

Afscheid van Jan Baptist Dreesen

Incident en marge de l'opération "Dynamo"
Elan genereux et soucis sordides

Roosevelt Roads - University of the Sea

Info - Marine

40e jaargang - 40e année nr. 248 - '97/3

NEPTUNUS

Marine



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»

40e jaargang - 40e année nr. 248 - '97/3

Directeur - Directeur:

L. Delprat - Rue Landuyt, 124 - 1440 Braine-le-Château

Hoofdredacteur - 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 Marine.

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

Driemaandelijks Maritiem tijdschrift - Revue Maritime trimestrielle
Editeur: ASBL Neptunus,
Boîte postale 17, 8400 Oostende
Uitgever: VZW 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 1997 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende
Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever:
Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.

INHOUD SOMMAIRE

nr.3 oktober 1997
octobre

Afscheid van een Monument Oppermeester (b.d.) Jan Baptist Dreesen Limburger, Zeeman in hart en ziel door W. Bosteels	67
Souvenirs, souvenirs... Du "H.M.S Royal Arthur" au "H.M.S Buchenwald" par J.M. de Decker	70
Roosevelt Roads - Univerity of the Sea De Atlantic Fleet Weapon Training Facility door G.A.H. Toremans	74
Incident en marge de l'opération " Dynamo" Elan genereux et soucis sordides par P. Eygenraam	79
Worden marineschepen onzichtbaar dankzij Stealth? door G.A.H. Toremans	81
La Belgique... Nation Maritime par Saint Bernard du Spuikom	84
Reisverslag Westlant 97 17 maart - 27 juni	88
Maritiem Panorama -Oostende en het project Plassendale -Na afloop van het 1ste halfjaar 1997 Oostendse vrachtrafiek gaat achteruit door H. Rogie	95
De Panneschuit deel II De beplanking van de romp	98
Nice to know	105
Info Marine	110

ISSN 0028-2790

**Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift**

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
L. Delprat

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 - C. Cappon

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: L. Delprat
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, R. Desaeger,
F. Devinck, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie,
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe, E. Wets



Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist - Votre specialiste Turbo - Ihre Turbospezialist

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

Turbo's Hoet P & R N.V.
 Ieperstraat 144a
 B - 8830 Hooglede
 België
 Tel.: 051-70 06 91
 Fax.: 051-70 28 12



HEMPEL



Hempel Coatings (Belgium) n.v.

A Lot More Than Paint!

31 Noorderlaan - 2030 ANTWERPEN
Tel. 03/541.72.30 - 03/541.72.37 - Telefax 03/542.47.99

Afscheid van een Monument

Oppерmeester(b.d.) Jan Baptist Dreesen

Limburger, Zeeman in hart en ziel

Normaliter zou Jan Dreesen dit voor Neptunus geschreven hebben.

Niets liet echter vermoeden dat zijn afscheid zo abrupt zou komen. Dat hij ons zou achterlaten met een pijnlijke leegte, een leegte die groeit en moeilijk in te vullen valt.

Zijn veelzijdige en encyclopedische kennis waren nu eenmaal een dankbare bron. Het maritiem bewustzijn zat diep geworteld en heeft als een rode draad zijn leven doorkruist.

Maar niet enkel zijn maritieme kennis, waardoor ons tijdschrift tot ver buiten de grenzen bekendheid verwierf, maakten van hem een uitzonderlijk man.

Zijn liefde voor literatuur, muziek, kunst en natuur waren onbegrensd. Diepgelovig stond de mens centraal in zijn leven. Zonder onderscheid van rang of stand was er steeds die helpende hand. Niet-tegenstaande zijn succesrijke loopbaan en zijn terecht verworven status is hij steeds trouw gebleven aan zijn herkomst, een rechtschapen eenvoudig man met beide voeten op de grond.

Daarom ook valt het me zo moeilijk afscheid te nemen van deze talentrijke collega en medewerker, Jan Baptist Dreesen die eens mijn vriend was.

Jan-Baptist Dreesen werd geboren op 25 juli 1925 in het Limburgse Eisden.

Zoals vele jongeren uit het Limburgse liep hij school te Maasmechelen voor een loopbaan in de koolmijnindustrie. Het begin van de II WO braken abrupt zijn plannen.

In 1941, op 16 jarige leeftijd, sloot hij zich aan bij de gewapende weerstand. Als lid van het Geheim Leger verspreidde hij de sluikpers, wierf leden aan, bracht wapens over en nam deel aan de bevrijding van het grondgebied.

Aan de zijde van de geallieerde troepen wist hij zich te onderscheiden. Voor zijn deelname aan de gevechten te Peel in Holland werd hij gedecoreerd met het Oorlogskruis 1940 met palm.

Bij de ontbinding van de gewapende weerstand eind '44, nam Jan Dreesen dienst als oorlogsvrijwilliger bij de Belgische Sectie van de Royal Navy. Na een basisopleiding in Skegness en Plymouth, werd hij "additional for training" ingescheept aan boord van de HMS POOLE een mijnenveger van de Bangor Class, om vervolgens als "Able Bodied Seaman" aan boord van de HMS MENDIP, een Hunt Class destroyer in te schepen.

Toen op 01 februari 1946 werd bevestigd onze huidige Zeemacht op te richten, vervoegde hij dezelfde maand nog de basis van Oostende en tekende er zijn dienstverbintenis.

Na geslaagd te zijn in het examen van Kwartiermeester (nu Tweede Meester), werd hij op 01 maart 1946 benoemd tot onderofficier.

Hij maakte deel uit van de eerste MSS 188. Na enkele weken werd hij bootsman en ging met een nieuwe bemanning over naar de tweede MMS van de Marine de MMS 187, om na enkele maanden ditmaal als coxswain met de MMS 191 in zee te steken.

Dat het vormen van een nieuwe Marine snel moest gaan was iedereen en zeker Jan Dreesen duidelijk.

Eind '46 vinden we hem terug als leerling van de Zeevaartschool te Oostende, waar hij in 1947 slaagt in het examen "Leerling Kustvaart". Met deze ontving hij de titel van gebreveteerde in de Zeevaart en werd meteen benoemd tot de graad van Meester.

Als kersverse Meester wordt hij meteen adjunct-ploegoverste van de Katie Mine Party. Met zijn ploeg zal hij gedurende de drie volgende jaren, onder zeer primitieve omstandigheden, de Belgische wateren helpen zuiveren van de anti-invasiemijnen. Voor zijn inzet en moed werd hem het Militair Ereteken 1e Klasse toegekend.

In 1948 slaagt hij aan de Zeevaartschool in het examen "Stuurman Kustvaart". Op 01 april '49 wordt hij opgenomen in het kader van de beroepsonderofficieren van de Marine en tevens gemachtigd de titel

van "gebreveteerde in de Zeevaart 2e klasse" te dragen.

Eind '49 lopen de werkzaamheden van de ontmijningsopdracht "Katie Mine Party" ten einde en wordt respectievelijk bootsman en coxwain van de Algerine Georges Lecointe.

In 1952 slaagt hij in de praktische proef voor Keuronderofficier Dek, het bootsmansexamen en de daaropvolgende schippersproef. Op 19 december '53 wordt hij benoemd tot de graad van Eerste Meester. Begin '54 wordt hij als hoofdonderdichter gemuteerd naar de Nautische School te Brugge, waar hij hoofdzakelijk wordt belast met het onderrichten van de nieuwe bootsmanscursus.

Eind 1954 vinden we hem terug aan boord, ditmaal van de Kamina, waar hij eerst bootsman en daarna coxwain wordt. Twee jaar later keert hij terug naar de Nautische School waar hem de opleiding van toekomstige Bootsman en schippers wordt toevertrouwd. In 1957 benoemd tot Eerste Meester Chef vertrok hij opnieuw in 1959, ditmaal als navigatieofficier aan boord van de M930 Rochefort voor een jaar opdracht naar Congo.

Na de terugkeer in 1960 gaat hij over naar de Eureka om op het einde van dat jaar aangeduid te worden voor de cursus Kandidaat Reserveofficier Dek en Wachtofficier mijnnevenen. Na het slagen in deze examens wordt hij tweede in bevel aan boord van de M478 Tongeren.

In 1962 wordt hem opnieuw een walbeurt toegewezen op de Marinebasis van Oostende als verantwoordelijke voor de praktische training aan boord.

In 1964 wordt hij geselecteerd en aangeduid als schipper van de "Avila", het jacht van Zijne Majesteit de Koning. Deze functie welke hij in cumul uitoefende tijdens de vakantiemaanden heeft hij blijven doen tot het bittere einde en "zijn dame" op blokken werd gezet.

Na een onderrichtersbeurt in de Sectie Navigatie van de mijnbestrijdingsschool volgt hij in '65 de cur-



Aan boord van de "Avila" steeds met de glimlach

sussen en slaagt hij in de proeven tot het brevet M. In 1966 wordt hij benoemd tot Oppermeester.

In 1967 gaat hij terug naar het Opleidingscentrum te St. Kruis. Als onderrichter in de Sectie Officieren maakt hij ook de verhuis van de Nautische School naar Nieuwpoort mee.

In 1980 wordt hij aangeduid als Hoofdwapenmeester in het Opleidingscentrum van de Marine te St. Kruis. Het is in deze functie dat Jan Dreesen op 01 oktober 1985 na 41 jaar dienst een uitzonderlijk gevulde loopbaan bij de Marine afsluit. Maar dit was beslist niet het einde van zijn activiteiten. Hij bleef schipper van het koninklijke jacht "Avila" tot wanneer eind '96 beslist werd haar onder te brengen in het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis.

Als beheerder van de vzw NEPTUNUS was hij een bijzonder actief medewerker aan ons tijdschrift. Voor de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine was hij als een van de pioniers een blijvende stuwende kracht. Zijn

jaarlijkse bijdrage aan het Galabal van de Marine waren van onschatbare waarde en kwamen het imago en de standing van onze Marine bevestigen ten goede.

Maar ook buiten het maritieme was Jan Dreesen een bijzonder actief man. Zo was hij secretaris van de heemkundige en geschiedkundige kring "De Plaete" waar hij gewoonweg niet meer weg te denken was.

Verder was Jan Dreesen medeoprichter en penningmeester van de Spaans-Belgische Vriendenkring



Galabal van de Marine '97
Een onmisbaar stijlvol medewerker



Afscheid na 41 jaar dienst samen met zijn lieve echtgenote Rosie

W. Bosteels



Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine v.z.w.

De Vereniging komt tussenbeide ten voordele van het actief en het reservekader van de Marine, alsmede van hun ascendenten en descendenten voor zover de hulp verstrekt door de officiële instanties onbestaande is of onvoldoende geacht wordt.

In de praktijk betekent zulks dat de Vereniging een onbeperkt actiedomein bestrijkt bij het toekennen van financiële, materiële en morele hulp en zulks ten voordele van alle leden van het actief en het reservekader van de Marine en tevens van hun echtgenoten, hun kinderen en hun ouders. Dankzij de bijdragen van de leden, de opbrengst van het Galabal van de Marine en diverse giften werden in de voorbije kwart-eeuw ruim 3.000 bemanningsleden geholpen, hetzij door giften, hetzij door renteloze leningen. Op deze wijze werd in totaal niet minder dan 26 miljoen frank besteed. Er wordt vastgesteld dat nog meer dan vroeger de dienstverlening door "Hulpbetoon in de Marine" een welgekomen en noodzakelijke bijstand blijft want de voorbije 5 jaar werd de kaap van 2 miljoen frank per jaar aan uitgaven overschreden.

Maar dankzij de financiële en morele steun van de leden en alle sympathisanten zal de Vereniging zeker in staat zijn haar sociale en humanitaire taak in de toekomst voort te zetten. Deze taak is vandaag de dag meer onontbeerlijk dan voorheen.

"Cervantes" te Oostende. Hij was de voorzitter van de vereniging "Vrienden van Jan Declerck". Als deelgenoot van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde VVF was hij daar ook een graag geziene gast. Als lid van de Maritieme Mediavereniging Noordzee was hij een vertegenwoordiger van ons tijdschrift Neptunus.

Ten slotte was hij sinds kort beheerder van de vzw "De Vrienden van de Sectie Marine van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis".

9 juni 1997 was niet enkel voor de Marine maar ook voor de vele Verenigingen een droevige dag.

Onder massale belangstelling had de uitvaartplechtigheid plaats te Oostende in de veel te kleine St. Godelievekerk.

Van alle rangen en standen werd getuigenis afgelegd van respect en dankbaarheid aan deze uitzonderlijk bekwame onderofficier welke decennia lang de trots was van het Onderofficierskorps.

Jan werd, naar eigen wens, teruggetrouwd aan de zee, daar waar zijn hart en ziel altijd al was geweest.

Souvenirs, souvenirs...

Du "H.M.S ROYAL ARTHUR" au "H.M.S BUCHENWALD"

La disparition récente de Jean-Baptiste Dreesen me prive d'un ami. Non pas d'un ami d'enfance, ni même de longue date, car jamais nos itinéraires respectifs dans l'existence ne se sont croisés, mais d'un ami quand même.

Je n'ai fait sa connaissance qu'il y a quelques années lorsque j'ai rejoint l'équipe rédactionnelle de Neptunus et je ne le voyais qu'une fois par an, le jour de l'Assemblée Générale de la revue. Mais je m'arrangeais pour être à côté ou en face de lui au dîner qui suivait cette Assemblée.

Non seulement parce que sa personnalité chaleureuse, sa joie de vivre et sa connaissance encyclopédique des choses de la mer me fascinaient, mais parce que, dans l'équipe, nous étions les deux seuls spécimens d'une race en lente voie de disparition, celle des quelques 1.200 volontaires qui s'engagèrent dans la Royal Navy au lendemain de la Libération.

Là encore, nos routes ne se rencontrèrent pas. Le hasard voulu que fasse partie du premier contingent, le B (pour Belgium) 1 (prononcez Biouane) à débarquer en Angleterre début décembre 1944. Jean-Baptiste arriva avec le B5. Nous n'en avons pas moins des souvenirs communs à évoquer: ceux de notre passage au "H.M.S Royal Arthur" au départ et au "H.M.S Buchenwald" lors du rapatriement de la Section Belge de la Royal Navy à Ostende.

H.M.S Royal Arthur

L' "H.M.S Royal Arthur", situé à Skegness, petite station balnéaire sur la côte du Lincolnshire entre le Wash et l'Humber n'était pas, con-



trairement à ce que l'on eut pu croire, un navire mais un camp d'entraînement, passage obligé pour toutes les recrues de la Royal Navy. Assez curieusement, tout comme les unités de la flotte, les établissements de terre de la R.N. portaient un nom précédé des initiales H.M.S (His Majesty's Ship) et étaient organisés comme des navires.

Il s'agissait d'un ancien camp de vacances, sorte de Club Med pour public bas de gamme, de la chaîne Butlin, qui comme tous les autres camps de la chaînes avait été réquisitionné par la Royal Navy.

De dimensions respectables, il s'étendait au bord de la mer dont l'en séparait une belle plage de sable. Une rangée de poteaux soutenant un grillage couronné de barbelés en défendaient l'accès. En regardant la mer à travers ce treillis, on aurait pu se croire dans un camp de prisonniers. Il abritait plusieurs centaines de recrues, dont une majorités d'An-

glais, des Hollandais, des Norvégiens et quelques Danois. Nous étions le premier groupe constitué de Belges, une trentaine, à le découvrir depuis la Libération.

Nous étions logés trois par trois dans de petits chalets en bois. De grands bâtiments abritaient les cuisines, les réfectoires, infirmeries, salles de cours, magasins d'habillement, etc. Il y avait plusieurs piscines et terrains de sport et un grand cinéma. Enfin le Quarter Deck, représentant le pont arrière d'un navire, où se déroulait la cérémonie quotidienne des couleurs.

Nous allions passer cinq semaines dans ce camp, la durée de l'instruction primaire.

FLASHES...

- Le réveil

Durant tout notre entraînement, chaque jour à 6 heures 30 du matin: le grand chambardement! Nos instructeurs parcouraient les rangées de

chalets, armés d'un bâton avec lequel ils frappaient sur les portes, en criant: "Wakey, Wakey!... Nice sunshine!... Show a leg!". (Debout là dedans... Il fait soleil... Montrez une jambe!). Il m'a fallu attendre la parution de l'ouvrage du Commodore Geluyckens, "L'odyssée d'un marin belge", un demi-siècle plus tard, pour apprendre la signification de cette dernière injonction.

Je le cite: "C'était la manière traditionnelle de réveiller les gens à la Navy. Au temps de la marine à voile, quand les vaisseaux étaient au mouillage dans les ports anglais, les équipages, recrutés de force, n'étaient pas autorisés pour des raisons évidentes à descendre à terre, mais ils pouvaient recevoir des femmes à bord. Celles-ci n'avaient pas l'obligation de se lever comme l'équipage... Sortir une jambe de leur hamac permettait de démasquer les resquilleurs éventuels".

- L'équipement

Le Lendemain de l'arrivée, après la visite médicale, c'était le passage au magasin d'habillement pour y recevoir nos uniformes: pull-over, blousons, pantalons à pattes d'éléphant, manteau, béret (le fameux cap de la Navy), ciré, bottines, etc...

Ce fut une énorme partie de rigolade

Pas de problème pour ceux qui avaient la taille mannequin. Pour les autres, des retouches plus ou moins importantes étaient à faire, qu'effectuait en moins de deux un matelot tailleur avec sa machine à coudre. Entre-temps, on aurait pu les croire équipés pour une course en sac ou s'être habillés au Salon de l'Emballage.

Il nous restait à coudre nous même le badge "BELGIUM", brodé en lettres rouges, sur l'épaule droite de nos blousons et notre manteau. Pour certains, les coudre bien à l'horizontale était déjà une affaire délicate. Les moins futés arrivaient à les coudre du mauvais côté de la manche et se présentaient à l'inspection, le lendemain, portant leur "BELGIUM" dans le creux de l'aisselle.

Nous apprîmes à plier toutes ces pièces d'habillement de manière à ce qu'elles prennent le moins de place possible dans notre "kit-bag". Nous apprîmes aussi qu'il était impossible de revêtir notre manteau sans l'aide d'un tiers, sauf à faire des faux plis dans notre col marin. Pratique, lorsqu'on voyage ou qu'on prend un repas seul dans un restaurant!

- Les repas

Ils se prenaient à "Clouster House", nom un peu prétentieux donné au bâtiment réfectoire.

Nous apprîmes à connaître la cuisine britannique: les "kidney pies", le gigot de mouton sauce à la menthe, les "bangers" (petites saucisses à base de pain de viande), les "fish and chips" (filets de maquereau frits accompagnés de frites) et les inévitables "three vedjes" (three vegetables ou trois légumes): les choux sous toutes les formes, les haricots et ces inimitables pois verts, format boulets de canon et à la couleur criarde qu'on ne trouve qu'en Angleterre.

Sans parler des dessert, assez variés, parmi lesquels figuraient souvent des gelées aux couleurs pastel au goût indéfinissable que nous surnommions "le Royal Tremblant". On aimait ou on n'aimait pas mais, en tous cas, la quantité y était, ce qui changeait du régime alimentaire frugal qui avait été le nôtre pendant quatre ans.

Notre repas préféré était le petit déjeuner, le "typical English breakfast", composé de porridge, d'"eggs and bacon", de "bangers" agrémentés, d'une rondelle de tomate, de pain blanc et de confiture. Nous mettions aussi à profit la pause du matin, dix minutes, pour nous ruer à Clouster House et nous régaler de "buns" (petits pains au sucre) et d'une tasse de chocolat chaud.

Les Chiotes (cabinets d'aisance pour les dames)

L'horreur à l'état pur! Quel poète trouvera un jour les accents pour chanter le confort douillet et les âcres senteurs des toilettes des camps d'entraînement de la Royal Navy?

Il était rare qu'elles réservent à l'usager une agréable surprise. En général, il y avait trois cas de figure:

1. Le siège subsiste mais la cuvette est bouchée et la chasse d'eau, n'arrivant pas à évacuer son contenu, déclenche des inondations.

2. Le siège ayant disparu, il ne reste que la cuvette, sur le pourtour de laquelle des maladroits ont déposé leur offrande, et la chasse d'eau ne fonctionne pas.

3. Le réduit est transformé en placard à balais.

Pour avoir une chance de pouvoir opérer dans des conditions normales, il fallait s'arranger pour fréquenter ces endroits aussitôt après que les punis du jour en aient effectué le nettoyage. La corvée "latrines" était le cauchemar des "defaulters". A juste titre! Lorsqu'ils avaient fini leur travail, ils empestaient l'atmosphère à des kilomètres à la ronde. On aurait pu repousser l'armée allemande au-delà du Rhin sans tirer un coup de fusil si on avait pensé à faire marcher un seul d'entre eux vers elle par vent favorable.

Les Instructeurs

Nos instructeurs étaient des sous-officiers (Chief Petty Officers), voire des quartier-maîtres (leading seamen) anglais et belges, dont la plupart portaient des sobriquets s'expliquant par leur physique: le Goret, la Fouine, le Sioux...

Nous héritâmes du "Goret", ancien marin-pêcheur d'Ostende, dont le quotient intellectuel "n'atteignait pas la température anale d'un singe" disaient les mauvaises langues et le bagage linguistique se limitait au patois ostendais et au mauvais anglais. Quatre vingt-cinq pour cent des recrues du BL étant francophones et ne parlant pas l'anglais, cela rendait les contacts difficiles, mais nous finîmes quand même par nous comprendre.

Le plus typé de nos instructeurs était le "leading seaman" Vanputte, dit le "Sioux", qui nous donnait deux fois par semaine un cours de P.T. (Physi-



cal Training; en clair; gymnastique). Mesurant un mètre quatre-vingt-dix, le visage taillé à la serpe, le teint olivâtre, la carrure de débardeur, les biceps à l'avenant, il aurait pu doubler l'Annapurna dans les scènes d'intérieur d'un film consacré à l'Himalaya. Il officiait en pantalon fuseau noir, ballerines noires aussi du type péniche et gros chandail blanc à col roulé, n'arrétant pas de jouer des pectoraux et de rouler des mécaniques. Il nous terrorisait tous.

Il fut aussi notre moniteur de "close combat" et donnait des cours de boxe à ceux que cela intéressait. Il y en avait peu. Sauf dans le B5 un costaud bien vite surnommé "King-Kong"; Jean-Baptiste Dreesen.

Lorsque fut organisé, sans le camp, un tournoi international de boxe, Jean-Baptiste se présenta pour représenter la Belgique, il eut toute la Section Belge derrière lui. La déception fut à la mesure des espoirs. King-Kong se fit mettre au tapis au deuxième round par son adversaire, un Royal Marines moustachu.. Je n'étais plus au "Royal Arthur" à ce moment là, je n'ai donc pas assisté à la scène. C'est Jean-Baptiste qui me l'a racontée avec un rire sonore.

L'instruction

Au début de notre entraînement, on nous apprit à marcher, à faire des demi-tours et à nous arrêter comme un seul homme. Cela paraît simple.

Cela n'en donna pas moins lieu à des scènes dignes de "Laurel et Hardy à la Légion".

Il y avait celui qui marchait toujours à contre-pied des autres; celui qui faisait demi-tour à gauche au lieu de droite et se retrouvait nez à nez avec son voisin de rang; celui dont le bras tendu, le point fermé, venait à chaque pas heurter l'omoplate de l'homme qui le précédait, celui qui...

Les scènes hilarantes se multiplièrent lorsqu'on nous donna un fusil avec baïonnette et le summum fut atteint lorsque nous dûmes marcher, et même courir, avec notre masque à gaz sur la figure.

Mais notre entraînement ne se limita pas à l'exécution de manoeuvres d'infanterie. Il y avait aussi les cours de matelotage et de canotage. Assez curieusement, ces derniers ne se donnaient pas en mer mais dans une des piscines du camp où était amarée une baleinière et avec des rames dont la pelle était percée de trous destinés à diminuer la résistance de l'eau. Voir des matelots souquer à mort dans une embarcation qui ne bougeait pas d'un pouce était un spectacle du plus haut comique.

Les distractions

En matière de distraction, le camp offrait sa cantine, ses terrains de sport et un grand cinéma où était projeté, chaque jour, un fin différent.

Comme dans tous les cinémas britanniques, le public était autorisé à fumer, ce qui transformait la salle en véritable tabagie. Cela ne nous empêchait pas de nous y rendre souvent tant nous avions été sevrés de film anglo-saxons pendant quatre ans. Les séances se terminaient par un "god save the King" que le public, au garde-à-vous, écoutait religieusement.

Pour le reste, il y avait Skegness avec ses pubs, ses restaurants, ses "tea rooms" et, surtout, le "Sun Castle", un grand dancing qui faisait le plein de matelots tous les soirs et où se produisait "en exclusivité", dans un répertoire sirupeux, un de nos collègues: Max Alexandre, natif d'Ostende, coiffeur de son état et danseur mondain du type gigolo à ses moments perdus.

