUGIES
VRIENDENKRING GEPENSION. ZM - OOSTENDE
VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT
WAUTERS L. - HOESELT
WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
ZEILCENTRUM ZEEMACHT - OOSTENDE

Afgesloten op datum van : 15 mei 1996
Clôturé à la date du : 15 mai 1996

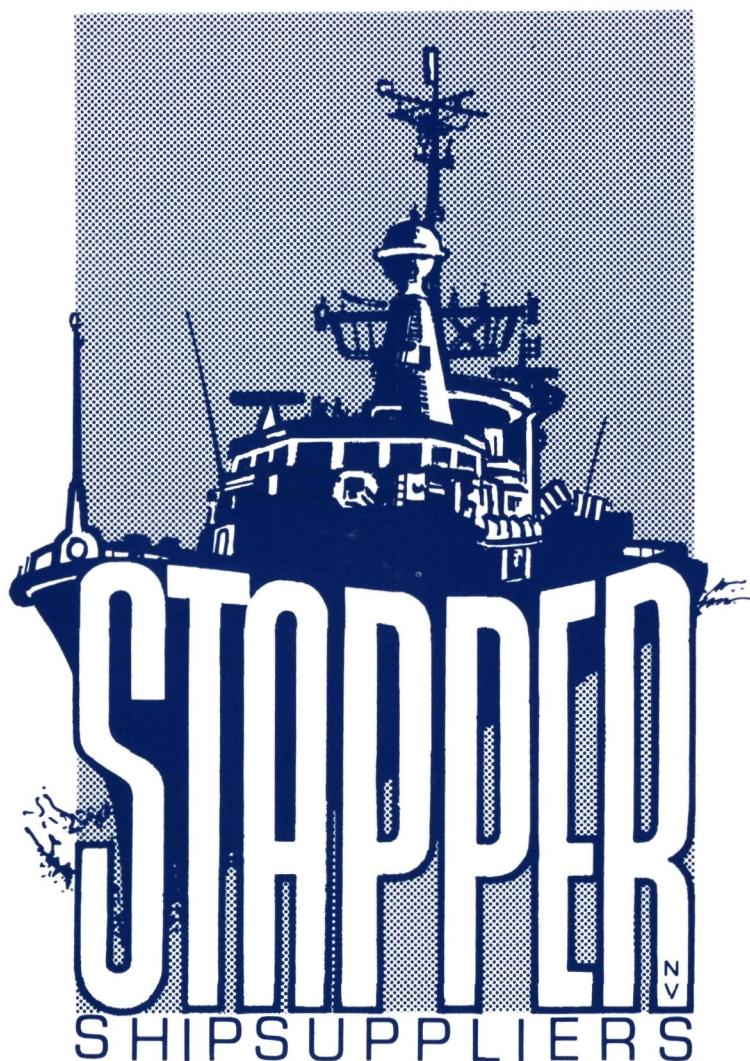


RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT ANNUEL "MAINTENANT"

par versement/virement de 500,-BEF sur notre compte en banque
n° 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Oostende.

Vous pouvez également prendre un abonnement de soutien de 750,-BEF
ce qui correspond au prix de revient réel de la revue,
ou mieux encore ... un abonnement de bienfaiteur 1.000,-BEF





STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 59 37