A l'issue de nos cinq semaines d'entraînement passées à Skegness, nous nous disséminâmes dans des directions différentes en fonction des affectations qui nous avaient été données suite aux tests psychotechniques auxquels nous avons été soumis.

H.M.S Buchenwald

L'ultime étape du parcours de la Section Belge de la Royal Navy fut Ostende où elle fut rebaptisée Section Navale et où refluerent progressivement ses effectifs. Rien n'avait été prévu pour accueillir ceux-ci.

Si l'Armée avait retrouvé, à la fin de la guerre, ses casernes, ses dépôts, ses camps d'entraînement, et la Marine, qui n'avait jamais connu en Belgique qu'une existence sporadique et éphémère, avait tout à inventer. Les marins belges revenant au pays ne possédaient que quelques navires et les uniformes de la Royal Navy qu'ils avaient sur le dos.

Ostende avait beaucoup souffert pendant l'Occupation. La plupart des installations portuaires avaient été détruites. Il n'y avait guère que la partie Ouest du chenal au nord de la

gare où pouvaient amarrer, couplés les neufs dragueurs de mines de la 118e flottille prêtés par les Britanniques.

La malle désaffectée "Princesse Marie-José", qui avait été utilisée comme transport de troupes pendant la guerre, servait de navire état-major, tandis que les volontaires rapatriés étaient logés tant bien que mal (et plutôt mal que bien!) dans l'ancienne minque transformée à la hâte en dépôt des équipages et baptisée officiellement "H.M.S Royal Arthur". Pour être rebaptisée "H.M.S. Buchenwald" par ses occupants.

Le sobriquet n'était pas entièrement immérité. Les bâtiments étaient dans un état lamentable. Nous étions hébergés dans des huttes en tôle ondulée du type Nissen, dont le mobilier consistait en des lits superposés en bois, de deux banc et d'un poêle, insuffisant pour chauffer réellement le local, que des prisonniers de guerre allemands venaient de temps à autres approvisionner en charbon.

L'absence totale d'organisation, l'inconfort, le délabrement des installations, le manque de moyens agirent sur le moral des hommes. Nous étions trop nombreux pour le nom-

bre de navires disponibles. Le désœuvrement (j'avais le chance d'être occupé en qualité de "Wireless Telegraphist" (Debeliouti) à l'"Oostend Shore Station") augmentait le malaise. Il y avait parmi nous des soutiens de familles qui ne pouvaient se permettre de rester inactifs, des universitaires qui souhaitaient reprendre le cycle interrompu de leurs études, des garçons qui s'étaient engagés à la Section Belge avec l'intention de faire une carrière navale et commençaient à se poser des questions sur l'avenir qui les attendait.

L'indiscipline résultant de cette situation se propagea. Incartades, vols, refus d'obéissance, désertions se multiplièrent. Un vent de fronde soufflait sur la Section Navale. De Nombreux matelots quittaient le corps avec des feuilles de congé volées et n'y réapparaissaient que le jour du paiement de la solde, sans que quiconque dans le Commandement se rendit compte de quoi que se soit. On peut le comprendre. Après quelques années très dures, les héros étaient fatigués.

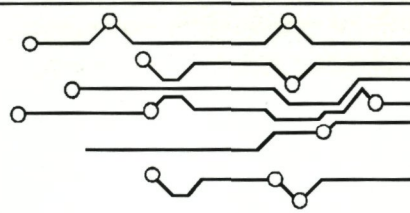
J'attendis sagement d'être démobilisé pour reprendre mes études universitaires. Jean-Baptiste, avec son so-

lide tempérament d'Ostendais, choisit de rester. Alors que je faisais une carrière "dans le civil", il fut de cette poignée d'hommes volontaires et décidés qui créèrent, contre vents et marées, la Force Navale, devenue Marine, d'aujourd'hui.

Ce sont ces souvenirs communs que nous nous plaisions à évoquer les rares fois où nous nous rencontrions. Je n'ai jamais compris, et je ne suis pas le seul, comment ce garçon n'avait pas été, au moins promu au rang d'officiers des équipages. En plus de ses autres qualités, il était philosophe et aimait à résumer sa carrière dans un grand rire: "On était mal payé, mais on s'amusait bien!".

Adieu King-Kong. On t'aimait bien tu sais!

J.M. de Decker

FRANK /	
DIERICKX /	
INFORMATICA /	
BVBA	
PC-netwerken onder Novell NetWare en Windows NT standaard- en maat- software	service en support Tulip computers Hewlett Packard printers Epson printers
Cubic boekhouding, facturatie, voorraad- & orderbeheer,	Ricoh faxen en copiers USRobotics modems
opleidingen	
Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90 e-mail frank@fdi.be	

ROOSEVELT ROADS - UNIVERSITY of the SEA

De ATLANTIC FLEET WEAPONS TRAINING FACILITY

Op 17 maart '97 vertrok de WESTDIEP met de Belgisch/Nederlandse Task Groep (BNLTG) op WESTLANT-97 deployment. Er waren havenbezoeken voorzien in Canada, de USA, Venezuela, op enkele Caraïbische eilanden en Afrika. Er werden maritieme oefeningen gepland zowel met de Canadese, Amerikaanse en Duitse marines. Van 22 april tot 23 mei was er namelijk een Duitse Task Groep in het Caraïbisch gebied aanwezig zijn.

In navolging van de DESEX-95 deployment van de WANDELAAR in 1995 (zie Neptunus 1/96) legde WESTDIEP aan in Roosevelt Roads,

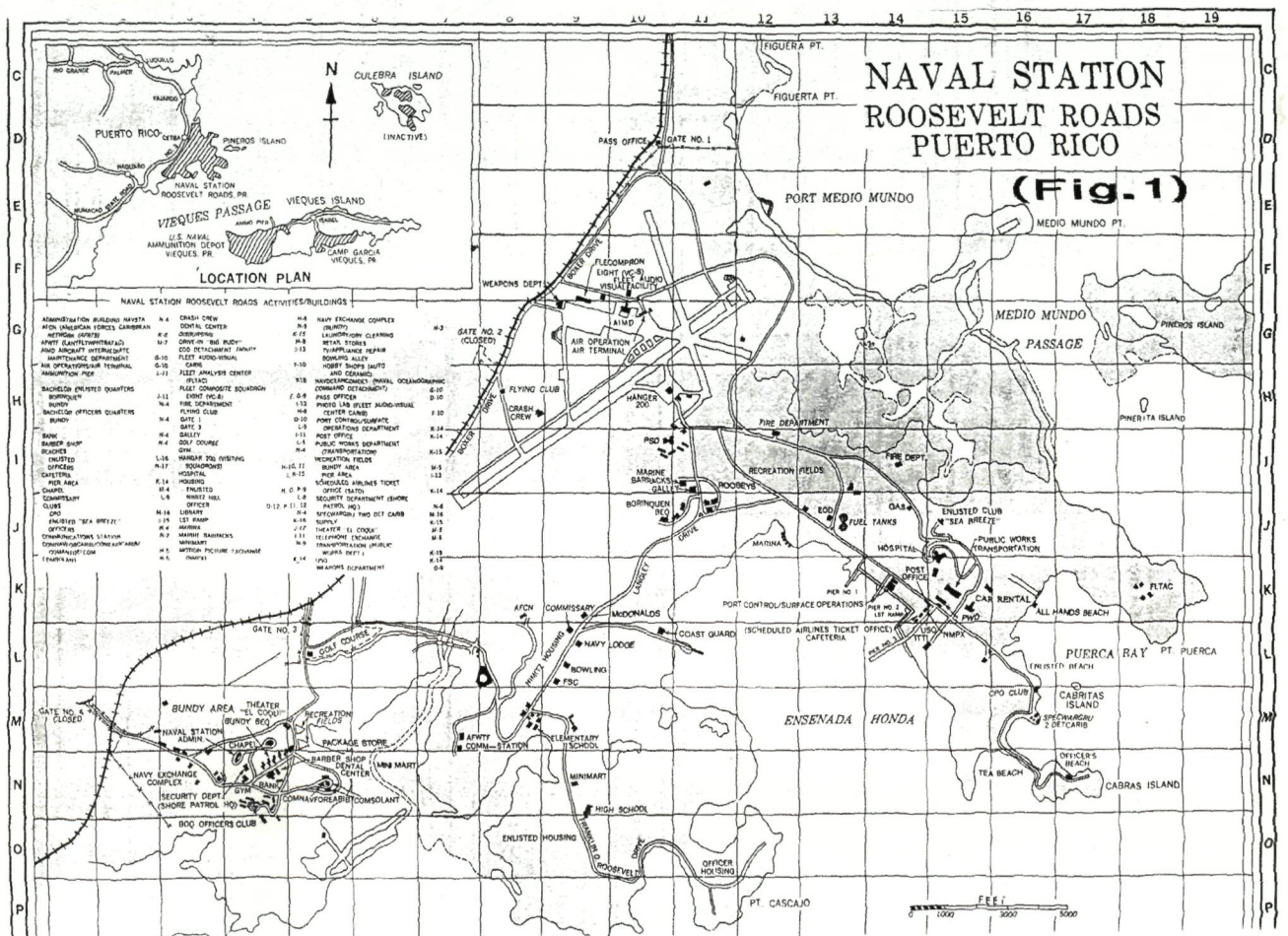
Puerto Rico, voor het afvuren van o.m. Exocet- en Nato Sea Sparrow-missielen op de Atlantic Fleet Weapons Training Facility.

Voor de Belgische marine was Roosevelt Roads (RoRo) zeker geen onbekende want in het verleden maakten onze fregatten al ettelijke malen gebruik van dit USN-oefengebied. Het is misschien de gelegenheid om het US NAVAL STATION Roosevelt Roads eens nader te bekijken (zie Fig.1).

Met een oppervlakte van 11 km2 op de oostelijk tip van Puerto Rico, 22 km2 op het eiland Vieques en onge-

veer 789.000 km2 omringende wateren is het US Naval Station RoRo een van de grootste Amerikaanse militaire installaties ter wereld. Zowel de US Navy, de NAVO als de Zuid-Amerikaanse marines komen hier voor het opwerken van hun operationele eenheden en het testen van hun wapensystemen.

Het is een van de weinige plaatsen op de aardbol waar alle vlootelementen simultaan zee-, lucht- en landoefeningen kunnen houden. In 1996 noteerde men meer dan 1200 scheepsbewegingen (van vliegdekschepen tot duikboten) en 77.500 vluchtbewegingen.



Geschiedenis

De interesse van de US NAVY voor RoRo dateert van 1919. Het gebied bleek uitermate geschikt voor de aanleg van een haven, een vliegveld en legerbasis. In 1940 gaf de toenmalige Amerikaanse president Franklin D. Roosevelt het bevel om de bouw van de militaire installaties aan te vangen. Drie jaar later werd de basis officieel in dienst genomen als de US Naval Operations Base en gebruikt als marinebasis en opleidingscentrum voor de schepen en vliegtuigen van de US Navy. Na WO II draaide de basis op een laag pitje. Het was pas in 1955, op het hoogste punt van de Koude Oorlog, dat RoRo het belangrijkste testgebied werd voor geleide wapentuigen en de naam US Naval Station kreeg. Na de sluiting van de Naval Station San Juan werd de basis het hoofdkwartier voor COMNAVFORCARIB (Commander Naval Forces Caribbean en USCOMSOLANT (Commander South Atlantic Forces). Vandaag omvat RoRo naast deze commando's, de vlootfaciliteiten voor de US Atlantic Fleet, een communicatienetwerk, militair vliegveld en verschillende departementen voor de organisatie van dit grote marine-steunpunt.

Structuur & Organisatie

Roosevelt Roads is het hoofdkwartier van de Commander der Fleet Air Caribbean (COMFAIRCARIB). Hij heeft juridische en operationele controle over een deel van het Caraïbisch gebied dat zich uitstrekt tot 400 mijl noordelijk en oostelijk in de Atlantische Oceaan, de Golf van Mexico en een deel van de Stille Oceaan, zuidelijk van Guatemala. COMFAIRCARIB treedt op als coördinator voor alle militaire activiteiten en luchtverkeer in zijn gebied. In deze hoedanigheid heeft hij het administratief en operationeel commando van de US Naval Station RoRo, de USN basis van Guantanamo op Cuba, het Naval Station Rodman in Panama, het RoRo Fleet

Composite Luchtmachteskader en de Atlantic Fleet Weapons Training Facility (AFWTF). COMFAIRCARIB treedt tevens op als Commander Maritime Defence Zone/Sector 4 en als coördinator voor alle humanitaire opdrachten in dit gebied.

Het tweede commando dat op RoRo gevestigd is dat van de US Commander South Atlantic. USCOMSOLANT is verantwoordelijk voor de operationele controle over een gebied in de Atlantische Oceaan, gaande van de Steenbokskeerkring (ten noorden van Brazilië) tot Antarctica, de Stille Oceaan en het Zuid-Amerikaanse continent tot Afrika. USCOMSOLANT. Hij is tevens verantwoordelijk voor de organisatie van de jaarlijkse UNITAS-oefeningen, een reeks maritieme oefeningen van US Navy met verschillende Latijns-Amerikaanse marines. Zijn voornaamste opdrachten omvatten de verdediging van Zuid-Amerika in oorlogstijd, het organiseren van trainingskruisvaarten en goodwill-deployments naar West Afrika en Zuid-Amerika, Search & Rescue-operaties en het leveren van logistieke en humanitaire steun bij calamiteiten.

Daarnaast geven de in de regio gestationeerde eenheden ook steun bij anti-drug operaties en het verlenen van maritieme- en luchtverkenning ten behoeve van het Drug Enforcement Agency, het Federal Bureau of Investigation en de Commonwealth Government Agencies.

Taken & Opdrachten van het Atlantic Fleet Weapons Training Facility (AFWTF)

Het belangrijkste onderdeel van de US Naval Station RoRo is het Atlantic Fleet Weapons Training Facility.

Dit oefengebied geeft de mogelijkheid:

-om schepen en vliegtuigen op te werken en hun operationele gereedheid te testen in een multi-warfare omgeving

GEOGRAFIE

Puerto Rico, het meest oostelijk gelegen eiland van de Grote Antillen, is met een oppervlakte van 9104 km² en een kustlengte van 510 km het 4^e grootste Caraïbische eiland. Vijf kleinere eilanden (Vieques, Culebra, Mona, Monito en Desecheo) vervolledigen het territorium. Puerto Rico was het eerste niet-continentale Amerikaanse gebied en verkreeg het Gemeenbest-statuut in 1952.

Statistisch gezien heeft het eiland de meest gunstige economische en demografische groeimogelijkheden van Latijns Amerika en het Caraïbisch gebied. Puerto Rico is tevens het enige Caraïbische eiland waar handel en industrie een grotere rol spelen dan landbouw. De industrie en handel spitsen zich toe op nikkel, koper, olie, chemische en farmaceutische producten.

Daarnaast is toerisme ook een belangrijke bron van inkomsten.

San Juan, de grootste natuurlijke haven in het gebied, is door vele reders uitgekozen als vertrek- en aankomsthaven voor hun cruise-schepen.

De 120 km brede Mona-Passage tussen Puerto Rico en Hispaniola heeft een grote strategische waarde want het is een belangrijke route voor schepen op weg naar en van het Panama Kanaal.

-aan schepen, vliegtuigen en landtroepen van de US Atlantic Fleet, de NAVO en Zuid-Amerikaanse strijdkrachten hun wapensystemen te testen (oppervlakte-, lucht- en onderwater missielen, kanonnen, enz.)

Verder staat het AFWTF ook in voor:

- zoek- & reddingsacties
- logistieke en administratieve steun voor vliegtuigen
- onderhoud, opslag/stockage en assemblage van munitie, artillerie en explosieven
- het testen van brandstoffen in het militair laboratorium
- test- en evaluatiecentrum voor wapensystemen

Het AFWTF bestaat uit 4 gebieden waar schepen en vliegtuigen kunnen oefenen.

De INNER RANGE (Fig.2) bevindt zich ter hoogte van Vieques. Hier voeren de US Marines en de US Navy amfibische landingen uit, al of niet ondersteund door gecoördineerd maritiem geschutsvuur.

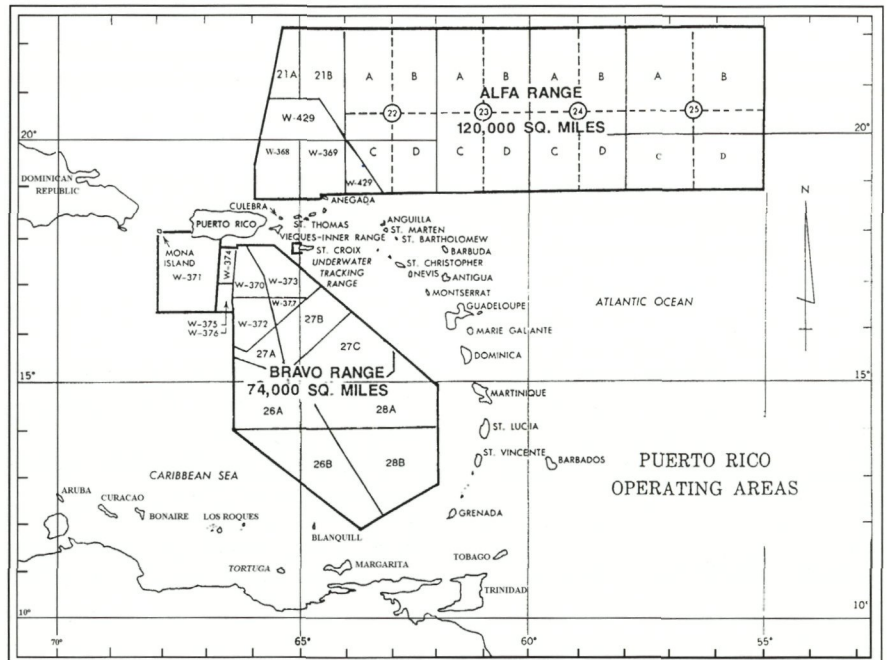
Het oostelijk deel van het eiland met een oppervlakte van 11 km², Eastern Manoeuvre Area genoemd, is een af-

gebakend terrein waar schepen en vliegtuigen op doelen schieten, met of zonder vuurondersteuning vanuit de lucht en van op zee. Over het ganse terrein zijn sensoren en visuele scoringssystemen aanwezig zodat de inslaande munitie en bommen tot op 30 cm nauwkeurig genoteerd worden. Het westelijk deel van het eiland wordt voornamelijk gebruikt voor het opslaan van munitie.

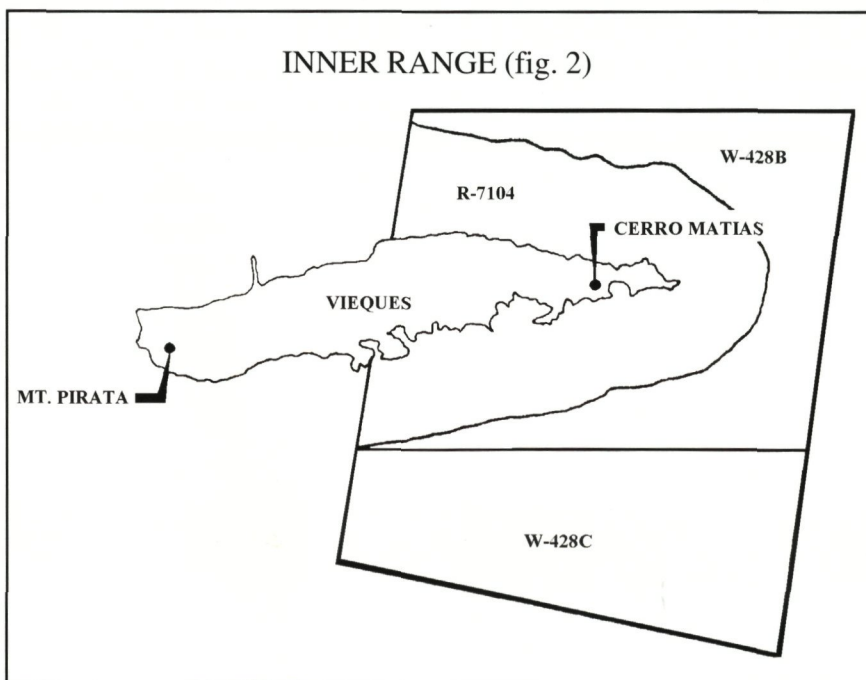
De OUTER RANGE (Fig.3) is ingedeeld in 2 gebieden, noordelijk en zuidelijk van Puerto Rico, die samen een oppervlakte bestrijken van ongeveer 788.805 km² open zee. Deze gebieden worden vooral gebruikt voor het afvuren van geleide wapentuigen en artillerie door de oppervlakteschepen en vliegtuigen.

De Outer Range omvat de Noordelijke en Zuidelijke Range, beiden ge-

OUTER RANGE (Fig. 3)

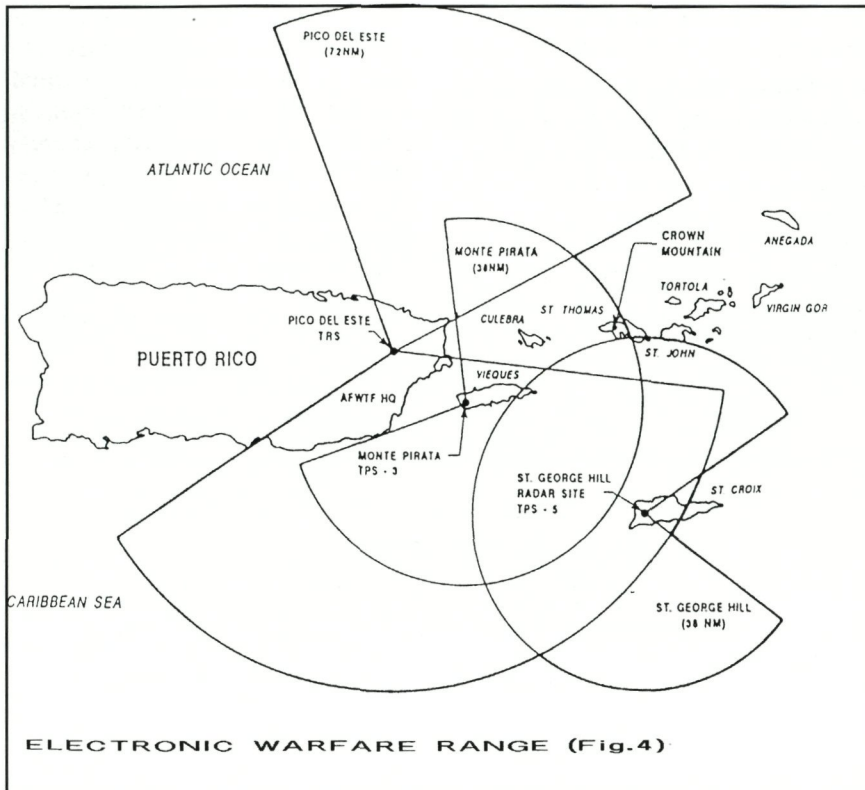


INNER RANGE (fig. 2)



bruikt voor het afvuren van uiteenlopende types van artillerie/munitie of andere oefeningen waarbij uitgestrekte gebieden nodig zijn om de veiligheid te vrijwaren. De Noordelijke Range heeft een oppervlakte van 485.640 km², de Zuidelijke range 303.225 km². Op de beide ranges worden vooral surface-air, air-air, air-surface en surface-surface missielen en diverse artillerie oefeningen gehouden.

De ELECTRONIC WARFARE RANGE (Fig.4) omvat een serie radar-sites op Puerto Rico en de omliggende eilanden. Deze sites bieden de mogelijkheid om elektronische uitzendingen te doen ten behoeven van de scheeps- en vliegtuigbe-



operationele eenheden en de burger scheepvaart en -luchtvaart te hinderen. Radar-simulators zijn o.m. geplaatst op Vieques, St.Croix en Pico des Este en simuleren elektronische oorlogsvoering in alle mogelijke geografische gebieden.

De UNDERWATER RANGE (Fig.5), gelegen buiten de westkust van het eiland St.Croix, ten zuiden van Vieques is een gebied van zo'n 16.188 km² met waterdieptes tot 910 m. Deze range biedt de mogelijkheid tot 3-dimensionele oorlogsvoering waarbij zowel schepen, duikboten, vliegtuigen en al hun wapensystemen uittesten. Deze regio is uitstekend geschikt voor ASW-oefeningen.

Commando- en meetcentra op Rico del Este (Puerto Rico), Crown Mountain (St.Thomas), Spratt Hall en St.Georges Hill (St.Croix) en Mount Pirate en Cerro Matias op Vieques eiland registreren en verwerken alle data verzameld tijdens de oefeningen. Deze gegevens kunnen gebruikt worden voor de-brieften en post-exercise evaluaties.

ANDERE COMMANDO's & DEPARTEMENTEN aanwezig in RoRo

Het Naval Communications Station verzorgt 24h op 24h, 7 dagen op 7, de communicaties voor alle activiteiten op het Naval Station

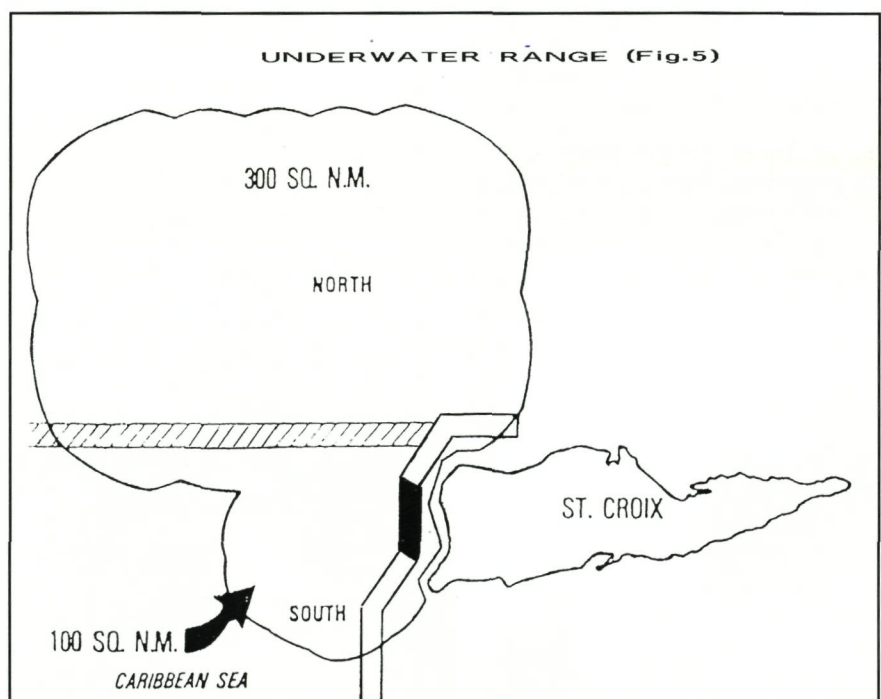
en staat in voor het verwerken van alle boodschappen naar het Defence Communications System Automatic Digital Network (AUTODIN)

Het Naval Warfare Assessment Centre Corona verzamelt en analyseert alle gegevens inzake de telemetrie voor de missielen.

Het Fleet Composite Squadron - 8 (VC-8) met zijn Skyhawks TA-4J en SH-3H Sea King helikopters staat in voor het slepen van zee- en lucht-doelen, het uitvoeren van trackings, onderscheppingsmissies en doelsimulaties en lanceren telegeleide drones. De helikopters worden ook gebruikt voor de logistieke steun, medische evacuatie, SAR, recuperatie van de drones en VIP-transport.

De Special Warfare Unit 4, een SEAL-commando, traint de bezokkende speciale eenheden en verleent assistentie bij duikopleidingen, jungle training, overlevingstechnieken, parachutespringen en ontmijsing.

Het Naval Oceanographic Command Detachment is verantwoordelijk voor de meteorologische en oceanografische diensten en waarnemingen en voor tornado & stormwaarschuwingen.



Het **Weapons Department Naval Station RoRo** is onderverdeeld in 4 divisies: Adminsitratie, Planning, Munitie en Explosieven. Hier is ook de ontmijningsdienst gevestigd welke instaat voor het onschadelijk maken van niet-geëxplodeerde munitie

Het **Supply Department** staat in voor logistieke steun aan de lokale commando's, de op RoRo gestationeerde eenheden en bevoorrading voor alle aanwezige eenheden

Bij het **Surface Operations Department** is men verantwoordelijk voor het aanleggen en ondersteunen van de bezoekende schepen waarvoor het departement een aantal sleepboten en service craft in dienst heeft. Het staat ook bergings/herstellingswerken.

In het **Naval Armaments Support Detachment** gebeurt de stockage van alle munitie en explosieven, verspreid over een 70-tal magazijnen

Het **Administrative Department** staat in voor alles wat met de administratie te maken heeft van het US Naval Station RoRo

Het **Aircraft Intermediate Maintenance Department** levert logistieke ondersteuning aan VC-8 eskader en aan alle vliegtuigen en helikopters gestationeerd op RoRo terwijl het **Air Operations Department** verantwoordelijk is voor het onderhoud en operationeel houden van de landingsbanen en van RoRo en voor de luchtverkeersleiding

In de **Aerial Target Shop** worden de telegeleide drones geassembleerd en onderhouden en hieronder vallen ook het operationeel houden van de lanceringsplatformen voor de drones welke zich bevinden op Cabras eiland.

De **Torpedo & Mk30 Shop** levert de torpedo's en Mk30 ASW doelen

Het **Marine Ocean Engineering Comptroller Department** staat in voor het financiële management, het uitbetalen van de lonen en alle data processing inzake personeel op RoRo.

Camp Moscrop is de tijdelijke thuisbasis van de US Navy's Seabees

(een mobiel constructiebatallion) en het US Marine trainingskamp

Het **Public Works Department** is verantwoordelijk voor de water- en electriciteitslevering en de telefoonverbindingen.

De veiligheid van het US Naval Station en de naleving van de US-wetten zijn de taken van het **Security Department**.

Voor het laten naleven van de US-wetten in de territoriale wateren rond RoRo is er een **US Coast Guard**-eenheid gestationeerd bestaande uit 5 USCG Island patrouilleschepen: USCGC Monhegan, USCGC Nantucket, USCGC, Nunivak, USCGC Ocracoke en USCGC Vashon.

G.A.H. Toremans

WESTLANT - 97 Deployment

Deelnemers:

BNS WESTIEP	F 911
HrMs DOLFIJN	S 808
HrMs TROMP	F 801
HrMs WILLEM VAN DER ZAAAN	F 829
HrMs VAN SPEIJK	F 828
HrMs TJERK HIDDES	F 830
HrMs ZUIDERKRUIS	A 832
P-3C ORION MPA (Maritiem Patrouillevliegtuig)	

Havenbezoeken

Zeebrugge	vertrek 17 maart
Halifax - Canada	28 - 31 maart
Newport - USA	03 - 07 april
Baltimore - USA	10 - 14 april
Charleston - USA	18 - 21 april
San Juan - Puerto Rico	24 - 28 april
Roosevelt Rds. - Puerto Rico	02 - 05 mei
La Guaira - Venezuela	16 - 20 mei
Willemstad - Curaçao	20 - 27 mei
Fort-de-France - Maritnique	30 mei - 02 juni
Dakar - Senegal	12 - 15 juni
Casablanca - Marokko	19 - 22 juni
Zeebrugge	aankomst 27 juni

INCIDENT EN MARGE DE L'OPERATION "DYNAMO"

ELAN GENEREUX ET SOUCIS SORDIDES

Depuis que la Force Navale a repris le nom de "Marine" qu'elle porta de 1830 à 1862 accompagnée de la mention "royale" en hommage à Léopold 1er son promoteur, et que l'armée belge se trouve sous l'autorité d'un JS, marin de bonne souche, le vice-amiral Herteleer, notre marine militaire fait à nouveau l'objet d'une attention particulière. Il est vrai que le roi Albert II effectua ses premières armes sous les couleurs de notre marine militaire, et que son fils Laurent a suivi cet exemple. Mais la mise en relief d'aujourd'hui n'apporte guère de lumière sur les événements d'autrefois. Les mérites de nos gens de mer en temps de guerre sont ignorés de la plupart de nos compatriotes. Il n'est dès lors pas sans intérêt d'évoquer des épisodes peu connus.

Si l'éternel problème des économies entraîna la suppression de la marine royale le 11 avril 1862, la première guerre mondiale vit naître un embryon de marine qui devint en 1923 le "Corps des torpilleurs et marins", celui-ci fut gratifié par le traité de Versailles de 11 torpilleurs et 26 dragueurs allemands ... Beaucoup de matériel pour lequel la Belgique n'avait que peu de monde à fournir! En vue de former des équipages, la France nous prêta le croiseur "d'Entrecasteaux" en mai 1923. Il servit comme base flottante. Mais les mêmes causes ayant généralement les mêmes effets, de nouvelles économies suscitérent l'arrêté royal du 31

mars 1927. Il entraîna la disparition du corps récemment créé. Ses navires, généralement mal entretenus faute de moyens, furent vendus comme le sont aujourd'hui les tanks et les avions en surnombre.

La seconde guerre mondiale

Après la création en 1938 - l'année du PPR - Pied de paix renforcé - d'un "Dépôt des Equipages" la mobilisation de 1939 affecta les marins de métier des classes 1938/39 à un "Corps de Marine" dont le commandement fut confié au major Decarpentrie. Un artilleur ayant fait l'apprentissage du métier maritime dans les grandes écoles navales françaises. Début mai 1940 sa flottille hétéroclite comprenait un yacht, "l'Amoha", bientôt coulé par la Luftwaffe, trois bateaux pilotes, deux vedettes et des chalutiers de pêche, de préférence en bois puisqu'ils devaient servir de dragueurs, et déminer nos côtes et l'embouchure de l'Escaut. De septembre 1939 à mai 1940 250 mines encombrant nos routes maritimes furent détruites.

Le "Corps de marine" comportait trois escadrilles: Anvers, Ostende et Zeebrugge, bientôt réduites à deux lorsque la métropole fut évacuée. Quand l'invasion du territoire s'amplifia, menaçant notre littoral, la flottille reçut l'ordre initial de se rendre à Dieppe (où devait mourir le 19 août 1942 le Lieutenant de vaisseau Vic-

tor Billet, fondateur de la section belge de la Royal Navy). Mais l'amitié britannique détourna nos navires vers Dartmouth. Londres préparait le rembarquement à Dunkerque du corps expéditionnaire britannique comptant plus de 220.000 hommes. L'amiral anglais Ramsey, le grand organisateur de l'opération dite "dynamo" avait besoin de toutes embarcations pouvant prendre du monde à bord.

Au cours de la préparation intensive de cette entreprise de sauvetage, se situe un incident peu connu qui montre, en ces temps difficiles, le souci sordide des uns et l'élan généreux des autres. Outre les chalutiers militarisés, des chalutiers "civils" étaient invités à contribuer à la navette Dunkerque - côte britannique pour soustraire un maximum de combattants à l'étreinte ennemie. L'ambassade de Belgique à Londres diffusa fin mai un message demandant combien de chalutiers étaient disponibles pour se rendre à Douvres et participer au sauvetage de l'armée du général lord Gort d'abord, de la 1ère française du général Blanchard ensuite. Les pêcheurs civils hésitèrent à s'engager. Ils souhaitaient des précisions quant au règlement des frais de l'expédition, les vivres à embarquer, le combustible à prendre, les responsabilités en cas d'accidents, de naufrage, de pertes humaines. Leur sort était essentiellement différent de celui des marins soumis aux lois militaires de l'inscription maritime en vigueur en

France mais n'existant pas en Belgique.

L'ambassade ayant été informée de ces réticences, envoya à Dartmouth une délégation comprenant le Capt Comd Cumont, le Lt. Baillet-Latour et Mr. Loeuwenstein. Un briefing agité et dramatique eut lieu soulignant l'importance de la mission. Des pêcheurs courageux se laissèrent convaincre. D'autres, réfractaires, furent consignés au Town Hall de Dartmouth.

Le Corps de Marine après le 28 mai 1940

Le Corps de Marine ne capitula pas le 28 mai 1940 en même temps que l'armée de campagne; Il poursuivit la lutte en obtempérant aux ordres du gouvernement Pierlot et du ministre de la défense nationale. Le Lt. Gén. Denis, réfugiés en France. Il réalisa des travaux de dra-

gage dans divers estuaires. Après l'armistice franco-allemand le Corps gagna l'Espagne. Les marins furent internés à Miranda d'abord à Orduna ensuite, tandis que le P 16 du Cdt Böting gagnait l'Angleterre où il fut baptisé HM S. Kernot. Un arrêté du 27 janvier 1947 cita le Corps de Marine à l'ordre du jour de l'armée avec le texte suivant: "Bataille de Belgique 1940. Pour le courage et l'endurance montrés du 10 mai au 2 juin 1940 lorsqu'il accomplit avec succès de nombreuses missions d'évacuation de Belgique et de France en Grande-Bretagne, et pour sa coopération active lors des opérations de la Marine Française du 28 mai au 25 juin 1940".

En septembre 1940 le problème du rapatriement des marins internés se posa au comte de Romrée ambassadeur de Belgique à Madrid. Il n'y avait pas d'unanimité en la matière. Un oflag attendait les officiers, tandis que les marins wallons étaient

destinés aux stalags. Des perspectives moins sombres s'ouvraient pour les flamands. Le major Decarpentrie resta en Espagne à Bilbao comme interné. Déjà en 1914-18, ayant participé à la défense de la position fortifiée d'Anvers, il fut interne en Hollande.

P. Eygenraam

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

PARIBAS BANK
BELGIE

Paribas Oostende

Leopold III laan, 13
8400 OOSTENDE

Tel: 059/50.08.33 Fax: 059/80.87.27

Kantoordeur: Etienne De Corte

WORDEN MARINESCHEPEN ONZICHTBAAR DANKZIJ STEALTH?

Na het succes dat vliegtuigconstructeurs behaalden met het ontwerpen en ontwikkelen van stealth-bommenwerpers gingen scheepsingenieurs en marinestrategen onderzoeken of de stealth-procédés ook konden toegepast worden bij het bouwen van marineschepen met de bedoeling deze minder zichtbaar te maken voor radarsystemen en infraroodsensoren. Het verbeteren van de operationele mogelijkheden, een verhoogde overlevingskans en het drukken van de kosten waren de belangrijkste criteria bij het ontwerpen van dit type schip.

STEALTH-KENMERKEN

De doelzoeksystemen van praktisch elk anti-oppervlaktewapen zijn tegenwoordig afgesteld op de specifieke signalen eigen aan een schip, hetzij de radar cross sectie (RCS), infra-rode (IR), hydroakoestische of magnetische signalen.

- Kruisraketten worden geleid door teruggekaatste radarsignalen, IR-profielen of elektronische emissies van de sensoren
- Torpedo's herkennen het onderwatersignatuur van een schip of een verstoring van het zeeoppervlak door de waterverplaatsing
- Mijnen worden tot ontploffing gebracht door akoestische en magnetische signalen

Schepen die geen specifieke signalen uitzenden zijn moeilijker te detecteren. Reeds in WO-II trachtte men het de tegenstrever onmogelijk te maken een schip te identificeren door het gebruik van rookgordijnen

of het beschilderen van de romp met camouflagepatronen. Tijdens de Golfoorlog van 1991 hing men RAM-dekens over delen van de romp en wapensystemen om de radar cross sectie (RSC) te vermindere-

ren. De efficiëntste manier om een schip "onzichtbaar" te maken is echter de inkomende radar- of andere signalen hetzij te absorberen, hetzij in een andere richting terug te kaatsen zodat er geen of onduidelijke echo's teruggestuurd worden wat de aanlogmogelijkheden van missielen en torpedo's gecompliceerder, zo niet onmogelijk maakt.

De scheepsingenieurs hechten daarom groot belang aan het minimaliseren van de RCS, de infra-rode signatuur (IR), de akoestische en magnetische signatuur en het kielwater-effect.

ROMP en BOVENBOUW

Bij het ontwerpen van een stealth-schip gaat veel aandacht naar de layout van het bovendek, de vorm van de opbouw, antennes, ladders, geschutskoepels en wapensystemen. Momenteel worden vooral composiet-, anti- en non-magnetische materialen gebruikt bij de constructie.

Om de scheepsignatuur verder te beperken hebben scheepsontwerpers de beschikking over laag reflecterende verf, camoeflageschema's, RAM en elektronische detectiewerende technologieën. De rompen worden gebouwd volgens het Glass Reinforced Plastic/Kevlar-concept wat resulteert in een relatief stevige romp met goede schokbestendige kwaliteiten. In de toekomst zullen de schepen ook uitgerust worden met een compressorsysteem dat de romp in geluiddempende luchtbellen hult.



FNS LAFAYETTE (FRANKRIJK)

De opbouw wordt zo laag mogelijk gehouden, strakke reflectievlakken vermeden, randen en hoeken van de bovenbouw zorgvuldig afgerond (zijanten hellen minimum 10°), antistralings- of opvangpanelen geïntegreerd in de romp en, daar waar mogelijk, de bovendekken overdekt.

Vrijstaande vinachtige masten met de navigatie en communicatie-antennes hebben de driepotige masten met open spanten en de wirwar van radars en antennes vervangen.

Om de IR-signatuur zo klein mogelijk te houden tracht men de uitstraling van de inwendige warmte te beperken. Vermits de uitlaatsystemen, ventilatie, schouw en machinedekken warme oppervlakken vormen gebruiken de ontwerpers laag-reflecterende verf en speciale isolatie en zijn de uitlaten zo kort mogelijk tegen het wateroppervlak voorzien.

Waterspray blijkt ook een efficiënt middel te zijn voor een goede oppervlaktekoeling. Aanvankelijk bedoeld als schoonmaakapparatuur na NBCD-aanvallen blijkt het "pre-wetting" systeem een efficiënt middel om het warmtebeeld te verhullen onder een wolk stuifwater.

BEWAPENING

De enige zichtbare bewapening bestaat uit enkelvoudige, speciaal gevormde geschutskoepels waardoor de schepen de indruk geven licht bewapend te zijn. Om de RCS zo laag mogelijk te houden bevinden de meeste verdedigings- en wapensystemen zich onderdeks in verticale lanceringsystemen.

De schepen beschikken over verdedigingsradars die de verschillende frequentiebanden scannen en elektronische ruis uitzenden om vijandelijke detectiesensoren te ontregelen en een vals radarbeeld in de eter te sturen. Vanuit chaff-afvuursystemen worden radarsneeuwvlokken (wolken metaalfolie of witte chemische rook) afgeschoten om inkomende projectielen en missielen af te leiden.

VOORTSTUWING

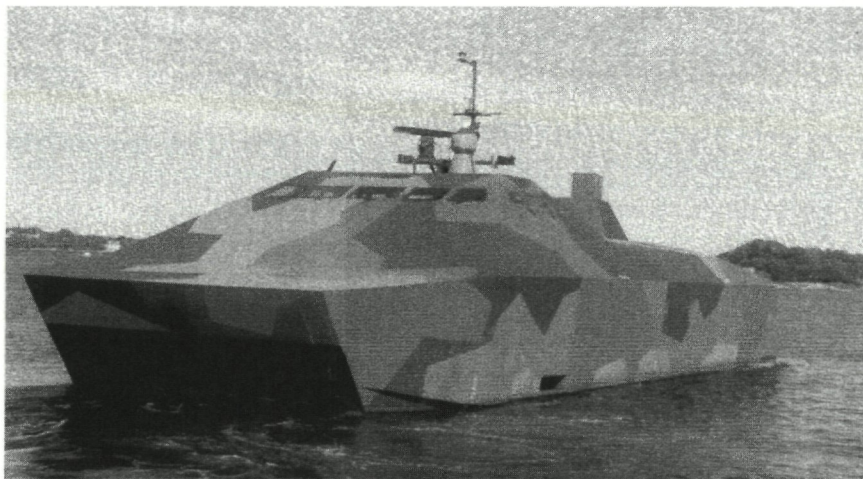
Het onderwatergeluid is tot een minimum beperkt door de diesel-/elektromotoren, gasturbines en stroomgeneratoren op geluidsdempende ophangingen te installeren terwijl de schepen voor stille vaart beschikken over waterjet-propulsie (stuwgondels).

De nieuwste technologie inzake stealth-voortstuwing zijn de AZIPODS (podded electric drive units). Dit systeem zal de schepen een snelheid geven van +30kn, betere manoeuvreermogelijkheden, een kleinere hekgolf en een lagere hydroacoustische signatuur. AZIPODS vereisen ook geen conventionele assen en machinekameropstellingen zodat er ruimte vrijkomt om bvb. een helikopterdek te voorzien.

De SEA SHADOW bedoeld om nieuwe stealth-technologieën uit te testen waarvan er enkele in de ARLEIGH BURKE-klasse destroyers verwerkt werden.

Bij de Engelse DUKE- en de Canadese TRIBAL-klasse schepen concentreerde men zich op het verminderen van de RCS door de opbouw een specifieke vorm te geven en IR-onderdrukkende sensoren rond de uitlaten te gebruiken. Om inkomende missielen af te leiden kregen de midscheepse secties een lager RCS dan de boeg en achtersteven. Zo hoopt men de midscheeps gelegen vitale delen te vrijwaren van een "direct hit".

Het onderwatergeluid werd tot een minimum beperkt door de gecombineerde gas- en diesel/elektrische motoren te installeren op geluidsdempende ophangingen. Maar het



SMYGE (ZWEDEN)

Marines en STEALTHSCHEPEN

Stealth-schepen worden stilaan een alledaagse verschijning. Het eerste stealth-schip, de USS SEA SHADOW, kwam in dienst in 1984 maar werd pas voor het eerst in het openbaar gezien in april 1993. De kosten voor de bouw van dit 48.8m en 560 ton metende schip lagen betrekkelijk laag omdat er geen bewapeningssystemen voorzien werden.

is vooral Zweden dat baanbrekend werk verrichtte met het ontwerpen van stealthschepen.

Op 14 maart 1991 werd de SMYGE te water gelaten en diende als platform voor uitgebreide technische en tactische testprocedures. Romp en opbouw waren van een GRP/Kevlar combinatie en alle bovendekse uitrusting kreeg een stealth-design.

Na het succes met de SMYGE gaf de Zweedse marine de Karlskrona-

varvet Scheepswerf in Karlskrona opdracht een nieuw stealth-schip te bouwen, de VISBY-klasse (of het YS-2000 Project). De kiellegging vond plaats op 17 december 1996. Verwacht wordt dat dit type schip topprestaties zal leveren en geschikt zal zijn om zowel ASW, AAW, ASuW als ML-opdrachten uit te voeren.

Met haar LAFAYETTE-klasse fregatten heeft de Franse marine een succesvol stealthschip op de scheepsmarkt gebracht. Naast 5 schepen voor de Marine Nationale hebben de marines van Taiwan en Saoedi-Arabie respectievelijk 6 en 2 schepen besteld. Het zijn schepen waarin het grootste aantal stealth-technologieën thans beschikbaar verwerkt zijn. Opbouw en masten bestaan uit radar-absorberend GRP-materiaal en bedekt met een RA-verf. De vitale delen van het schip zijn voorzien van een dubbele 10mm dikke GRP-wand.

Het meest in het oog springend feit is de geoptimaliseerde RCS dankzij het gebruik van speciaal gevormde platen, de eliminatie van rechte hoeken, de overdekte voor- en achterdekken en stalen maasvormige gordijnen die de open sloependekken afsluiten. De magnetische, IR- en EO-signaturen zijn relatief klein voor dit type schip. Er wordt beweerd dat de RCS van de 3600 ton LAFAYETTES zou overeenkomen met deze van een 500 ton vissersvaartuig, wat deze schepen bijgevolg geschikt maakt voor verkenningsmissies en opdrachten kort onder de kust.

Tijdens de EURONAVAL 96 Defensiebeurs in Parijs stelde de Engelse scheepsbouwer Vosper Thornycroft een maquette voor van een innovierend type stealth-fregat dat, volgens de scheepswerf, een ommekeer zal teweegbrengen in het ontwerp en de bouw van stealth-schepen..

De 115m lange SEAWRAITH, met een waterverplaatsing van 2500 ton, zal volledig gebouwd worden in composiet-materialen.

De bovenbouw krijgt een asymmetrische opstelling met een hoofd mast aan stuurboord voor (met detectiesensoren, vuurleidings- en zoekradars en de uitlaat) en een 2e mast aan

bakboord achter (met de navigatieradars, communicatieantennes en telescopisch uitschuifbare mast met o.m. de navigatielichten). Bij opdrachten in vreedstijd kan de telescopische mast uitgeschoven blijven en bij crisisoperaties, of oefeningen, ingetrokken om de RCS te verkleinen.

Een onbemande telegeleide drone, volgestouwd met sensoren en camera's, zal gebruikt worden voor verkennings- en observatieopdrachten.

Om de warmteuitstraling tot een minimum te beperken kan de SEAWRAITH in een wolk stuifwater omhuld worden (bestaande uit water, al of niet gemengd met de dieseluitlaten). Dit systeem heeft echter een negatieve invloed op de eigen EO-sensoren.

Stealth-schepen mogen zeker niet als onoverwinnelijk voorgesteld worden. Ondanks de vele positieve resultaten behaald tijdens uitgebreide tests zijn er toch enkele negatieve aspecten. Eenvoudige zeeschade kan al leiden tot een drastische beïnvloeding van de RCS.

Ondervinding bij het opleiden van de commandanten van deze schepen heeft aangetoond dat zij, uit vrees hun stealth-voordeel kwijt te spelen, of bij vaststelling van een verminderde stealth-capaciteit door schade, zij minder vlug offensieve acties zullen ondernemen.

Het gebruik van de composiet materialen vergroot ook de kans op vorming van toxische rook in geval van een brand.

Stealth-schepen blijken tevens niet helemaal onzichtbaar zoals beweerd wordt. Indien vijandelijke radars en computers krachtig genoeg zijn kan het stealth-element verschalkt worden. Deze radarsystemen kunnen een gebied uit verschillende invalshoeken, op eenzelfde frequentie en in hetzelfde scannertempo aftasten zodat alles wat zich binnen dit gebied bevindt gelijktijdig geraakt wordt. De aanwezigheid van een stealth-schip zou op het radarscherm aangegeven worden door een "zwart gat" en zo de positie prijsgeven.

In dienst

AMERIKA

SEA SHADOW

FRANKRIJK

LA FAYETTE-klasse

ISRAEL

EILAT-klasse (SAAR-5)

OMAN

QAHIR-klasse

SAOEDI ARABIE

SAWAARI-2 klasse (LaFayette)

TAIWAN

KANG DING-klasse (LaFayette)

ZWEDEN

SMYGE

VISBY-klasse

In ontwerp

NEDERLAND

ZEVEN PROVINCIE-klasse

SINGAPORE

NGPV-klasse

SPANJE

F-100 - klasse

ZWEDEN

VISBY-klasse

Maar het blijft gissen of de stealth-technologie zo innovierend en veelbelovend is als beweerd wordt. Ondertussen is wel aangetoond dat deze technologie bruikbaar en technisch uitvoerbaar is aan een lagere kostprijs dan sommige conventionele technologieën.

Het ontwerpen van een stealthschip zal een uitdaging blijven voor de scheepsingenieurs. Zij zullen in de toekomst nog meer aandacht moeten besteden aan het verder blijven perfectioneren van sensoren, de geluidsarme voortstuwing en radar absorberende materialen.

G. A. H. Toremans

LA BELGIQUE ... NATION MARITIME?

La réponse est certes positive si l'on se réfère à nos vastes infrastructures portuaires et navales. A notre histoire aussi, qui foisonne de hauts faits en ce domaine. Mais il est cependant symptomatique de constater que, hormis les gens de mer qui en sont convaincus par essence, la majorité de notre population cultive une mentalité "continentale".

Au cours des décennies, cet étonnant paradoxe à souvent engendré des (non-) décisions politiques aux conséquences désastreuses pour la survie ou le développement de cet important secteur. Et, actuellement confronté à une dépression économique structurelle, l'ensemble du domaine maritime, y compris la Marine, se trouve d'autant fragilisé.

Soulignons toutefois que la crise "maritime" s'est mondialisée ces dernières années et que nombreux sont les pays industrialisés, au passé maritime prospère, qui en sont victimes. Des problèmes d'out-flaging ou de concurrence déloyale en sont des exemples. En septembre dernier encore, l'un des plus prestigieux fleurons de la marine britannique, la CUNARD LINES, branche maritime de la toute puissante TRAFALGAR HOUSE en fit les frais. Cette société fondée en 1840 a été vendue pour 904 millions de Livres Sterling au groupe norvégien KVAERNER.

Le malaise est donc au bout de chaque quai. Des lors, chaque "tribune maritime" est l'opportunité pour quelque figure de proue d'analyser l'un ou l'autre aspect de ce très complexe domaine. D'interpeller des palettes de professionnels de la mer, civils et militaires, en quête d'informations pro-actives. Mais il est tou-

tefois regrettable de devoir constater que les traditionnels absents de ces réunions de réflexion sont précisément ceux qui détiennent le pouvoir politique de décision en la matière.

A l'occasion de la commémoration du 91^e anniversaire du naufrage de notre navire-école le COMTE DE SMET DE NAEYER, en avril dernier, le Capitaine au long cours R. SMET, directeur honoraire de la H.Z.School d'Anvers, fit lors d'une



Commémoration du 91^e anniversaire du naufrage du navire-école COMTE DE SMET DE NAEYER.
L'indispensable culture de l'esprit maritime.

allocution de circonstance, une brillante et très écoutée synthèse de l'évolution de la situation maritime de notre pays. En voici d'ailleurs la teneur, teintée d'optimisme prudent:

Pendant les neuf décennies écoulées depuis la perte tragique du navire-école le "Comte de Smet de Naeyer", notre pays, que j'ose toujours dénommer "Belgique maritime", a traversé des périodes de prospérité, mais hélas aussi de mauvaise fortune.

Personne n'ignore la situation difficile dans laquelle se trouve cette "Belgique maritime" actuellement. Le dépérissement de nos chantiers navals et des industries qui y sont associées, le recours aux pavillons de complaisance et une certaine apathie politique sont autant de preuves du déclin de l'industrie maritime en Belgique. Un exemple très récent en est la disparition de la Régie pour Transports Maritimes, qui a assuré pendant un peu plus de 150 ans, la liaison entre Ostende et le Royaume Uni.

Nombreux sont ceux qui se demandent, avec une certaine anxiété bien fondée, quel est l'avenir de cette "Belgique maritime"? Welke toekomst is er nog weggelegd voor de nationale maritieme sector in het algemeen en voor onze Belgische Koopvaardij in het bijzonder?

Het voorbije jaar is voor de Belgische Koopvaardij een belangrijk en wel een turbulent jaar geweest. In het jaarverslag van de Belgische Redersvereniging over het jaar 1995, maar verschenen in 1996, vinden we de hiernavolgende zeer belangrijke passus en ik citeer: "De Belgische reders geloven in de overlevingskansen van hun koopvaardij en bijgevolg in de kansen van de toegevoegde waarden die de koopvaardij met zich brengt. Zij staan nochtans voor een voldongen feit:

* ofwel: overleven in eigen land dankzij overheidsmaatregelen die meehelpen de internationale competitiviteit te bereiken;

* ofwel: elders overleven dankzij een gunstig economisch klimaat.

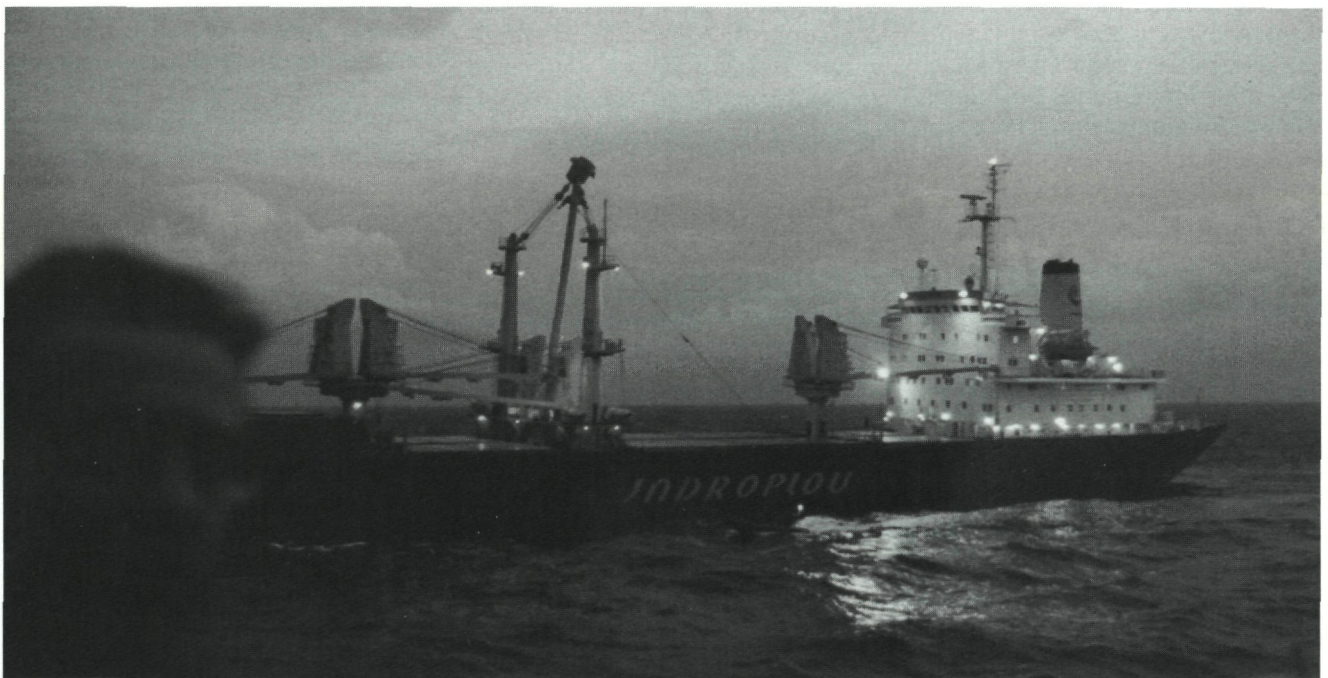


Nostalgique illusion des "good old days" ...

In het laatste geval verliest ons land voor eens en altijd niet alleen zijn koopvaardij, maar bovendien het bijzonder belangrijk pakket aan toegevoegde waarden". (einde citaat).

Een aantal protocols werden door de Belgische Redersvereniging opgezegd in 1996, alsook de collectieve arbeidsovereenkomsten in de sector. Gelukkig werd de opzegging van deze laatsten opgeschort. Na lange en zeer dikwijls moeizame onderhandelingen, werd eind november 1996 dan toch een akkoord bereikt door de regering en de betrokken partijen. Met dit akkoord is min of meer de basis gelegd voor een mogelijke heropleving van de koopvaardijvloot onder Belgische vlag.

Notre marine marchande est-elle sauvée maintenant? Pour le moment oui, mais pour combien de temps? La condition sine qua non pour garantir la survie de notre marine est la consolidation de la position de nos armateurs sur le marché mondial sans qu'ils soient forcés de recourir à la menace de l'abandon total de notre pavillon. Sans mesures d'aide structurelle de la part du Gouvernement nos armateurs retourneront sans aucun doute au mur des lamentations, argumentant que le coût



... face aux réalités du commerce maritime moderne!

d'exploitation sous pavillon belge ou luxembourgeois érode leur position concurrentielle sur le marché mondial.

Encourageant est certainement l'intention du ministère de l'Infrastructure et des Transport de commander une étude sur l'importance de la flotte marchande belge. Cette étude doit permettre de définir quels sont les effets de l'exploitation sous pavillon national sur l'emploi et sur la création de valeur ajoutée dans les industries qui y sont associées. En plus cette étude doit examiner les mesures à prendre pour rendre à nouveau attractif le pavillon national. Cette initiative est très louable, mais j'ai le sentiment qu'il sera difficile de rattraper tout le retard déjà encouru par rapport à d'autres pays tels que les Pays Bas. En effet, une étude économique approfondie sur l'avenir du secteur maritime hollandais était déjà disponible en 1994. Petit détail, un des quatre auteurs, est un professeur belge de l'Université d'Anvers.

Niettegenstaande de hoofdtoon van deze toespraak eerder somber klinkt, meen ik toch enkele gematigd optimistische ondertonen naar voor gebracht te hebben. Wij kunnen er nog in blijven geloven. Maar waakzaamheid en positieve gecoördineerde innoverende acties zijn echter geboden. Il faut que nos compatriotes, en particulier les hommes politiques, soient convaincus de la nécessité d'une politique à long terme qui conforte les choses de la mer.

La présence ici d'un grand nombre de jeunes, étudiants de l'Ecole Royale Militaire et de l'Ecole supérieure de navigation, membres de mouvements de jeunesse tel que le Corps des cadets de marine et scouts, est très bon signe. Chez eux l'intérêt pour le secteur maritime et les carrières maritimes est toujours vivant.

Daarom, net zoals vorig jaar, veroorloof ik mij om vanaf deze tribune een dringende oproep te doen, vooral aan de beleidsverantwoordelijken van dit land, om te ijveren en de nodige stappen te zetten om deze jongeren niet te ontgoochelen, om er voor te zor-

gen dat ons maritiem erfgoed en onze maritieme "know how" niet alleen bewaard zouden kunnen blijven, maar zich verder optimaal zouden kunnen ontwikkelen."

Dans le même ordre d'idées, à l'occasion de la récente assemblée générale du Cercle Royal G. Lecointe, --dont l'un des buts est rappelons-le, la promotion maritime sous tous ses aspects--le président Capitaine au long cours P. Champion développa un autre volet maritime essentiel; celui de la formation des officiers et équipages de navires.

Ce marin qui commanda à la mer pendant toute sa carrière, souligna avec pertinence " (...) qu'un enseignement maritime sans formation pratique à la mer est incomplet." Si certains esprits avisés dit-il, ont supprimé à bord des navires les cadets et le 4e officier, ils semblent avoir oublié que la profession d'officier de marine est un mélange subtil de matières académiques et de savoir-faire pratique.

De nos jours, on croit combler cette lacune en généralisant l'usage du simulateur et ainsi le substituer à l'irremplaçable expérience acquise en mer. Il est évident que pour un officier aguerri, le passage en simulateur peut-être bénéfique. Il permet la familiarisation d'une entrée de port, d'assimiler le balisage et la configuration d'une rivière ou d'apprécier la spécificité d'une manoeuvre.

Et d'ajouter que pour un jeune cadet, sans expérience de la navigation, ces exercices sur simulateur donnent une dangereuse et fausse impression de savoir. En effet, ils ne sont pas à même de réaliser les situations présentées. De plus, il y a un monde entre l'atmosphère et le confort feutré du simulateur, aussi perfectionné soit-il, et la réalité d'une passerelle de navire dans le trafic d'un vendredi soir, par temps de brume, dans le Dover Strait. Ici la responsabilité d'une décision et ses conséquences sont immédiates. Aussi, le simulateur ne remplacera-t-il jamais l'expérience. (...)"

Quant à la Marine militaire, sa culture s'avère elle aussi essentielle. Bien plus qu'un simple instrument militaire, elle appartient simultanément aux mondes économique, diplomatique et culturel. Notre pays fait non seulement partie d'une grande alliance transatlantique, mais de plus, comme nous ne disposons pas (plus) de ressources naturelles propres, notre avenir économique dépend étroitement de voies d'accès vitales: la mer. La Marine représente donc une force qui doit pouvoir combiner les actions en temps de guerre, de crise et de paix et répondre aux enjeux de demain, lorsqu'il s'agit de protéger nos intérêts au-delà de nos frontières.

Sans oublier que cette entité développe parallèlement une série d'activités au service de la nation, au profit de départements de l'Intérieur, des Affaires Etrangères, de la Défense nationale, de l'Agriculture et de la Pêche, des Finances, de la Politique scientifique, etc. et apporte une indispensable contribution dans les missions d'assistance humanitaire de tous bords. Autant d'activités qui requièrent des moyens financiers pour maintenir ce précieux outil opérationnel en toutes circonstances.

Dans le contexte tumultueux de cette fin de millénaire, où les troubles de tous ordres se succèdent à un rythme effréné, il convient de remarquer que la "crise économique", certes omniprésente, sert souvent fort opportunément de prétexte pour expliquer tous les maux de notre société, voire même à 'diluer' des responsabilités.

Aussi au mot "crise" préférons plutôt le concept "société en métamorphose". Le terme nous semble plus réaliste et positiviste, car il indique une société en pleine évolution.

Prenons dès lors conscience qu'il n'est plus temps de geindre ou de se bercer d'illusions, d'autoriser des 'has been' à pérorer --mémoire sélective aidant-- au sujet des ces 'good old days'. Brisons une fois pour toute avec ces séances par trop académiques au cours desquelles sont trop souvent occultées --par ignorance ou

crainte des responsabilités-- les réalités de la vraie problématique.

D'autant plus que selon des analyses de personnalités telles que Manu Ruys(*) par exemple, "... notre société sait exactement ce qui est nécessaire à son évolution. La question est de savoir ce que l'on doit réaliser concrètement pour y arriver. Comment et où les questions fondamentales sont-elles appréhendées et gérées.

D'autres pays, maritimes, comme les Pays-Bas ou la Norvège, qui furent aussi confrontés avec des problèmes d'out-flaging, ont oeuvré pour trouver des solutions. Ils ont adapté leurs lois sociales pour que les armateurs trouvent à nouveau intéressant et rentable d'arborer le pavillon national.

Ces mêmes voisins d'outre-Moerdijk, "cette autre nation maritime" qui, pour perpétuer leur patrimoine maritime national, viennent de décider la construction d'un voilier du 19e siècle.

Un 'clipper' de 1894, qui sera baptisé "Ville d'Amsterdam" et dont le coût de FB 438 millions sera pris en charge pour moitié par une société de travail intérimaire. Vaste entreprise qui générera de plus, 200.000 heures de travail, directes et indirectes, à une population elle aussi confrontée avec la crise de l'emploi. Qui veut, peut! dit le dicton.

Réalisons nous aussi, qu'au-delà des argumentations communautaires-technico-budgétaires, il importe plus que jamais de modifier profondément

nos mentalités et comportements et de rompre avec d'obsolescentes politiques sans principes de gestion à long terme. Il y a urgence à décider et entreprendre, à préparer un patrimoine socio-économico-culturel .. et maritime cohérent qu'il est de notre devoir de léguer en partage aux générations du 3e millénaire.

Plus que jamais "The ship has to stay afloat", il y va de l'avenir de toute une corporation et de celui de cette nation à vocation ... maritime ! La nôtre et celle de nos enfants.

Les gens de mer savent cela depuis longtemps déjà! ...

Saint Bernard du Spuikom

(*) **Editorialiste du STANDAARD et Docteur 'honoris causa' de la K.U. Brussel.**

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

REISVERSLAG

WESTLANT 97

17 maart - 27 juni

Maandag 17 maart: het vertrek

Er is nogal wat beweging op en rond de Westdiep. Auto's rijden af en aan en ganse families zijn drukdoend bezig met bagages en afscheid nemen. De Westdiep vertrekt voor een opdracht van 4 maand. Westlant 97 is de eerste operatie van BNLTG (*1) sinds de Belgisch Nederlandse integratie. De bijna volledige Atlantische Oceaan wordt afgevaren, en dit in tegenwijzerszin. Eerst richting Canada en dan via de USA naar de Caraïben om dan via Senegal en

Marokko terug aan te leggen in Zeebrugge. Het grootste gedeelte van de reis zal zich afspelen in de Caraïbische contreien. En dat is voor velen de motivatie bij uitstek welke de lange afwezigheid thuis goedmaakt.

De trossen worden losgegooid en de geliefden wuiven ons uit. Het is eventjes heel stil aan boord. Iedereen houdt zo lang als mogelijk oogcontact met de thuisblijvende familie en vrienden. Afscheid valt altijd zwaar...

Maar de sfeer wordt snel opgepikt want er dient gewerkt te worden.

Feitelijk is dit een valse start want we zullen in de loop van de dag nog terug Zeebrugge aanlopen om personeel te ontschepen welke nog enkele uren op zee nodig had om het magnetisch compas af te stellen. Kwestie van het noorden niet te verliezen.

'S namiddags is er dan het definitieve vertrek. Ditmaal zonder uitwivende familie.

We stomen op naar Zuid-West Engeland om rendez-vous te maken met onze Nederlandse collega's.

***1 :BNLTG: Belgisch-Nederlands Eskader**



Dinsdag 18 maart: **de oversteek**

We hebben rendez-vous gemaakt en na enige tijd in de Zuid-Engelse Portland zone geoefend te hebben beginnen we de oversteek. De zin voor rendement van onze Nederlandse staf heeft ertoe geleid dat er geen moment verloren gaat zonder training. Zelfs zonder middelen zoals vliegtuigen en onderzeeboten wordt er voluit gegaan. Het is één en al improvisatie. Voor onze stagairs en jongelui is dit uitstekend. De anciens laten hen doen en hierdoor gaan ze er zeer snel op vooruit. Wellicht zullen ze klaar zijn om, eenmaal aan de overkant, op hun eigen benen te staan.

Maar het weer wordt slechter en dit speelt parten op stemming en programma. Toch wordt er koppig doorgeoefend.

De opeenvolgende uurwisselingen geven aan dat we ondanks het slechte weer en de hierdoor gelimiteerde snelheid toch steeds meer westwaarts gaan. En dan heerst er wat zenuwachtigheid wanneer blijkt dat we misschien de geplande tijd van aankomst in Halifax (CA) niet halen. Deze onzekerheid duurt twee dagen. Het weer verbetert en we kunnen terug snelheid maken.

Er strijkt een vogeltje neer op het kanon en even later is Canada in zicht.

vrijdag 28 maart: **Halifax (Canada)**

Voor velen is het de eerste maal voet aan land te zetten van het Amerikaanse continent. Er wordt ons door de loods onmiddellijk duidelijk gemaakt dat we het niet getroffen hebben. Het is paasweekend en vandaag is alles gesloten. Pas zaterdag zal Halifax terug tot leven komen. Tegenslag!

Voor het technisch departement zijn er andere donkerwolken aan de horizon verschenen.

Enkele hechtingspunten van onze stuurboord stabilisatie-fin (*2) zijn tijdens de oversteek losgeraakt. Daar we in onze volgende aanleghaven, Newport (USA), toch reeds afspraak hebben met enkele Belgische gespecialiseerde technici, welke werken dienen uit te voeren aan één van de propulsie-assen, beslist de Commandant, na advies ingewonnen te hebben, de zaak voorlopig te stabiliseren maar nog geen definitieve reparatie uit te voeren. Er blijkt immers geen onmiddellijk gevaar en het materieel nodig hiervoor is niet direct voor handen. Dan maar genieten van het weekend. Er staat heel wat op het programma. Vooral de ijshockey van de plaatselijke "Mouse Heads" valt in de smaak. Verder kunnen natuurliefhebbers rondlopen langsheen wegen die hen leiden naar zeer ruwe en eigenlijk weinig feeëriek landschappen.

***2: stabilisatie-fin: Westdiep heeft aan beide zijden een soort peddel welke het rollen van het schip dient te verminderen.**

maandag 31 maart: **allen naar Newport (USA)**

De weersvoorspellers zijn pessimistisch. Het wordt een harde week. We verlaten Halifax en varen "full-speed" naar onze oefenzone. Plots spreekt de Commandant... We maken rechtsomkeer en vervoegen Halifax om alsnog dringende reparaties aan de stabilisatie-fin uit te voeren. Er mag geen risico worden genomen, zeker niet met het weer in het vooruitzicht. Zeker spelen dus!

Het wordt een aangenaam weerzien. Onmiddellijk krijgen we van her en der assistentie. Ook het nodige materieel nodig voor de reparatie is zeer snel ter plaatse. Woensdagmorgen zullen we weer kunnen afvaren. Althans dat is het plan.

Woensdagmorgen.... bericht van de baas betreffende het weer..."hier op zee gaat het slecht.... ik draag u op nog 24 uur in de haven te blijven". We stellen ons allen de vraag indien we niet beter onze Amerikaanse dol-

lars bestemd voor Newport inruilen voor de Canadese-.

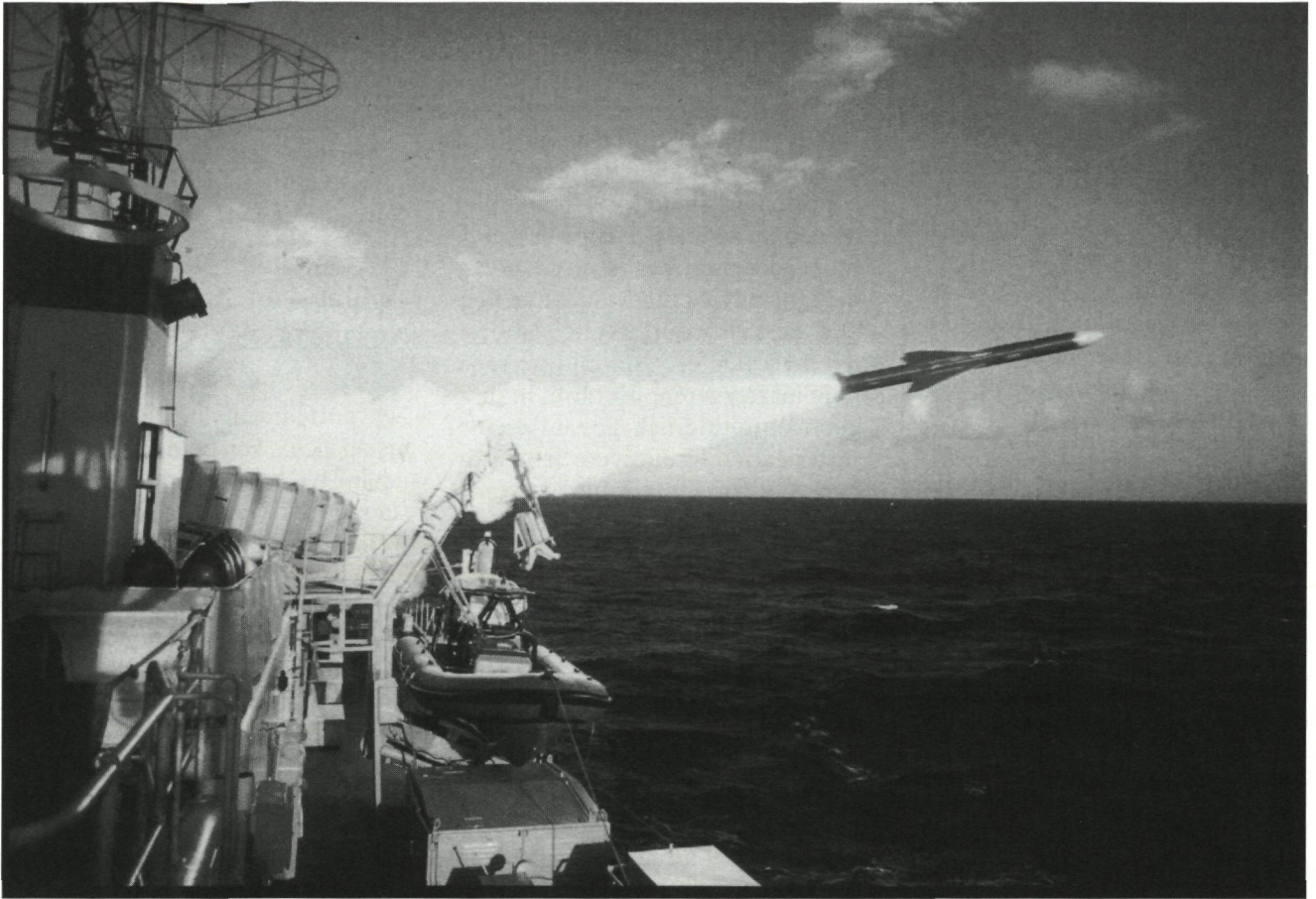
Toch kunnen we donderdagmorgen vertrekken,... zij het schuchter. Het valt echter mee. We zullen vrijdagavond, één dag na de rest van het verband, Newport binnenlopen.

vrijdag 4 april: **Newport (USA)**

Newport binnenvaren is een belevenis op zich. Aan beide zijden van de inham welke ons binnenleidt staan statige typisch Amerikaanse villa's welke geaccentueerd worden door hun reusachtige en goed onderhouden groene tuinen. We zien onder andere deze welke ooit bewoont werd door de familie van Jacqueline Kennedy, de Bouviers. En Newport wordt niet anders. Het is het Knokke-Zoute van bij ons. Alleen, de politie is er duidelijk, en dat is nog zacht uitgedrukt, meer aanwezig. En dat hebben enkele luidruchtige Nederlandse collega's zelf aan de lijve ondervonden. Voor velen was Newport enkel een afstapplaats. Ze namen het transport voor het weekend naar New York (4 uur) waar Will Tura's hit "Moa vint toch" weergalmdde of ze verkozen een ééndagstrip naar Boston (2 uur). Toen we maandagmorgen vertrokken, had iedereen een fijn weekend achter de rug en waren we opnieuw klaar voor de volgende, zij het korte, zeeweek waar eigenlijk weinig spectaculaire gebeurtenissen van te verwachten viel.

donderdag 10 april: **Baltimore (USA)**

Het wordt een lange dag. Vanaf middernacht bevaren we, voor een vijftien uur, de nauwe aanlooproute nemen naar Baltimore. Het zijn lange uren voor het versterkte navigatieteam. Omstreeks 1600 h krijgen we dan onze aanlegplaats te zien. We liggen werkelijk midden in het toeristisch centrum van Baltimore. Hier is duidelijk iets te beleven en daar



maken wij deel van uit. Het is er zeer netjes. Baltimore wordt de tot nu toe beste haven waar voor iedereen wat wils is. Tevens kan Washington DC bezocht worden. Het is slechts een uurtje trein rijden.

14 april:
opstomen naar tropische
regioenen

Moe maar voldaan vertrekken we. Opnieuw is er de lange tocht naar de open zee. Maar nu hindert dat niemand meer. Iedereen is al blij dat er niet onmiddellijk geoefend dient te worden. Het is stil. Het worden tien zeedagen waar we samen met een Amerikaanse groep fregatten, welke in hun opwerkfase zitten, zullen oefenen voor de kust van Baltimore en dan verder zullen doorsteken naar de Puerto Rico operatiezones. Deze groep schepen zal dan ook nog, zelfs na het bezoek aan San Juan, met ons blijven verder oefenen. Maar er is

storm op komst. Wij onderscheppen een bericht van de Noord-Amerikaanse meteodiensten waar zij iedereen in de buurt ten zeerste aanraden de zone te verlaten en veiligere regioenen op te zoeken. De eerste veranderingen aan het oefenprogramma laten niet lang op zich wachten.

De CTG (*3) beslist 's anderendaags reeds, om op te stomen richting Puerto Rico. Waar naar uitgekeken werd, wordt sneller waargemaakt dan gepland... het tropisch klimaat. Maar eerst dient de storm te worden vermeden en omtrent het weer bestaan er geen zekerheden. Hoewel nipt, lukt het ons en kunnen we snel weer de oefeningen aanvatten. Ook snel wordt ons duidelijk hoe de tropen aanvoelen. Het is warm... echt warm! Voor het eerst deze reis hebben we echte onderzeeboten in de buurt waar we mee zullen oefenen. Het is de Nederlandse "Dolfijn" en de Amerikaanse "Providence". Het is een echte uitdaging voor onze anti-onderzeeboot mannen. Nu worden ze echt wild.

***3: CTG: de Commander Task Group is de operationele Commandant van een groep schepen welke samen varen met een welbepaalde opdracht. De hier aangehaalde CTG was gedurende de periode Baltimore-San Juan de Amerikaanse Commodore. Voor de rest van de reis was de CTG de Commodore van de Belgisch-Nederlandse Groep**

24 april:
San Juan (Puerto Rico)

De wind valt als we binnenvaren in San Juan. We liggen aan een kade waar normalerwijze Cruiseschepen worden ontvangen. Het is een moderne steiger welke temidden ligt van het oude San Juan. Nabij het schip zijn er tal van winkeltjes bestemd voor de rijke cruisetoeristen. Het valt duur uit temeer dat alles er zeer aantrekkelijk oogt. Verder ietwat uit het centrum zijn er de sjieke hotels met hun casino's. We voelen ons de koning te rijk. Aan alles komt ech-

ter een eind en voor onze Nederlandse collega's is het een belangrijk vertrek. Deze week wordt voor hen alles of niets. Zij zullen immers hun missies en torpedo's afvuren.

28 april: **de Nederlandse missilex en** **torpex**

Het wordt een korte maar daarom niet minder drukke week. Aan boord hebben we een toestel, de MARS, welke het volledig afvuurpatroon van onze Nato Seasparrow (*4) kan simuleren. Dit tot en met de impact. Het toestel is zeer recentelijk ontwikkeld en is revolutionair in opzet. Het dient dus maximaal te worden benut. En kansen zijn er genoeg. Onze noorderburen gaan immers echte missies afvuren en daarom is er een heus scenario in elkaar getimmerd met de hieraan gekoppelde dure middelen. Wij zullen in alle stilte meevolgen en hopen aldus tot meetresultaten te komen welke, naar we hopen, gelijkwaardig zullen zijn aan de echte missile-afvuur-sessies.

En alles gaat goed. De meetresultaten zijn uiterst succesvol. Voor ons en de MARS betekent dit dus een dubbel succes.

Na deze missilex-dagen (*5) komen we dan toe aan de torpex-periode (*6). Er volgen een indrukwekkende hoeveelheid onderzeeboot-bestedings-oefeningen waarin het schip het uiterste van zichzelf zal vragen.

De week wordt afgesloten met een "weekly war". Een heus oorlogscenario werd opgezet door de staf en de Westdiep gaat ervoor. Alles wordt zo realistisch als mogelijk uitgevoerd. De dreiging wordt opgebouwd, de aanval wordt ingezet en afgeslagen. Maar soms ook niet en dan dienen de wonden te worden geheeld. Het ganse schip wordt hiervoor gemobiliseerd. 'S avonds kunnen we tevreden terugkijken en wat misschien wel aangener is, uitkijken naar morgen. Roosevelt Roads, Puerto Rico deel 2.

***4: Nato Seasparrow: Dit is een zelfverdedigings-missile afgeschoten vanaf schepen tegen vliegtuigen.**

***5: missilex: missile-afvuur-oefening**

***6: torpex: torpedo-afvuur-oefening**

2 mei: **Roosevelt Roads**

Roosevelt Roads is een, naar Belgische maatstaven dan, zeer grote marine-basis. Hoewel er slechts een 2500 manschappen tewerkgesteld zijn, is de oppervlakte enorm. Om van de ene naar de andere kant te rijden met de wagen, dient er toch een half uurtje uitgetrokken te worden. In de basis zijn alle faciliteiten voor handen. Er is zelfs een Mc Donalds. Echter sfeer is er niet. Het is dus een havenbezoek waar we uitgerust zullen vertrekken. Maar goed ook want de volgende zeeweek telt acht dagen en heeft als voornaamste doel de kandidaat CCO/LVO (*7) te trainen en te examineren.

***7: CCO Combat Centrale Officier, LVO: Lucht Verdedigings Officier**

5 -11 mei: **De PWO (Principal Warfare Officer) -vaarpraktijk**

Een drukke operationele week vangt aan. We vliegen er onmiddellijk in. De ene oefening volgt op de andere en de ingezette middelen zijn navenant. Voor de CCO/LVO-cursisten wordt het de belangrijkste week van hun opleiding. Bij ons aan boord zijn geen kandidaat CCO/LVO's ingescheept. Hun opleiding is immers nog altijd exclusief gebaseerd op de Nederlandse apparatuur. De oefendruk voor onze CCO/LVO's is dan ook groot. Dag en nacht draait de oefenmachine op volle toeren. Samengevat zijn de belangrijkste oefeningen: onderzeebootbestrijdings-, oppervakteeoorlogsvoerings-, luchtverdedigings- en schietoefeningen. Alle aspecten van moderne oorlogsvoering zijn aanwezig. En als afsluiter is er een multi-threat scenario, een combinatie van alle voorgaande oefeningen. Halverwege de vaarpraktijk moeten we detacheren teneinde onze exocet-firing opdracht te vervullen.

11 mei: **ten anker bij Isla Viegues**

Het eiland Isla Viegues, net onder Puerto Rico, is geen exotisch vakantieparadijs. Het Amerikaanse leger heeft er een groot militair oefenterrein. Vele Nato-landen maken regelmatig gebruik van de NGS-range (Naval Gunfire Support) op het eiland tot grote ergernis van de plaatselijke bevolking. Zij pikken het evenmin dat oorlogsschepen oefenen in de kustwateren rond Isla Viegues. Deze kustwateren beschouwen zij exclusief als hun visgebied. Het Belgisch-Nederlands Eskader, dat zondagmorgen met vijf fregatten ten anker ging bij Isla Viegues werd compleet verrast door de agressieve aanval van de plaatselijke vissers. De Amerikaanse autoriteiten hadden het eskader-commando niet ingelicht, noch over de heersende omstandigheden op het eiland, noch over de nationalistische en vijandige gevoelens jegens Amerika en haar bondgenoten. Speedboten en kleine vissersschepen vielen plots het Belgische fregat Westdiep aan. Met verf gevulde plasticzakken en zelfs flessen spatten uiteen op de romp en het dek. Minder onschuldig waren de stenen, stukken glas en stalen kogels die met katapulten op het oorlogsschip werden afgevuurd. Westdiep verdedigde zich met brandslangen. Na drie kwartier, rond de middag dropen de aanvallers af. Echter niet voor lang. Een uur later stormde een nog groter aantal piratenbootjes af op de Nederlandse fregatten Tsjerk Hiddes en Tromp. De Nederlanders hadden minder geluk. Twee bemanningsleden van de Tsjerk Hiddes werden geraakt. Een kwartiermeester verloor door een stalen kogel zijn linkeroog. De man werd met een Lynx helikopter geëvacueerd naar de Amerikaanse basis Roosevelt Roads. Om meer incidenten te voorkomen, gaf de eskadercommandant het bevel het anker te lichten. Het Belgisch-Nederlands bilateraal commando lichtte de Amerikaanse kustwacht in over beide incidenten. Eveneens de beide ambassades wer-

den ingelicht. 's Avonds nemen we nog even fuel bij de Zuiderkruis, waarna we detacheren.

12 - 14 mei: Roosevelt Roads

Versterking van Belnav en Comlognav staat op de kaai. Zij hebben aanvullende instructies bij zich betreffende het Exocet-afvuren (*8). Alle meetapparatuur wordt aan boord gebracht en onmiddellijk geïnstalleerd. Alle voorbereidingen voor *D-Day* (de Exocet firing) worden tot in de grootste zorgvuldigheid getroffen. Geen detail gaat voorbij aan het oog van de gemotiveerde bemanning. Iedereen is er op gebrand: de Exocet moet en zal vertrekken en de opdracht zal een succes worden. Toch wordt er nog tijd gevonden voor ontspanning. De lang op voorhand geplande barbecue op het strand met de gehele bemanning wordt een succes. Na de battle of Viegues en voor de Exocet-firing is de "teamspirit" alom present. Westdiep is één team, dat staat vast. Klaar voor het wapenfeit dat de kroon moet worden op deze reis.

***8: Exocet-missile: Dit is een missile welke kan afgevuurd worden van om het even welke platform (schip, vliegtuig, land) en bedoeld is tegen schepen. Is vooral berucht geworden tijdens de Falkland oorlog.**

14 mei: D-Day: Exocet away!!!

Vandaag is iedereen getriggerd. De adrenaline stijgt met het uur. Aangekomen in het gebied waar we zullen afvuren komt het schip in volle gereedheid. Er zijn twee Exocet-lanceringen voorzien. De eerste zal het Duitse schip de Brandenburg alleen voor zijn rekening nemen. Bij de tweede doen we het samen. De eerste lukt. De twee missies van de Brandenburg schieten pijlsnel de lucht in. Spektakel. Nu is het onze beurt. De spanning neemt toe. De concentratie is alom aanwe-

zig. Er mag geen enkele fout gemaakt worden en daar is iedereen zich terdege bewust van. Onze naam en faam staan op het spel. Het is muisstil op de Westdiep. En dan is het zover. Het doel wordt geïdentificeerd, de veiligheidsprocedure wordt opgestart, de Exocet wordt in gereedheid gebracht en de laatste minuut gaat in. 5, 4, 3, 2, 1, FIRE!!!.... De afvuurcyclus treedt in werking: 2 seconden later opent de canisterdeur zich. De harten gaan sneller kloppen. Alle ogen zijn gericht op de Exocetcanister. Dit onvergetelijke moment wordt vastgelegd op video. En ja hoor, de missile vertrekt, een verlossend geluid volgt. De kracht en snelheid van deze missile zijn indrukwekkend en ontzagwekkend. We zien de missile van ons en van de Brandenburg broederlijk naast elkaar afstevnen op het doel. Een mooi zicht. De lancering is een succes. Het werd een voorbeeldige gecoördineerde lancering: tijdsinterval 0 seconden. Felicitaties van de Duitse, Amerikaanse en Nederlandse marines volgen. Iedereen is tevreden en voldaan.

15 mei: Kormoran - SM (Standard Missiles) firing

Vandaag nemen we ook deel aan de Duits-Amerikaanse MISSILEX (Missile Firing Exercise). Ditmaal zijn het Duitse Tornado vliegtuigen die Kormoran air-to-surface missies afvuren op het onbemand afstandsbestuurde doelwit. De bedoeling is dat de Amerikaanse en Duitse destroyers die zo'n 5 NM (= 9 km) achter het doelwit liggen de Kormoran missies detecteren, aanvallen met Standard missies en onderscheppen en vernietigen voor dat zij het doelwit geraakt hebben. Het is zeer spektakulair. Een echt rakettenfestijn. In totaal zijn zo'n 15 Kormoran en 18 SM afgevuurd. Onze oefenwaarde zit in het detecteren en volgen van alle missies. Het is redelijk uniek om als Belgisch fregat zo'n gebeurtenis mee te maken. De

resultaten en besluiten van deze missies zullen we pas over enkele maanden vernemen.

16 mei: transit naar Venezuela

Het weer is prachtig: de zee is vlak en de zon schijnt fel. We genieten met z'n allen nog even na van onze geslaagde Exocet-lancering. Morgen sluiten we terug aan bij het eskader.

17 - 20 mei: La Guaira (Venezuela)

De kust van Venezuela, het land bij uitstek van de vele Miss Universe's, verschijnt aan de horizon. Verwoed proberen we contact te maken met de havenauthoriteiten. Alleen geduld blijkt te helpen. Wanneer we de haven bereiken dienen we rechtsomkeer te maken. Er is nog steeds geen contact, laat staan toestemming om binnen te varen. Dan opeens verschijnt de Venezolaanse trots, het driemast zeilschip de Simon Bolivar. Zij vaart de haven buiten en heeft alle paradezeilen gehesen. Zij steelt de show. Nadien gaat het snel. Een half uur later liggen we vast tegen de kade. We worden opgewacht door een kleine fanfare welke naar waarschijnlijk Zuidamerikaanse gewoonte zeer ritmisch speelt maar toch moeite heeft in het samenspel. Het heeft zijn charmes.

La Guaira is een kleine havenstad. Het echte bruisende stadsleven vinden we in Caracas, de hoofdstad van Venezuela, op een half uurtje rijden. Onze bemanning vormt zich een beeld van de lokale gebruiken en geniet duidelijk van de warme uitbundigheid van deze mensen. Dit in schril contrast met de armoede en de criminaliteit. Aanslagen en overvallen zijn hier schering en inslag.

We ontmoeten een Belgische pater die een missie heeft in de krottenwijken rond Caracas met 200.000 parochianen. Hij is een moedige man. In moeilijke omstandigheden

vervult hij zijn opdracht. In de parochie worden namelijk gemiddeld 4 moorden per week gepleegd.

Het dwingt respect af.

Ons verblijf hier is veel te kort. We varen dinsdagmorgen vroeg af en gaan vol vooruit richting Willemstad waar we reeds 's namiddags zullen aankomen.

20 - 27 mei: Willemstad (Curacao)

Voilà, we zijn aangekomen in Curaçao waar we een onderhouds- en herstelperiode hebben van een week. Iedereen is opgetogen over de welverdiende rust na een turbulente operationele periode. Velen hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om hun vrouw of vriendin te laten achterkomen. Voor velen was het dan ook een blij weerzien na twee en een half maand. Voor de vrouwtjes was het de ideale vakantiebestemming: mooie stranden en veel zon. De romantiek was dan ook alom aanwezig.

Het was echter niet alleen vakantie geblazen, er moest ook nog gewerkt worden. Enkele noodzakelijke operationele herstellingen dienden te gebeuren, o.a. de kraan van de rhib-motorboot en de HF radioantennes. Ook de romp had op vele plaatsen een nieuw verflaagje nodig, dit ten gevolge van de battle of Vieges (deze heeft ondertussen het Belgische nieuws reeds bereikt).

En zoals aan alle mooie sprookjes in het leven komt ook hieraan een einde. De Westdiep verlaat Curaçao en de terugreis via Martinique en Afrika vangt aan. Vele vrouwen wuifden ons uit vanop de kade in Willemstad. Hen zullen we terug zien over exact 30 dagen in Zeebrugge.

27-28 mei: CG/CD-operaties aan de ABC-eilanden

CG/CD staat voor Coast Guard Counter Drugs en ABC voor Aruba-Bonaire-Curaçao, m.a.w. de Nederlandse Antillen. Hoewel het

heel spannend klinkt, is dit toch maar een relatief saaie operatie. De Westdiep kreeg als opdracht zo onopvallend (alle lichten zijn gedooft) mogelijk langs de kust van Bonaire te patrouilleren en alle verdachte schepen, boten of vliegtuigen te detecteren en te rapporteren aan de Amerikaanse CTG die de leiding heeft over deze operatie. Daarbij lieten we ook af en toe de rhib-motorboot te water om de kustlijn, de inhammen en vele stranden van dichtbij te inspecteren. Helaas werd niets abnormaal gezien. De Westdiep had dus niet de drugvangst van de eeuw gedaan.

29 mei: transit naar Martinique

Na een teleurstellende tweedaagse anti-drugscampagne, herbeginnen de normale operationele oefeningen. Vandaag een oppervlakteoorlogsvoerings- en een luchtverdedigingsoefening. In onze termen een SURFEX/GUNEX en een ADEX. Dat staat voor Surface Warfare Exercise / Gunnery Exercise en een Air Defense Exercise. Ondertussen varen we aan hoge kruissnelheid richting Martinique waar we in de loop van morgenochtend binnenlopen.

30 mei - 02 juni: Fort-de France (Martinique)

Voor de Belgen begint nu het Frans sprekende deel van de reis. Martinique is gans anders dan Curaçao; het is vulkanisch en veel tropischer. Het is ook vaak bewolkt. Het regent hier meer dan op de andere eilanden, waardoor het hier veel groener en bijgevolg mooier is. Het is verschrikkelijk duur, een biertje kost gauw 200 tot 250 BEF. Martinique is het eiland van de rum. Zoals je bij ons in iedere gemeente een brouwerij vindt, vind je hier in ieder dorp een rumdistillerij. De keuze aan rum is dan ook overweldigend. De Nederlandse leerlingofficieren (de adelborsten) schepen hier in om zeemannschapservaring op te doen.

02 - 12 juni: de terugreis vangt aan met de oversteek naar Afrika.

Het weer valt tegen. Constant bewolkt en veel wind. Dit komt omdat we tegen de Passaat winden in varen. De vochtigheidsgraad daalt ziender ogen, wat een gevoel van temperatuursdaling teweeg brengt. De oefeningen tijdens de 10-daagse oversteek zijn grotendeels zeemannschappelijk. Dit om de adelborsten in te wijden in het zeemansberoep. Deze oefeningen gaan van bevoorradings op zee, slepen, tot manoeuvreoefeningen in verband. Het programma is niet te druk, zodat er terug wat tijd vrij komt om administratieve en onderhoudstaken uit te voeren. Het rustiger programma is welgekomen voor iedereen na een zware operationele periode. Naarmate we de Afrikaanse kust naderen wordt het relatief frisser. Vooral de wind voelt fris aan.

12 - 15 juni: Dakar (Senegal)

Senegal is gelegen in Centraal-West-Afrika. Het land is hoofdzakelijk moslim en de officiële taal is het Frans. Voor velen onder ons voor wie het de eerste keer in Zwart Afrika is, is het een enorme cultuurschok. Dakar is één van de welvarendste steden van West-Afrika en een belangrijke handelshaven. Maar vooral, iedereen kent Dakar van de wereldberoemde rally Parijs-Dakar. Ons bezoek is kort, slechts drie dagen. Het schip wordt volgestouwd met souvenirs, vooral tam-tams en beeldhouwwerk. We zijn nu op minder dan twee weken van de aankomst en het aftellen is begonnen.

15 - 19 juni: transit naar Marokko

De route is noordwaarts, voor de eerste maal deze reis. Dit geeft een apart gevoel. Voor diegenen onder ons welke nog twijfelen, is het nu



ook zeker, we gaan terug naar Zeebrugge. Er is geen ontkomen aan. Door de hoge transitsnelheid is het aantal vertragende oefeningen beperkt. We behelpen ons met synthetische oefeningen, dit zijn gesimuleerde oefeningen. Het slechte weer blijft de Westdiep achtervolgen. We kampen met een koude noorderwind.

19 - 22 juni:
Casablanca (Marokko)

Casablanca is een bruisende wereldstad, met meer dan drie miljoen inwoners. Het is het industrieel en handelscentrum van Marokko. Het heeft de op een na grootste moskee van de wereld, de moderne Hassan

II. Tot ieders verbazing is Casablanca vrij westers. De gesluierde vrouwen zijn in de minderheid en de meesten lopen er modieus bij. Toch is Marokko voor 99% moslim. Maar moslim zijn betekent niet fundamentalist zijn. En daar zit juist het grootste verschil. Ook hier is ons bezoek kort. Toch profiteren enkelen van de aangeboden excursies naar Marakech, de meest historische stad en Rabat, de hoofdstad van Marokko.

22 - 26 juni:
de laatste etappe richting
thuishaven Zeebrugge

De temperatuur daalt zienderogen. Het zal terug even wennen worden in België. De meesten onder ons zijn blij dat we terug bijna thuis zijn. De families wachten ongeduldig. Een zeeman vertrekt altijd graag naar zee en komt even graag terug.

a/b Westdiep



MARITIEM PANORAMA

OOSTENDE EN HET PROJECT PLASSENDALE

Oostende wil het jaar 2000 met nieuwe troeven instappen door zijn industriële slagkracht op te voeren om also het hoge werkloosheids-cijfer in de regio naar omlaag te kunnen halen. In deze optiek werd onder impuls van Vice-premier Johan Vande Lanotte het "Project Plassendale" ontworpen, dat zo'n 100 ha industrieterreinen gelegen in de geplande nieuwe achterhaven rendabel moet maken.

's Lands werkloosheidscijfer halveren in de komende 6 jaren blijft een programmapunt van de huidige regeringsploeg. Of dit objectief werkelijk gehaald wordt, wordt door velen in vraag gesteld. Maar het belangrijkste is, dat hiertoe daadwerkelijke initiatieven genomen worden. Het Oostendse Plassendale-project past in deze strategie en wordt dan ook gesteund door de bestuurscoalitie van de Ensorstad.

Een nieuwe achterhaven

Het project past in het havenrenovatieplan van Oostende en is daarom ook geen echte innovatie. Bij het ontwerpen van het renovatieplan zo'n 9 jaar geleden was er inderdaad sprake van het pand Sas Slijkens-Plassendale van de vaart Oostende-Brugge tot nieuwe achterhaven uit te bouwen. Aan deze nieuwe deelhaven zou een industriële functie gegeven worden door omliggende gronden hiervoor vrij te maken. Niettemin bleven deze plannen erg vaag qua inhoud.

Daarbij kwam het probleem van de verbinding tussen de bestaande voorhaven en de ontworpen achterhaven. Een sluis moest dit realiseren en over het gabarit van het sas rezen onmiddellijk hevige polemieken. Uiteindelijk opteerde Openbare Werken voor een sluis van 10.000 ton, maar over het uitvoeringstermijn werd echter geen woord gerept en dat is de dag van vandaag nog altijd het geval.

Welke prioriteit?

Daarom ook gaan al stemmen op tegen de realisatie van het project Plassendale. Zo beweert de Oostendse professor Georges Allaert dat er eerst werk moet gemaakt worden van de optimalisering van de voorhaven die het dringend nodig heeft nu RMT de plaats heeft geruimd en Holyman/Sally slechts een klein gedeelte van de vrijgekomen ruimte heeft ingenomen. In de eerste plaats moet Oostende zorgen voor de onmisbare economische wisselwerking tussen zijn voorhaven en de rechtstreekse verbinding met de autosnelweg E40.

Daartegenover pleiten anderen voor een prioritaire achterhaven waar nieuwe watergebonden bedrijven zich zouden komen vestigen. Pas nadien kan gedacht worden aan de uitbouw van de voorhaven, menen zij. Dit zijn beslist twee diametraal tegenover elkaar staande stellingen waartussen Openbare Werken en het Havenbedrijf Oostende zullen moeten kiezen.

Een project van 750 miljoen BEF

Vice-premier Vande Lanotte, ook bestuurslid van het Havenbedrijf Oostende, legt de prioriteit op de achterhaven. Eerst wil hij dat er nieuwe industriële groepen er zich komen vestigen en pas dan kan voor de bouw van de geplande 10.000 ton-

sluis gepleit worden. Eerst moet er langs het kanaal Oostende-Brugge, in de driehoek tussen het kanaal, de Brugsesteenweg en de Plassendaal-sesteenweg, een zone van 50 ha voor watergebonden en value added logistic-bedrijven bouwrijp gemaakt worden. In deze zone wordt een insteekdok gegraven, dat 550 miljoen BEF zal kosten. Van dit bedrag zou er al 50 miljoen voorzien zijn op de Vlaamse begroting en in 1998 kan het Vlaams Gewest zo'n 200 miljoen bijleggen. Met deze som kunnen de eerste 20 ha vrijgemaakt worden.

Een tweede zone van 8 ha is gelegen ten zuiden van het kanaal aan de gipsberg van UCB/CNO. Het is thans eigendom van de WIER en de VMM. De derde zone is 40 ha groot en is gelegen tussen de spoorweg en de E40. De uitrusting van deze twee laatste zones wordt op 200 miljoen BEF geschat. Hierin wil de stad Oostende participeren door de verkoop van aandelen van het Gemeentekrediet. Specifiëren we nog dat voor het aantrekken van nieuwe be-

drijven in de eerste zone, een bijzonder filiaal van het Havenbedrijf Oostende zou opgericht worden.

Zo'n 3.000 nieuwe jobs

Voor het aantrekken van bedrijven in deze nieuwe havenzones zullen de gronden zo goedkoop mogelijk aangeboden worden. Belangrijk is ook, dat er voor de gepaste promotie moet gezorgd worden. Zoals gezegd zal het nieuwe filiaal van het havenbedrijf daarvoor zorgen. Bedoeling is immers nieuwe investeerders te vinden en niet de lokale bedrijven die naar een nieuwe vestigingsplaats zouden zoeken.

Met het project Plassendale hoopt Oostende de werkgelegenheid in de regio op te krikken. Het werkloosheidspercentage van circa 15% die er heerst is immers het hoogst op Vlaams niveau. Daarom mikt men op zo'n 3.000 nieuwe jobs met de realisatie van dit project. Warempel zijn dat vrij stoute verwachtingen die

sommigen als een utopische droom bestempelen. Temeer daar de hoogste onzekerheid bestaat over het vinden van de 5 miljard BEF, die de bouw van de 10.000 ton-sluis zal vergen.

Ook leggen de initiatiefnemers de nadruk op het feit dat er hoegenaamd naar geen concurrentie gezocht wordt met de Zeebrugse haven. De toekomst van Oostende zit in de kustvracht, terwijl Zeebrugge diepzeetrafielen naar zich toetrekt. Die ambitie heeft Oostende niet.

Noteren we tenslotte dat het nog zo'n 3 jaar zal duren vooraleer het Plassendale-project echt gestalte krijgt. Hopelijk wordt voor de realisatie van deze grootse plannen de nodige fondsen gevonden en heeft men geen verkeerde lokalisatieplaats gekozen. De nieuwe Zeebrugse achterhaven kan moeilijk als voorbeeld gelden voor het welslagen van een dergelijke onderneming.

H. Rogie

Na afloop van het 1ste halfjaar 1997

OOSTENDSE VRACHTTRAFIEK GAAT ACHTERUIT

Wanneer we terugblikken op de eerste zes maanden van huidig jaar, stellen we vast dat de Oostendse zeehaventrafiek aan het slinken is wat betreft het vrachtverkeer. Voorlopige cijfers wijzen inderdaad op een achteruitgang van de ro/ro-traffic ten opzichte van de overeenstemmende periode van vorig jaar. De oorzaak hiervan moet gezocht worden in de overname van deze traffic door Holyman/Sally na het opdoeken van de RMT-activiteiten op 1 maart jongstleden.

Tot op deze datum was het ro/ro-verkeer in de Oostendse haven verze-

kerd door de drie ferries van RMT, waaronder de "Prins Filip", en de twee ro/ro-vrachters van de rederij Sally. Deze traffic zat lichtjes in de lift bij RMT (+1,5%), maar leed verliezen van 12,5% bij Sally. Beide rederijen werkten in pool op de lijn naar Ramsgate.

Zo'n 20% minder vracht

Zoals we weten ging Sally Freight met Holyman verder op Ramsgate opereren na het opdoeken van RMT. Qua vrachtraffic was de

omzet van zo'n 150.000 vrachteenheden voor 1997 vooropgesteld, te realiseren door de ro/ro-vrachters van Sally. De twee catamaranferries van Holyman waren hoofdzakelijk op de traffic van passagiers en toeristische voertuigen afgestemd. Voor de ro/ro-traffic betekende deze overschakeling een duidelijke capaciteitsvermindering.

Het gevolg daarvan liet zich onmiddellijk gevoelen. Volgens voorlopige cijfers zou de achteruitgang van deze traffic tot 20% opgelopen zijn tijdens het eerste halfjaar 1997. Gemiddeld 2.200 vrachteenheden

per week werden er overgeslagen tegenover 2.800 tijdens de periode van de RMT/Sallypool. Zo deze trend aanhoudt zal Holyman/Sally een balans van hoogstens 110.000 vrachteenheden kunnen afdrucken voor huidig jaar. Dit betekent een verlies van circa 250 miljoen BEF en derhalve minder inkomsten voor AGHO, het nieuwe Oostendse havenbedrijf.

Om deze capaciteitsvermindering enigszins te compenseren, vooral wat betreft het begeleid vrachtverkeer, werd de grotere vrachter "Eurotraveller" ingelegd, echter veel te laat. Heel wat klanten van de RMT/Sallypool hadden intussen hun begeleid vervoer op de vrachtferry's van P&O van de lijn Zeebrugge-Dover overgeheveld. Daarbij komt nog dat Dart Line in februari jongstleden Zeebrugge boven Oostende verkoos voor zijn nieuwe lijn op Dartford.

Oorzaken van de achteruitgang

Vele Oostendse vrachtexpediteurs hebben dan ook, soms noodgedwongen, een deel van hun trafiek gedelocaliseerd. Zowel commerciële als financiële redenen lagen hieraan aan de basis. Zoals André Maenhout, voorzitter van de Oostendse Havengemeenschap het voorhoudt, is de vrachtwereld geen wereld voor doetjes. De klanten worden langzaam veeleisender qua service en prijzen, en zij kunnen niet wachten dat de Oostendse haven met haar renovatiewerken "klaar" komt. De Oostendse expediteurs hebben dus maatregelen moeten treffen om hun trafiek te redden.

In verband hiermee wijst voorzitter Maenhout op twee feiten. Ten eerste heeft Sally niets gedaan om zich op haar samenwerking met Holyman voor te bereiden. Zes maand tijd had ze hiervoor en wat gebeurde er? Haar twee Baziasvrachters, die bijzonder geschikt waren voor de Oostendse route, verkocht ze aan haar concurrent Dartline, wellicht uit fi-

nanciële noodzaak. Dit zou bewijzen dat Sally als ferry-maatschappij de nodige dynamiek mist, aldus Maenhout. Ten tweede zouden de federale onderhandelaars bij het opdoeken van RMT vooral de nadruk gelegd hebben op de werkgelegenheid van de ontslagen personeelsleden en het voortzetten van de passagierstrafiek. Met de continuïteit van het vrachtverkeer werd omzeggens geen rekening gehouden. Sally wist immers vanaf september 1996 dat ze op 1 maart 1997 hiervoor paraat moest zijn, maar heeft zoals gezegd hiertoe niet de gepaste maatregelen getroffen.

Daarnaast is er nog het feit dat de nieuwe wekelijkse verbinding Oostende-Sherness/Purfleet van Cobelfret de verwachte uitbreiding niet inlost. Volgens de Oostendse Havengemeenschap zou er vanuit de Ennorsstad genoeg trafiek voorhanden zijn om twee dagelijkse overtochten te verzekeren. Een vergadering van alle Oostendse vrachtexpediteurs in april jongstleden zou dit bewezen hebben. Maar spijtig genoeg zouden de "deskundigen" van AGHO de commerciële feeling missen om hiertoe de adequate contacten met Cobelfret te leggen.

Evolutie van de toeristische trafieken

Dit alles had voor gevolg dat Holyman/Sally zo'n één vierde van de RMT/Sally-omzet verloor aan Dartline, Seafrance, Stena en P&O uit Zeebrugge en Calais. Dit zal resulteren in een globale jaaromzet van circa 4 miljoen ton vracht voor de Oostendse haven, daar waar men de laatste jaren steeds boven de 5 miljoen ton had gescoord. Gelukkig nog dat de andere grote vrachtrafieken - bouwmaterialen, petroleumproducten en chemische meststoffen - tot nu toe op hetzelfde peil bleven als dat van vorig jaar.

Nieuwe shortsea-trafieken komen er wellicht dit jaar nog niet. De havenrenovatiewerken vorderen immers niet volgens timing. Het nieuwe

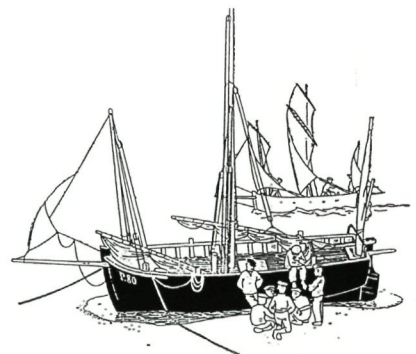
Zeewezendok, met bijhorende parkeer- en opslagterreinen, komt pas volgend jaar operationeel. Ook de werken voor de verlenging van de Diepwaterkaai, met bijhorende ro/ro-berth, komt dit jaar niet klaar. Op zowel Zeewezendok als op Diepwaterkaai mikt AGHO om nieuwe zee-trafieken aan te trekken.

Tenslotte moet nog een woord gezegd worden over de evolutie van de passagierstrafiek. Concrete cijfers ontbreken nog, maar voorlopige gegevens wijzen op betrekkelijke goede resultaten. Zo zou Holyman/Sally met zijn twee catamaranferry's en één gelegenheidsferry tijdens het voorbije halfjaar een meerwaarde van 15% geboekt hebben qua toeristische voertuigen en een kleine 10% qua passagiers. Het streefcijfer van 1.500.000 passagiers op jaarbasis wordt hierdoor wellicht gehaald.

H. Rogie

De Panneschuit Deel II

De beplanking van de romp



In het boek "Onze Zeilvischsloepen" van Frans Bly vinden we op blz. 143 de beschrijving van de panneschuit.

Daarin lezen we dat de buitenhuid van de romp uit 12 olmen planken bestaat nl.: a. de zandstreek: de eerste plank tegen de kiel

b. het vlakke: de 2e, 3e en 4e plank boven de zandstreek

c. de kimstreek: de 5e plank

d. de 4 zijdsplanken: de 6e, 7e, 8e en 9e plank

e. het berghout: de 10e plank

f. de verschansing: de 11e en 12e plank (bovendeks)

Voor de zand- en kimstreek + het berghout gebruiken we olm van 3,5 mm dik. De rest van de beplanking is 2,5 mm dik.

Nadat we de vloei van de romp volledig gecontroleerd hebben tekenen we de plaats van alle stutten op de 3 valse dekken. We vinden die terug op tekening nr. V in de stippellijn getekend. De meeste stutten staan haaks t.o.v. de aslijn, terwijl de 2 voorste stutten haaks tegen de verschansing geplaatst worden. Let ook op de voorste stutten haaks op de as. Deze worden wel schuin verzaagd. We zagen dus alle openingen voor de nodige stutten 4 x 5 mm en eventueel ook schuin. Alle stutten hebben een dikte van 4 mm en een breed-

te die varieert van 4 mm ter hoogte van de reling tot 5 mm op dekhoogte (zie fig. 7)

te dek, dus 2 mm boven het vals dek. Het eigenlijke dek stemt ook overeen met de bovenzijde van het berg-

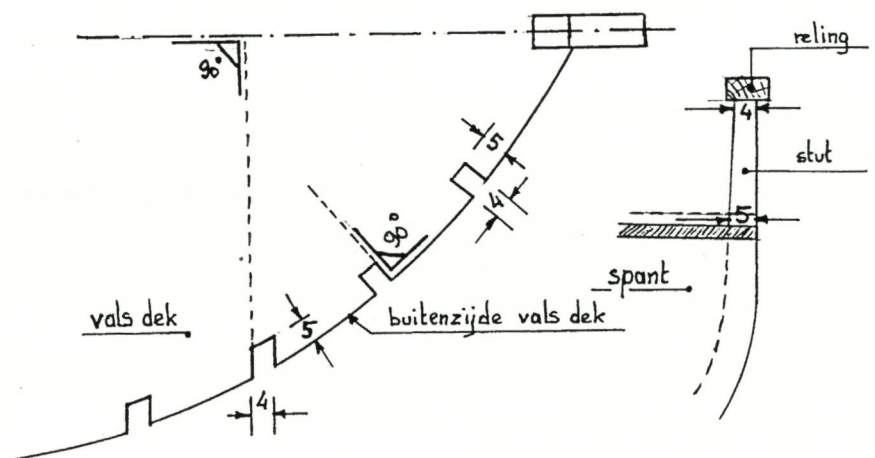


fig. 7

Nu worden de buitenzijden van de spanten 2 t.e.m. 9 in 10 gelijke delen verdeeld en dit van tegen de kiel tot de bovenzijde van het afgewerk-

hout, met uitzondering van het voorste dek tegen de voorsteven en het dek boven het roef (zie fig. 8).

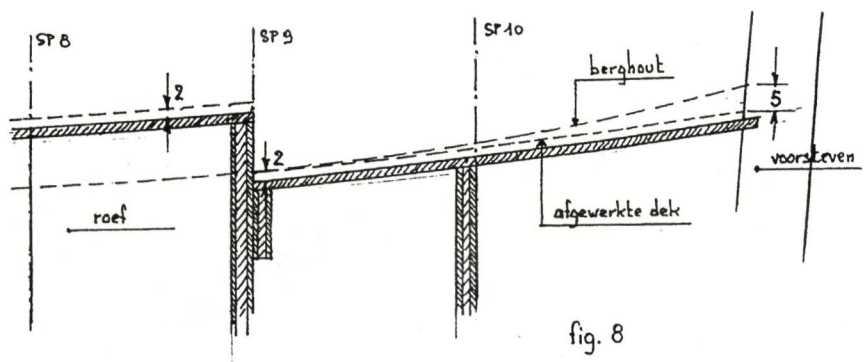


fig. 8

De bovenzijde van het berghout tegen de voorsteven steekt ongeveer 5 mm boven het afgewerkte dek uit. Tussen de openingen voor de stutten nagelen we hier en daar kleine stukjes hout van 2 mm dik op het achterste vals dek en op de achterzijde van het voorste dek.

Op enkele plaatsen nagelen we een fijn soepel latje van $\pm 4 \times 3$ mm die de voorsteven met de achterspiegel verbindt. De bovenzijde van het latje komt gelijk met de 2 mm dikke plankjes en met het stipje aan de voorsteven op 5 mm van het afgewerkte dek. We moeten wel zorgen dat het latje mooi vloeiend verloopt (zie fig. 9).

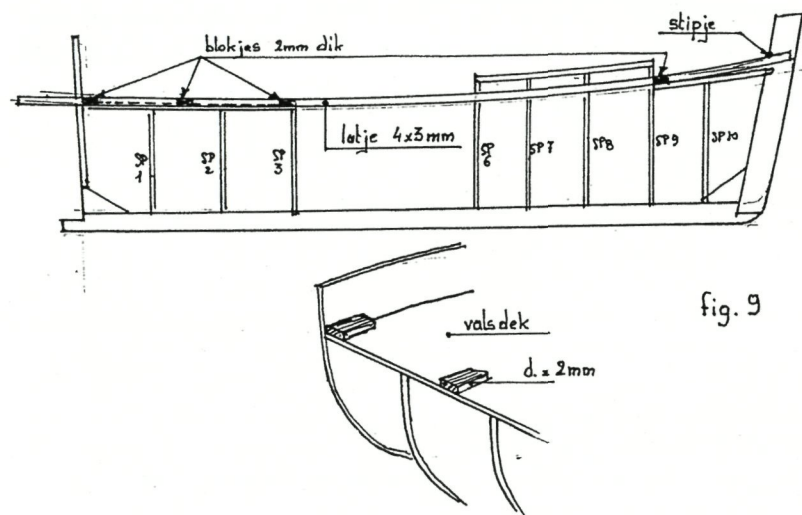


fig. 9

Tegen de spanten 6, 7, 8 en 9 duiden we dan de bovenzijde van het latje aan, wat dus overeenstemt met de bovenzijde van het berghout.

Met een fijn strookje stevig papier

van + 4 mm breed meten we de lengte van de zijde van alle spanten. Van tegen de kiel drukken we het strookje papier goed tegen de zijkanten van een spant en duiden we de bovenzijde van het berghout aan. Deze lengte wordt dan in 10 gelijke delen verdeeld. Om zeer nauwkeurig te verdelen gebruiken we een schaalverdeling (zie fig. 10).

De verdeling op het strookje wordt dan overgetekend op de buitenzijde van de spanten. Het is wel aan te raden ook op de beide vlakken van ieder spant de verdeling te tekenen (zie fig. 11). Het kan wel eens gebeuren dat aan de zijkant van een spant nog wat moet bijgewerkt of

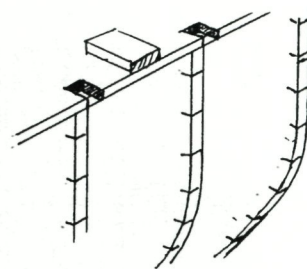


fig. 11

streek. Het spreekt vanzelf dat we iedere plank zowel BB als SB tegelijkertijd plaatsen om vervormingen te voorkomen.

Om de juiste vorm en lengte van de planken te bepalen hebben we een soepel latje nodig. Ik gebruik daarvoor een wit PVC bandje van 10×2 mm en ± 60 cm lang. Witte PVC omdat je dit niet kan vervormen en omdat de potloodlijnen en -cijfers gemakkelijk afwasbaar zijn.

We houden de strooklat tegen de kiel en nagelen de strooklat vast op het spant 4, 6, en 8. Wanneer we de strooklat mooi tegen de voorste en achterste spanten drukken nagelen we zien dat de strooklat geleidelijk van de kiel verwijderd (zie fig. 12).

Op het strookplankje duiden we de plaats aan van alle spanten en meten en noteren we op verschillende plaatsen de tussenafstand van de kiel tot tegen het strooklatje en ook de achterspiegel en voorsteven.

Op een plankje olm van 3,5 mm dik (voor zandstreek) zetten we ons strooklatje vast met 3 kleine nageltjes. We duiden er de spanten, voorsteven en achterspiegel op aan en alle aanvullende breedtes (zie fig. 13).

Met ons soepel latje verbinden we alle punten zodat we een mooi gebogen lijn bekomen. Ter hoogte van de achterspiegel en voorsteven laten we ons latje mooi verder vloeien. Deze lijn vormt dan ook de onderkant van de zandstreek tegen de kiel. We meten de verdelingen van de spanten en brengen die over op de respectievelijke punten. Veiligshalve nemen we 1 mm meer. Dan wordt de eerste plank (zandstreek) uitgezaagd, maar wel wat langer dan nodig.

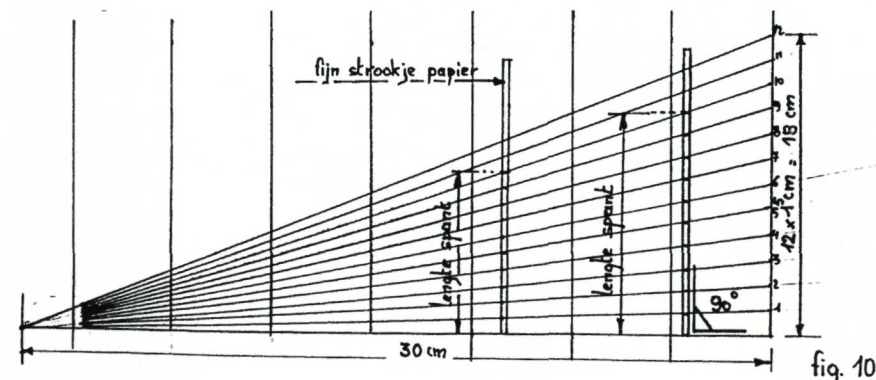


fig. 10

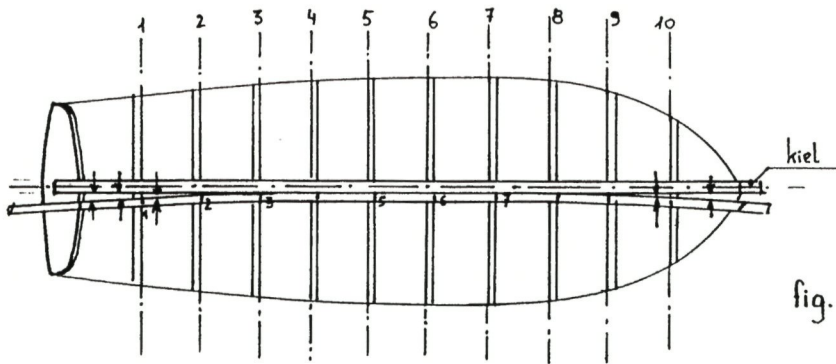


fig. 12

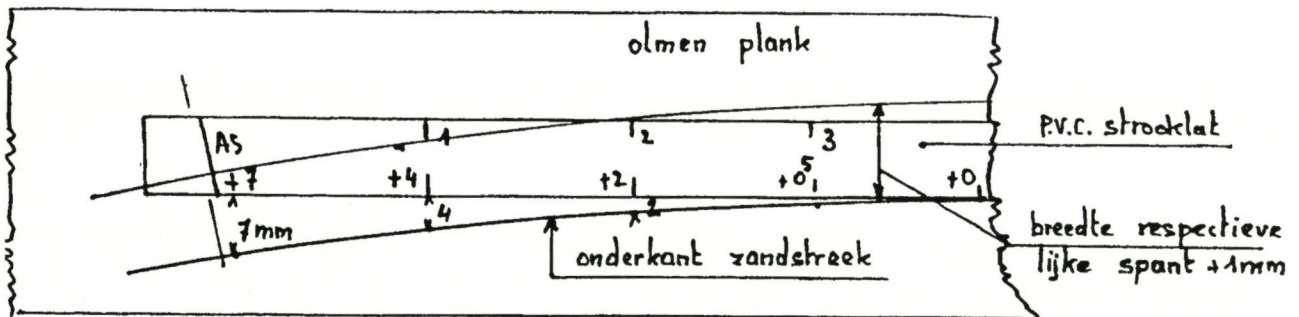


fig. 13

Alle oneffenheden worden dan met een klein schaafje weggeschaafd of gewreven totdat de eerste plank onderaan mooi tegen de kiel aansluit en bovenaan overeenstemt met de verdeling op de spanten. We leggen de gepaste plank omgekeerd op de olmen plank en tekenen die over voor de andere zijde van het schip.

Voordat we de beide planken, tegen de spanten vastlijmen is het wel noodzakelijk dat we de planken in de juiste vorm plooiën. In een grote pot brengen we wat water aan de kook. De voorste en achterste delen van de planken worden in het kokend water gedompeld. Onmiddellijk daarop ervaren we dat de plankjes veel soepeler worden en daardoor ook veel gemakkelijker met enkele nageltjes op hun plaats kunnen gehouden worden. Eens terug droog behouden ze wel hun vorm. Eventueel worden er nog kleine oneffenheden bijgewerkt voor we ze definitief vastlijmen (houtlijm of liever nog cyaanacrylaat of secondenlijm).

Zo gaan we ook tewerk voor alle andere planken. Maar voordat we de 2e t.e.m. de 8e plank aan de spanten

lijmen is het wel aan te raden om apostels of vulstukken te voorzien tegen de voorsteven. Deze bieden het voordeel dat we een betere bevestiging krijgen van de planken tegen de voorsteven en dat we een mooie vloei van de beplanking kunnen behouden. Wanneer we die niet gebruiken lopen we het gevaar dat

de planken vooraan te vlak worden. Persoonlijk gebruik ik balsa-hout voor het maken van apostels omdat balsa-hout gemakkelijk te bewerken is (zie fig. 14).

Het feit dat de afstand tussen 2 valse spanten redelijk groot is (± 41 mm), vind ik het nodig om tussen de spanten hout te voorzien voor het onder-

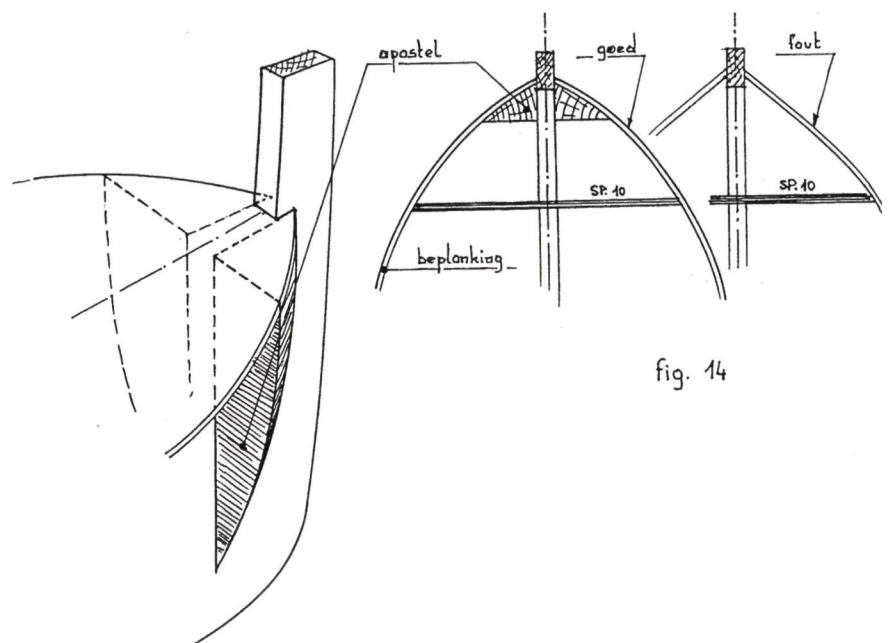


fig. 14

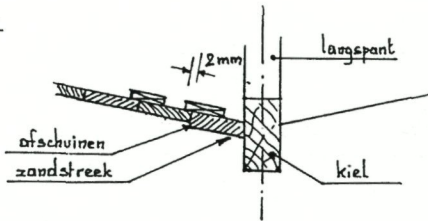
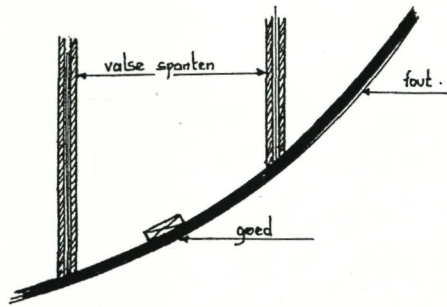


fig. 15

ling bevestigen van de planken. Deze steken maximum 2 mm boven de onderste plank uit (zie fig. 15).

Vanaf de kimplank t.e.m. het berghout is het wel nodig dat we de valse spanten tussen de stipjes vlak wrijven omdat de planken vlak tegen de spanten moeten bevestigd worden (zie fig. 16).

We lijmen de stutten tegen de valse spanten. Daardoor staan ze ook lood t.o.v. de waterlijn. Dit geldt ook voor de stutten tussen de valse spanten. Tijdens het lijmen van de stutten is het wel aan te raden een strooklatje te bevestigen tegen de buitenzijde van enkele stutten om terug controle te hebben over de vloei (zie fig. 17).

draad van as voorsteven naar as achterspiegel (zie fig. 18).

De afgewerkte vloer in de put bestaat uit losse eiken planken. Indien we ons model ook zo willen afwerken zijn we dan ook verplicht om de 5 volledige spanten in de put te plaatsen. Het betreft de spanten tussen 6 en 5 t.e.m. tussen 4 en 3. Tegen de valse spanten 6 en 3 lijmen we een halve spant (zie fig. 19).

De ware grootte en vorm van 4 spanten vinden we terug op fig. 20 en 21

De spanten tussen 3-4 t.e.m. tussen 5-6 zijn dubbele spanten, dit wil zeggen dat ze bestaan uit een ligger en een dekker en dus een dubbele dikte hebben, nl. 8 mm. De dekker is de halve spant die tot onder dek loopt terwijl de ligger de stut bevat en dus deel uitmaakt van de verschansing (zie fig. 22).

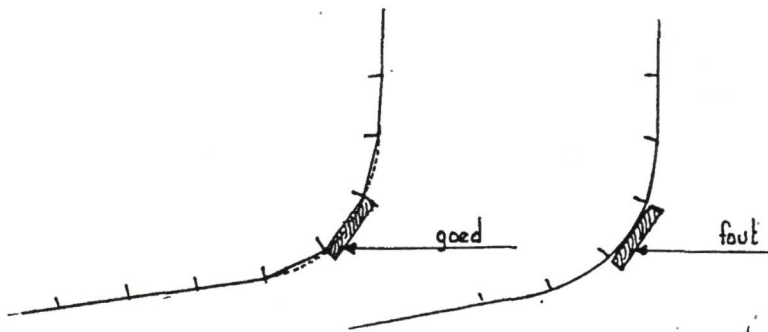


fig. 16

Nadat we de 8e plank hebben gelijmd, gaan we over tot het meten en uitzagen van het berghout. Zoals eerder beschreven komt de bovenzijde van het berghout effen met het afgewerkte dek of bovenste stippen. Voordat we het berghout lijmen controleren we nog eerst de vloei. De 9e plank wordt slechts nadat we alle stutten en spanten hebben gelijmd. We weten dat de meeste stutten per zijde haaks t.o.v. de aslijn staan, uitgezonderd de 2 voorste stutten. Hun breedte varieert van 5 mm tot 4 mm. Uit een eiken plankje van 4 mm dik zagen we de nodige stutten uit en wel zo dat ze ongeveer 1 cm boven de verschansing uitsteken wat overeenstemt met 32 mm t.o.v. de bovenzijde van het berghout. De onderkant van de stutten moeten tegen de binnenzijde van de 8e plank gelijmd worden (zie fig. 17).

Ook controleren we dat de afstand van buitenzijde stut naar de aslijn gelijk is, zowel voor BB- als voor SB-zijde. Daarvoor spannen we een

Het spreekt vanzelf dat ook deze spanten met veel zorg moeten geplaatst en gelijmd worden, dus lood op de waterlijn en haaks op de aslijn en onderling op gelijke afstand van elkaar. De spanten 6 en 3 zijn halve spanten en worden tegen de respectievelijke valse spanten gelijmd.

Wanneer we echter geen losse planken voorzien in de put is het dan ook niet noodzakelijk om dubbele spanten te maken. Het volstaat dan om

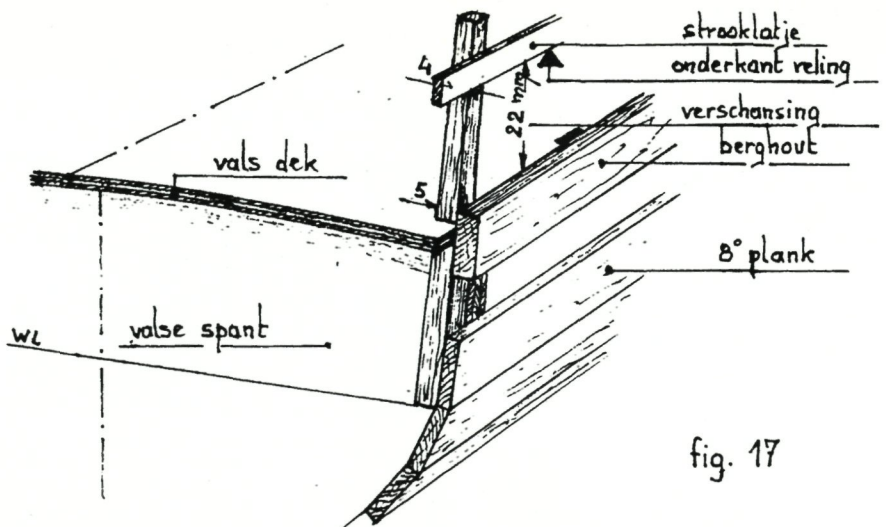


fig. 17

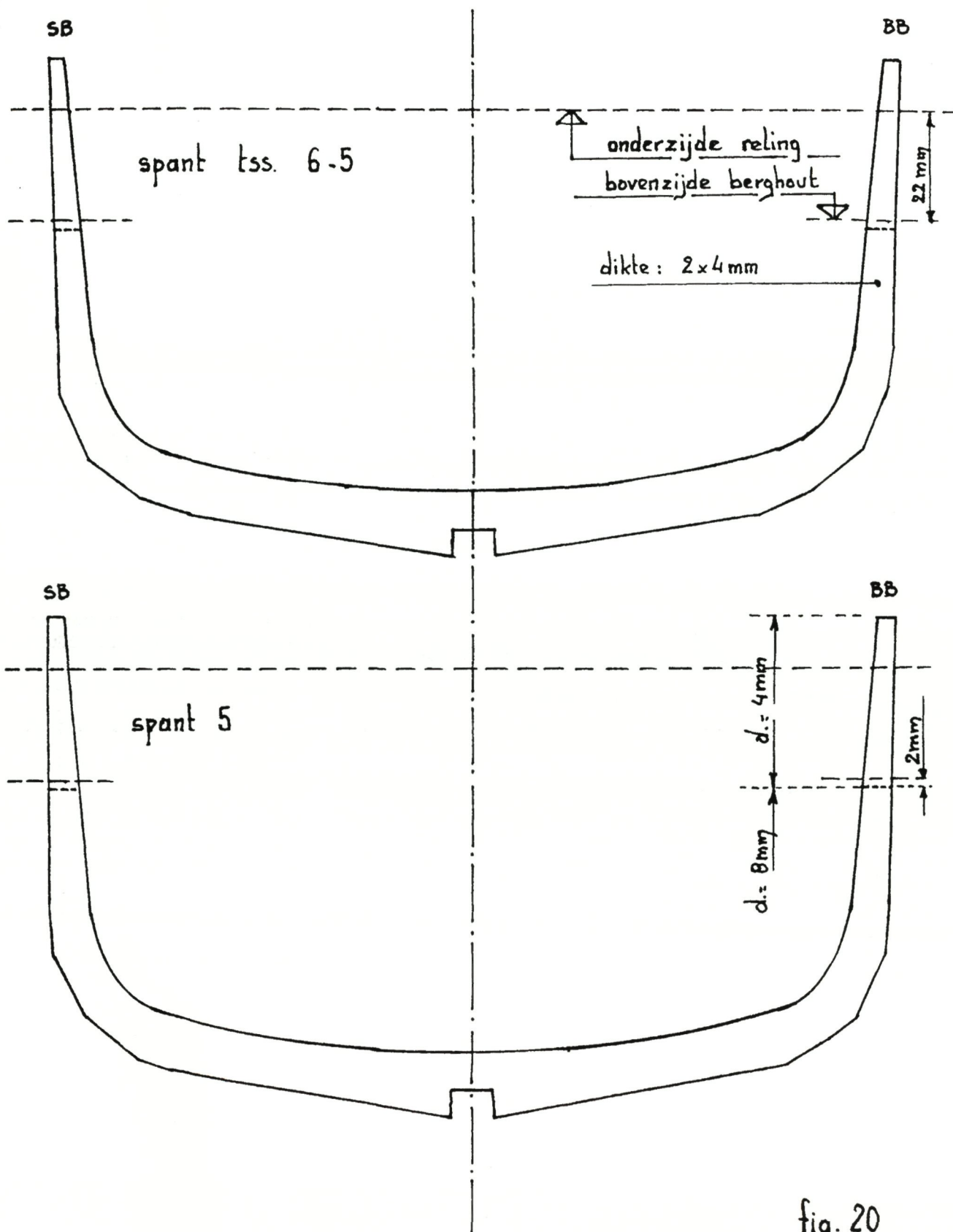


fig. 20

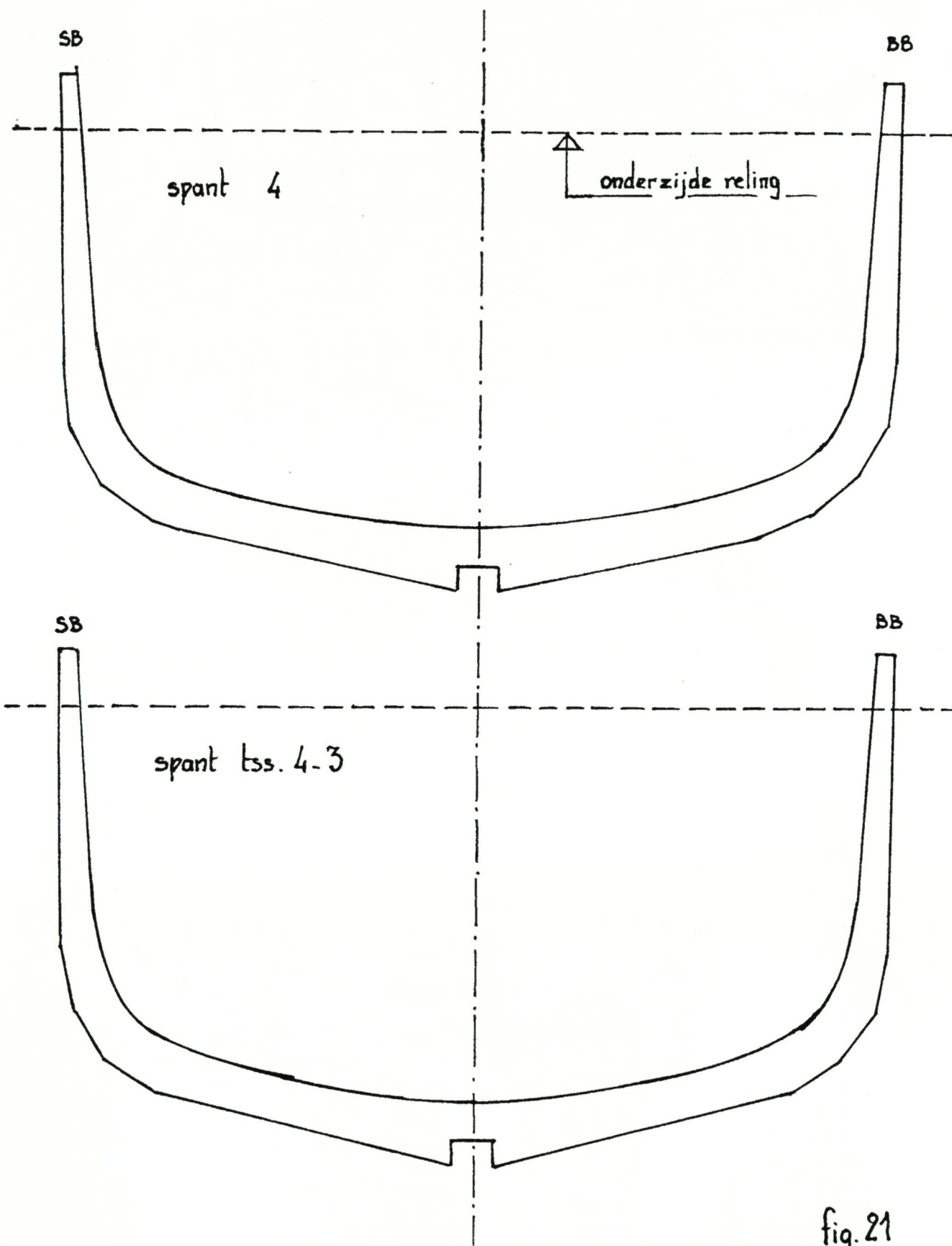
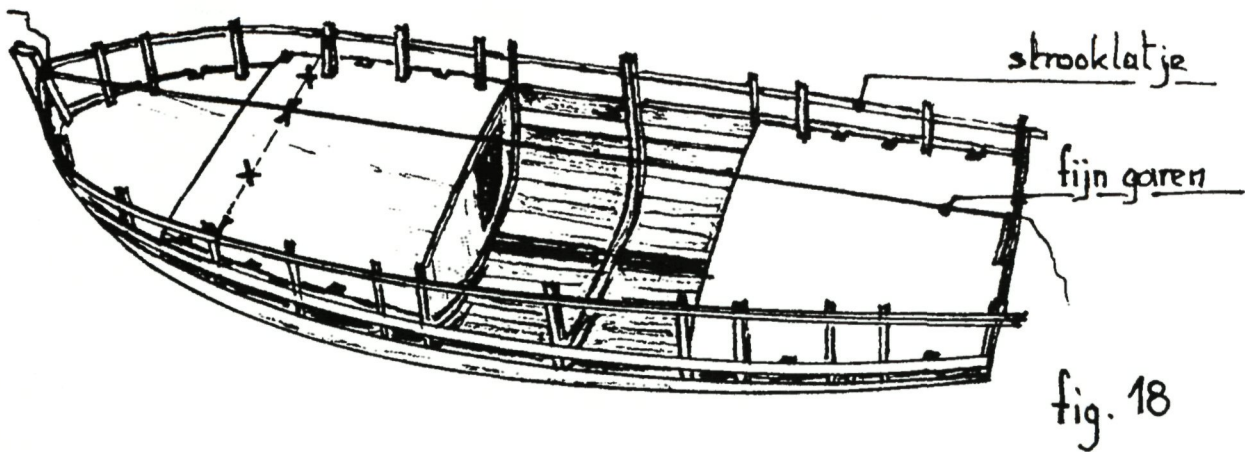
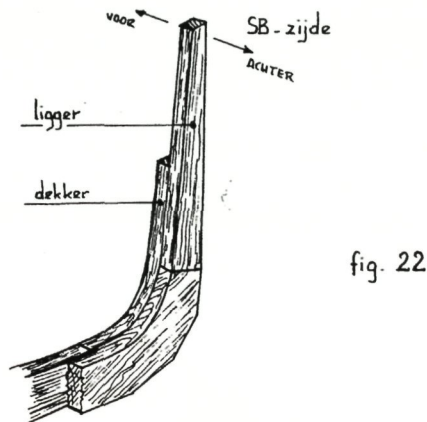
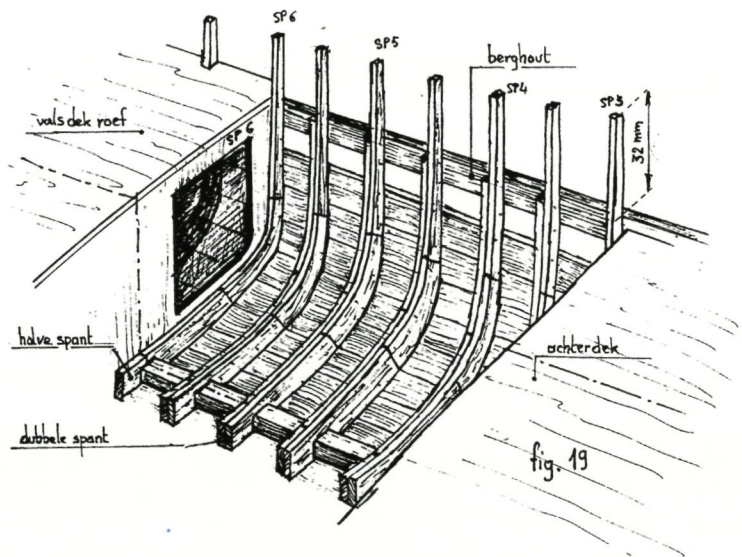


fig. 21

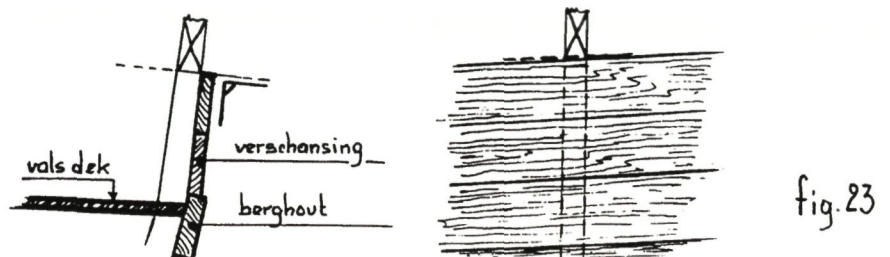


enkel stutten van 4 mm dik te voorzien die tot tegen de kimplank komen.

Nadat alle stutten en spanten gelijkmd zijn kunnen we nu ook de 9e plank uitzagen en vastzetten. Ook de 2 verschansingsplanken (d. = 2,5 mm) kunnen nu gezaagd en vastgezet worden. De hoogte van de verschansing, d.w.z. vanaf de bovenzijde berghout tot onderzijde reling, bedraagt 22 mm (zie fig. 17). Het feit dat het berghout tegen de voorsteven 5 mm hoger ligt dan het afgewerkte dek (zie fig. 8) is de verschansing er ook 5 mm hoger tegen de voorsteven. Het strooklatje bovenaan de stutten



De ware grootte en vorm van 4 spanten vinden we terug op fig.20 en 21



kunnen we nu gerust wegnemen. We kunnen nu ook de uitstekende stutten haaks met de verschansing en effen met de bovenkant van de 12e plank afzagen (zie fig. 23). Ik persoonlijk verkies hiermee nog te wachten om de boord van de bovenste verschansingsplank nog wat te beschermen.

Vooralleer we met het plaatsen van de dekplanken beginnen is het wel aan te raden de binnenzijde van de verschansing en de stutten mooi af

te werken, d.w.z. glad schuren en eventueel donker beitsen.

wordt vervolgd

Nice to know !

Jubileumeditie van vakbeurs voor de pleziervaart en de kleine beroepsvaart METS 97

Dit jaar vindt voor de tiende maal de vakbeurs voor de internationale watersportindustrie, METS 97, plaats. METS (Marine Equipment Trade Show) is in haar tienjarig bestaan stevig verankerd als de enige internationale vakbeurs in Europa. Honderden fabrikanten en importeurs van uitrusting en toebehoren aan de pleziervaart en kleine beroepsvaart, waaronder de belangrijkste marktleders, presenteren zich aan de internationale watersporthandel en industrie. Bedrijven uit de hele wereld (vorig jaar kwamen de deelnemers uit maar liefst 23 landen) tonen hun producten aan onder andere jachtbouwers, distributeurs, dealers en fabrikanten.

Openingstijden

METS 97 wordt georganiseerd door Amsterdam RAI, in samenwerking met ICOMIA, de International Council of Marine Industry Associations. De tentoonstelling vindt plaats van 18 tot en met 20 november 1997. METS 97 is op dinsdag 18 en woensdag 19 november open van 10.00 uur tot 18.00 uur. Op donderdag 20 november is de beurs geopend van 10.00 uur tot 17.00 uur.

Cercle des anciens de la Marine du Hainaut Centre Ouest Mons

Suite à la dernière assemblée générale il y a eu des modifications au sein du Comité directeur du Cercle des Anciens de la Marine du Hainaut Centre Ouest Mons.

Nouveau Comité Directeur du Cercle:

- Président d'honneur: J.-P. Colot et R. Geurlus
- Président: V. De Wulf
- Vice-Président: A. Falasca
- Trésorier: D. Gillet
- Commissaires permanents: R. Duez, D. Sutter, J.-M. Bertieaux, G. Lafosse, H. Bernier, L. Beyaerts
- Commissaires non permanents: B. Lambert et R. Ceuninck



Total Quality Leadership (TQL) in the Belgian Navy

TQL Instructors Open Doors to Belgian Navy

As space permits, officers of the Belgian Navy are attending TQL classes in Sigonella, Sicily, to learn how to deal with an expanding mission with severe budget cuts. "To date, four officers have attended our classes," said TQL instructor Lyn Steinhilber.

The Belgian Navy is small - only 2.500 members - and until recently its mission to provide maintenance for

marine engineering was limited to the North Sea and northern Europe. In the past year, however, its members have been involved in missions in Somalia, the Persian Gulf, and Yugoslavia.

The concepts and practices associated with TQL are not unfamiliar to the Belgian Navy. They've been practising TQL on a limited scale since 1993, when some of its offic-

ers attended a session of the Senior Leader's Seminar in Washington, DC. The program they now have is modelled after that of the U.S. Department of the Navy.

Navy TQLeader Newsletter August 1996 - Issue 16

DE V.O.V.: HERINNERING EN TRADITIONELE WAARDEN

Ter gelegenheid van een receptie te Brussel op 29 mei jl. heeft de Koninklijke Vriendenkring van Officieren van de Veldtochten -V.O.V., de ere-medaille van haar 75 ste verjaardag overhandigd aan Vice-Admiraal Herteleer, Chef van de Generale Staf. Hiermee bewezen de oudgedienden hun erkentelijkheid aan het geheel van de krijgsmacht.

In zijn gelegenheidstoespraak benadrukte de nationale voorzitter van de V.O.V., de Commodore (b.d.) D. Geluyckens dat: "(..) de V.O.V. bewust was van de huidige problemen van onze krijgsmachten. Diepgaande hervormingen hebben geleid tot amputaties binnen de krijgsmachten

waardoor het toekomstbeeld bepaald blijft en de doeltreffendheid, misschien zelfs de overleving van deze instellingen door budgettaire beperkingen bedreigd worden."

"In deze ongunstige en weinig motiverende toestand blijft onze vereniging in bewondering staan voor de uitzonderlijke prestaties van onze "Vredes-soldaten" aan land, in de lucht en op zee. Op welke plaats dat zij ook tussenkwamen in ernstige conflicten, hebben onze manschappen eer gebracht aan ons land. Daarom wensen wij deze ere-medaille te overhandigen..."

Een tweede ere-medaille werd overhandigd aan het RTBF-team/Charleroi, voor hun merkwaardig programma: "Jours de guerre", (61 uitzendingen van telkens 52 minuten), een ware getuigenis om de herinnering levend te houden.

De V.O.V., gesticht na W.O.I, verenigt officieren die deelnamen aan veldtochten in het kader van het Belgisch leger of die een militaire opdracht hadden hen toevertrouwd door de nationale autoriteiten. Deze vereniging heeft als objectief het onderhouden van de trouw aan de dynastie, België en zijn constitutie.

Onder de verschillende initiatieven van deze associatie halen we hier enkel de oprichting aan in 1926 van de 'Cercle Mars et Mercure' en de Vereniging der Reserve Officieren opgericht in 1936, enz.

Vandaag concentreert deze vereniging haar aandacht op de verschillende problemen met dewelke ons land te kampen heeft.

Saint Bernard du Spuikom

ON MANDE DE PARIS!...

En mars l'an dernier, dans ces mêmes colonnes, nous commentions fort positivement et en toute objectivité, le bel ouvrage intitulé "ODYSSEE D'UN MARIN BELGE" que venait de publier aux Ed. De la Dyle à Bruxelles, le Commodore (e.r.) D. Geluyckens.

C'est de Paris cette fois, que nous vient l'agréable surprise d'apprendre que parmi la quarantaine d'ouvrage proposés chaque année à l'ASSOCIATION DES ADMINISTRATEUR DES AFFAIRES MARITIMES pour l'octroi d'un Prix attribué "à un ouvrage littéraire qui contribue à faire comprendre et apprécier le monde maritime", c'est à l'ODYSSEE D'UN MARIN BELGE que fut décerné pour l'année 1997 cette prestigieuse reconnaissance.

Dans les élogieuses recommandations adressées au jury - composé de membres de l'Académie de Marine de Paris, d'écrivains, etc. - Ulang Bonnel, elle-même membre du jury et de l'Académie de Marine, mentionne e.a.

que: "(..) " Avec simplicité et clarté, sans prétention ni désir de se mettre en valeur, l'auteur relate ses expériences, sa vie de tous les jours, ses observations (..), le tout dans une langue limpide et tout à fait à la portée de n'importe quel lecteur en dépit des détails souvent fort techniques relatifs aux opérations de guerre navale de l'époque.

"La lecture de ce livre apprend beaucoup sur le rôle de la Section Belge de la Marine Britannique, sur la manière dont cette dernière a accueilli, formé et utilisé ces hommes venus d'ailleurs, sur leur état d'esprit et leur volonté de défendre non seulement leur pays mais l'avenir de l'Occident, même si ce terme n'est pas employé par notre héros.

"L'intérêt et l'efficacité de son récit résident aussi dans son style simple, clair et discrètement élégant, ainsi que dans les très nombreux documents photographiques contemporains, la plupart provenant de la collection personnelle de l'auteur. (..)".

Beau témoignage d'estime pour un marin belge, de la part d'amis fran-

çais, dont le sens inné des choses de la mer est une tradition.

Saint Bernard du Spuikom

Ce livre, ft. 20 x 27,5 cm, relié pleine toile et jaquette plastifiée comporte 136 pages, 140 illustrations, 7 cartes. Il est vendu au prix de 1.190 BEF (+ 100 BEF de frais d'envoi) à verser sur le comte: 280-0774220-03 de l'asbl Association d'Entraide de la Marine.

Dit boek is ook in het nederlands verschenen onder de titel: "ODYSSEE VAN EEN BELGISCH ZEE-MAN". Te verkrijgen door storting van 1.190 BEF (+ 100 BEF verzendingskosten) op rekeningnummer 280-0774220-03 van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

Join the M.R.A. - MARINE, we need you!

Dans le sillage des multiples évènements organisés l'an dernier, pour marquer le 50e anniversaire de la création de la Marine -et le 165e de la Marine Royale- il fut également décidé de 'prolonger' ce jubilé en assurant une présence permanente de notre Marine au sein du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire du Cinquantenaire à Bruxelles.

A l'instar des déjà reconnus "Musée de l'air et de l'Espace" ou du "Musée des Tanks", une a.s.b.l. dénommée LES AMIS de la SECTION MARINE du Musée Royal, en abrégé "M.R.A. - MARINE" a été constituée, (in het Nederlands: DE VRIENDEN VAN DE SECTIE MARINE van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis).

Cette association se propose de concrétiser cette nouvelle section en aidant "... le Musée à accroître, conserver et présenter ses collections relatives à l'histoire navale. Mais aussi de contribuer activement à sa promotion comme à ses missions d'éducation et de recherche scientifique par l'édition de publications, l'organisation d'expositions et de conférences et par toutes autres activités dans le cadre des missions du musée". (Art. 3 des statuts).

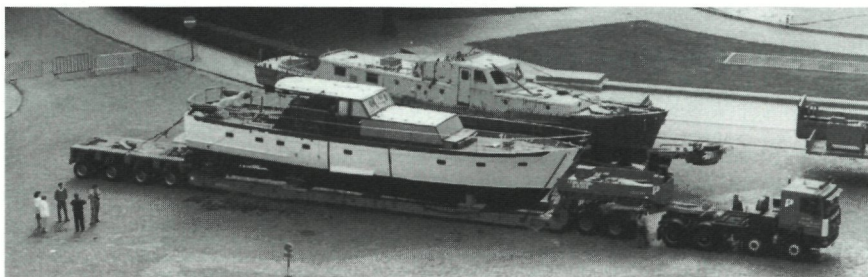
Une première réalisation positive fut l'acquisition et la mise en place, dans la cour 'triangulaire' du musée spécialement aménagée à cet effet, de l'AVILA, le yacht de feu S.M. le roi Baudouin et de la Meuse, une ancienne vedette fluviale de notre Marine.

En outre, hormis l'installation d'une toiture qui couvrira cette cour triangulaire, d'autres projets, plus importants, sont d'ores et déjà à l'étude. Tels ceux par exemple, prévoyant l'aménagement d'une surface de 300 m² dans la halle de la Section de l'Air, l'installation d'une passerelle complète (une timonerie) d'un ex-navire de notre flotte, etc.

Il est évident que pour réaliser ces objectifs, et faire que cette 'Section Marine' devienne véritablement une vitrine du passé, du présent et aussi

de l'avenir de notre histoire maritime militaire, il est dès à présent fait appel au plus grand nombre d'Amis - membres.

Ainsi donc, en quelque qualité que ce soit, et pour être informé régulièrement de l'évolution des réalisations et projets - via la revue trimestrielle



Une première réalisation concrète: la mise en place, dans la cour triangulaire, à pourvoir d'une toiture de ...



... l'AVILA (skipper feu J.B. Dreesen) de S.M. le Roi Baudouin et de la MEUSE, une ancienne vedette fluviale de notre Marine. (Photos: M. Verheyden)

A savoir:

- des bénévoles, pour l'aménagement logistique, l'entretien ou la mise en valeur des objets exposés,
- des volontaires, pour gérer le 'Museum - shop' ou prendre en charge d'autres tâches tout aussi essentielles,
- des fouineurs, pour collationner et reconstituer au moyens de documents et photos, les pages encore obscures de notre histoire maritime,
- d'anciens de la Force Navale et autres, pour mettre à disposition (par don ou prêt!) documents, photos d'archives, souvenirs, uniformes, pièces d'équipement, livres ou objets personnels, etc.
- ...
- et aussi bien sûr, de nombreux Amis sympathisants, membres de soutien, qui par leur (généreux) 'sponsoring' permettront de mener cette ambitieuse entreprise à bon port.

LA FLAMME - DE WIMPEL - affilez-vous sans plus tarder, en versant la somme de 500 BEF (cotisation de base) 1.000 BEF (soutien) ou 5.000 BEF - ou plus, comme membre à vie, au compte: n° 001-2688324-45 de l'a.s.b.l. "MRA - MARINE", Musée Royal de l'Armée, Parc du Cinquantenaire 3, 1000 Bruxelles.

Rome dit-on, ne s'est pas construite en un jour; le Section du M.R.A. - MARINE ne le sera certes pas non plus.

Mais il importe qu'aujourd'hui un équipage nombreux soit disponible pour la manoeuvre! Car il est de l'intérêt de toute la communauté que cette nouvelle entité puisse valablement assurer la pérennité d'une part essentielle de notre patrimoine maritime national.

A vous de juger; A vous le soin!

Colloque international 15 et 16 mai 1998 Bruxelles

L'Institut supérieur de traducteurs et interprètes (ISTI, Bruxelles) organisera les 15 et 16 mai 1998 un colloque international consacré au vocabulaire maritime.

A la veille de l'ouverture de l'Exposition universelle de Lisbonne dédiée aux océans, le colloque Terminologie maritime: traduire et communiquer offrira aux professionnels de la mer, aux traducteurs et aux linguistes une occasion unique de décrire leurs pratiques et d'échanger leurs analyses.

Sujet

En cette fin de siècle, l'homme n'a jamais été aussi présent sur les océans. Du fait de la mondialisation et des progrès techniques, le vocabulaire des professionnels de la mer a

considérablement évolué, de même que les techniques de communication, de traduction et de diffusion. Organisé à la veille de l'ouverture de l'Exposition universelle de Lisbonne, consacrée aux océans, le premier colloque International Terminologie maritime: traduire et communiquer a pour ambition de réunir les experts du milieu maritime, les traducteurs, les linguistes et les historiens qui s'intéressent à décrire les terminologies des professionnels de la mer tant d'un point de vue synchronique que diachronique. Le vocabulaire nautique y sera abordé à travers toutes les sphères d'activité: pêche, marine marchande, marine de guerre, océanographie, construction navale, plaisance, forage, activités portuaires... Toutes les langues pourront être envisagées, notamment celles des nations maritimes émergentes.

Secrétariat

Colloque de terminologie maritime
Centre TERMISTI - ISTI
Rue Joseph Hazard, 34
1180 Bruxelles

Tel: 02/346.26.41

Fax: 02/346.21.34

e-mail: termisti@euronet.be

Concert de Gala à Knokke

La Musique Royale de la Marine donnera un Concert de Gala le 18 décembre 1997, à 20.00 heures au Centre Culturel de Knokke "Scharpoord", à l'occasion de la commémoration de ses cinquante ans. La Musique de la Marine est en effet devenue "Royale" le 1 juillet 1997. C'est un plaisir que les musiciens s'offriront et qu'ils nous feront partager. Un CD sera enregistré dans la foulée, au profit de l'Association d'Entraide de la Marine. Les morceaux joués ne seront plus imposés par un sponsor, mais bien les morceaux préférés des musiciens eux-mêmes.



Prix de l'entrée : 300 BEF.

Toegangsprijs:

Réservation des places: ZS-IRP

Plaatsreservatie:

Tel: Belgacom 02/701.33.06

Tel: Bemilcom 9-2400-3306

Galaconcert te Knokke

De Koninklijke Muziekkapel van de Marine zal op 18 december 1997 om 20 uur een concert geven in het Cultureel Centrum van Knokke "Scharpoord", dit ter gelegenheid van haar vijftigjarig bestaan. Het muziek van de Marine werd immers "Koninklijk" op 1 juli 1997. De muzikanten nodigen U uit om deel te nemen aan hun feest. Tevens zal er binnenkort een CD opgenomen worden ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine. De gespeelde werken zijn niet meer opgelegd door een sponsor maar door de muzikanten zelf uitgekozen.

Une Frégate à Bruxelles

La frégate F911 Westdiep de la Marine fera escale à Bruxelles du 26 novembre au 01 décembre 1997.

C'est une première pour la Marine, comme pour le Port de Bruxelles. En effet, c'est la première fois qu'un navire militaire de cette taille et de cette importance accoste au beau milieu de la capitale. La Marine a ainsi répondu positivement à une invitation des autorités portuaires de la capitale, qui profitent de la présence du navire à l'inauguration de la nouvelle écluse de Wintham, sur le canal de Willebroek, pour créer l'événement.

Ceci confirme en tout cas la vocation de port de mer de Bruxelles, car ce n'est pas la première fois que le port accueille des navires de la Marine. A l'occasion de la célébration du centenaire du Port de Bruxelles en 1996, un bâtiment de soutien logistique et deux chasseurs de mines avaient éveillé l'intérêt d'un public nombreux.

Le F911 Westdiep a été lancé en 1979, et a pour marraines S.A.R. la Princesse Astrid ainsi que la Ville de Saint-Nicolas. Le bâtiment est long de 106 m, large de 12 m, a un tirant d'eau de 5,5 m et un tirant d'air de

plus de 25 m. Il est équipé d'un armement impressionnant comme le missile anti-navire EXOCET, le missile sol-air SEASPARROW, la torpille L5, un canon de 100 mm, un lance-roquettes contre sous-marins, etc...

Après les visites protocolaires, le navire sera ouvert au public le 27 et 28 novembre dans l'après-midi (14.00 à 18.00), et les 29 et 30 novembre toute la journée (10.00 à 12.00 et 13.30 à 18.00). Diverses autorités bruxelloises et régionales sont attendues à bord du navire.

Een Fregat te Brussel

Het fregat F911 Westdiep van de Marine zal in Brussel aanmeren van 26 november tot 01 december 1997.

Dit is een primeur voor de haven van Brussel. Het is inderdaad de eerste keer dat een militair schip van dergelijke omvang naar het centrum van de hoofdstad komt. De Marine heeft hierbij gunstig gevolg gegeven aan de uitnodiging van de havenautoriteiten van de hoofdstad, die kunnen rekenen op de aanwezigheid van het schip als blikvanger bij de inhuldiging van

de nieuwe sluis te Wintham op het kanaal Willebroek. Hiermee bevestigt Brussel in elk geval haar bestemming als zeehaven, want het is niet de eerste keer dat de Haven schepen van de Marine verwelkomt. In 1996, ter gelegenheid van de viering 100 jaar haven van Brussel, konden een logistiek steunschip en twee mijnenjagers er rekenen op de interesse van een groot publiek.

De F911 Westdiep werd in 1979 te water gelaten en heeft als meter Z.K.H. Prinses Astrid en de Stad Sint-Niklaas. Het schip is 106 m lang, 12 m breed en heeft een diepgang van 5,5 m en een hoogte van meer dan 25 m. Het is uitgerust met een indrukwekkende bewapening, zoals de anti-scheepsraket EXOCET, de grond-luchtraket SEASPARROW, de torpedo L5, een kanon van 100 mm, een raketwerper tegen onderzeeboten, enz...

Na de protocollaire bezoeken zal het schip open zijn voor het publiek op 27 en 28 november in de namiddag (14.00 tot 18.00) en de hele dag op 29 en 30 november (10.00 tot 12.00 en van 13.30 tot 18.00).

Diverse politieke persoonlijkheden van Brussel en het gewest worden aan boord verwacht.



Interbrew

Vaartstraat 94
3000 LEUVEN

INFO MARINE

Gift voor Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine

Op 30 mei jl. mocht de voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, Stafchef van de Marine Divisieadmiraal M. Verhulst een gift van 10.000 BEF in ontvangst nemen.

De cheque uit handen van Georges Devinck, directeur van het Maria Duininstituut te Zeebrugge, was de opbrengst van het optreden van de Slovaakse volksdansgroep Zlatnjanka in de Marinebasis te Zeebrugge.

Un don au bénéfice de l'Association d'Entraide de la Marine

Le 30 mai, le président de l'Association, le Chef d'Etat-Major de la Marine, l'Amiral de Division M. Verhulst, reçut un don de 10.000 FB.

Le chèque offert par Georges Devinck, directeur du "Maria Duininstituut" de Zeebruges, était le bénéfice d'une représentation du groupe de danse folklorique slovaque Zlatnjanka à la base navale de Zeebruges.



Divisieadmiraal M. Verhulst, directeur G. Devinck en de penningmeester van de vzw. Hulpbetoon W. Bosteels

Open-door Munitiedepot Houthulst

Op 31 mei jl. had er voor het eerst een Open-door plaats in de 950 Compagnie Munitie Houthulst.

Ondanks haar rijke verleden had het Munitiedepot nog nooit eerder haar poorten geopend voor het grote publiek.

Het domein dat ongeveer 180 ha beslaat was om veiligheidsredenen niet volledig te bezoeken. Het eigenlijke munitiedepot bleef gesloten.

Het Marinedetachement, vroeger te Zedelgem, is nu ondergebracht in Houthulst. Met ongeveer 11 man vertegenwoordigen ze onze macht in de 950 Cie Munitie.

En dat ze ons blauw weten te vertegenwoordigen hebben ze bewezen op 31 mei. Reeds van ver buiten het domein zag men, in de lucht gehouden door enkele meteo ballons, de Marinevlag wapperen.



1MC Raoul Windelen, KMT Ronny Depaepe, 1MC Wilfried Bonny, OMC Roland Decorte, KMT Georges Berloo, KMT Jean-Michel Vanzieleghem, Dhr. Gilbert Kinds en 1MT Ives Lagrange

Met een overzichtelijke tentoonstelling werden de bezoekers wegwijs gemaakt in de diverse soorten munities.

Voor de gelegenheid hadden ze er zelfs een heuse torpedo bijgezet. Ook met het leven aan boord kon men kennismaken. Een permanente videoopname, een uitlening van MOST, bracht de bezoeker dichterbij de Marine.

Voor de kooplustigen, en die waren er, was de Neptunus boutique stand-by. Maar ook de 950 Compagnie had zich bijzonder ingezet voor deze manifestatie. Met een groot aantal standen kon de bevolking van de peterstad Houthulst kennis maken met het leger.

Voor de kleinsten waren diverse attracties voorzien.

Een permanent goed verzorgde barbecue en een stevige tapkraan zorgden voor de inwendige mens.

Belangrijk om weten is dat alle opbrengsten integraal werden afgestaan ten voordele van het goede doel. Een open door die beslist navolging verdient.

Porte-ouverte au dépôt de munitions de Houthulst

Le 31 mai, une Porte-ouverte avait lieu pour la première fois à la 950e Compagnie-Munitions de Houthulst.

Malgré son riche passé le dépôt de munitions n'avait jamais encore ouvert ses portes au grand public.

Le domaine qui compte 180 hectares environ, pour des raisons de sécurité ne fut pas intégralement permis de visite. Le dépôt de munitions en fait, resta interdit.

Le détachement de la Marine, jadis à Zedelgem, a été muté à Houthulst. Onze hommes environ représentent notre Force à la 950e Compagnie de Houthulst.

Ils ont prouvé, ce 31 mai, qu'ils avaient à représenter nos couleurs. De loin déjà le drapeau de la Marine flottait au vent, soutenu dans les airs par quelques ballons "météo"

Dans une exposition bien ordonnée, les visiteurs purent se frayer un chemin parmi toutes sortes de munitions.

Une véritable torpille fut présentée pour l'occasion. On put même se familiariser avec la vie à bord. Une diffusion vidéo permanente, un prêt de MOST, amenait le visiteur très proche de la Marine.

Pour les dépensiers, et il y en avait, la boutique Neptunus était "parée". Mais la 950e compagnie s'était également particulièrement investie dans cette manifestation. La population de la ville marraine de Houthulst fit connaissance avec l'armée par le biais d'un grand nombre de stands.

Diverses attractions étaient prévues pour les plus petits.

Une barbecue permanent et un comptoir adéquat dispensaient ses bienfaits substantiels. Il est important de savoir que la recette sera consacrée intégralement à des oeuvres sociales. Une "Porte-Ouverte" qui décidément mérite une suite.

Vergadering van de NATO TRAINING GROUP/NAVAL SUB GROUP

Van 02 tot 06 juni 1997 had de 55ste vergadering plaats van de NTG/NSG in COMINAV, onder leiding van de nieuwe voorzitter, Commander Oyvin LARSEN van de Noorse Marine.

Achttien delegaties waren aanwezig: 14 van de NAVO-landen of -organismen en 4 van de CO-OPERATION PARTNER landen. De inleidende briefing werd gegeven door de gedelegeerde van het gastland FKP SBH G. VANLERBERGHE, Directeur Instructiebeleid van COMINAV, die een uiteenzetting gaf over het vorming- en trainingsysteem dat door de Belgische Marine wordt toegepast.

Andere punten die op de agenda stonden waren ondermeer: NATO Pfp Funding Policy as applied to the NTG, MNC's Maritime Tasks for Interoperability, Maritime Tactical School's Meeting en Courses offered by NATO Nations.

Tijdens deze week werden eveneens twee culturele bezoeken georganiseerd: één aan de slagvelden van de Eerste Wereldoorlog, in het bijzonder aan de kerkhoven van Vladslo en Passendaele, en één aan het historische gedeelte van de stad Brugge.

Men mag stellen dat deze vergadering op alle gebied een groot succes was.

De volgende vergadering zal plaatsvinden in GDYNIA (POLEN) van 27 tot 31 oktober 1997.

Réunion du NATO TRAINING GROUP/NAVAL SUB GROUP

Du 2 au 6 juin 1997 eut lieu à COMINAV la 55e réunion du NTG/NSG, sous la nouvelle présidence du Commander Oyvin LARSEN de la Marine Norvégienne.

Dix-huit délégations étaient présentes: 14 des pays et organismes OTAN et 4 de pays coopérants. Le briefing d'introduction fut donné par le délégué du pays d'accueil, le CPF BEM G. VANLERBERGHE, directeur de l'instruction de COMINAV, qui fit un exposé sur le système de formation et d'entraînement appliqué à la Marine belge.

D'autres points d'agenda furent évoqués avec entre autres: NATO Pfp Funding Policy as applied to the NTG, MNC's Maritime Tasks for Interoperability, Maritime Tactical School's Meeting en Courses offered by NATO Nations.

Deux visites culturelles furent organisées au cours de la semaine: l'une aux champs de bataille de la première guerre mondiale, en particulier aux cimetières de Vladslo et Passendaele, l'autre à la partie historique de la ville de Bruges.

On peut considérer que cette réunion fut en tous points un grand succès.

La prochaine réunion aura lieu à GDYNIA (Pologne) du 27 au 31 octobre 1997.



Bevelsoverdracht A960 GODETIA

Op 27 juni ll. was er te Zeebrugge de plechtige bevelsoverdracht van de A960 Godetia.

Het was de Korvetkapitein Seymortier welke het bevel over de Godetia overgaf aan de Korvetkapitein Vanden Haute als nieuwe Commandant van het Logistiek Steunship. Commodore Thibaut de Maisières COMOPSNV sprak de investituur uit.

Remise de commandement du A 960 GODETIA

Le 27 juin eut lieu à Zeebruges, la remise solennelle du commandement du Godetia.

Le Capitaine de Corvette Seymortier remet le commandement du Godetia au Capitaine de Corvette Vanden Haute, nouveau Commandant du navire de soutien logistique. Le Commodore Thibaut de Maisières COMOPSNV prononça l'investiture.



GOEKINT GRAPHICS

Industriepark 8400 Oostende

tel. 059/ 51 43 43 - fax 059/ 51 44 43 - e-mail: goekint@icon.be

DRUKWERK DAT RENDEERT

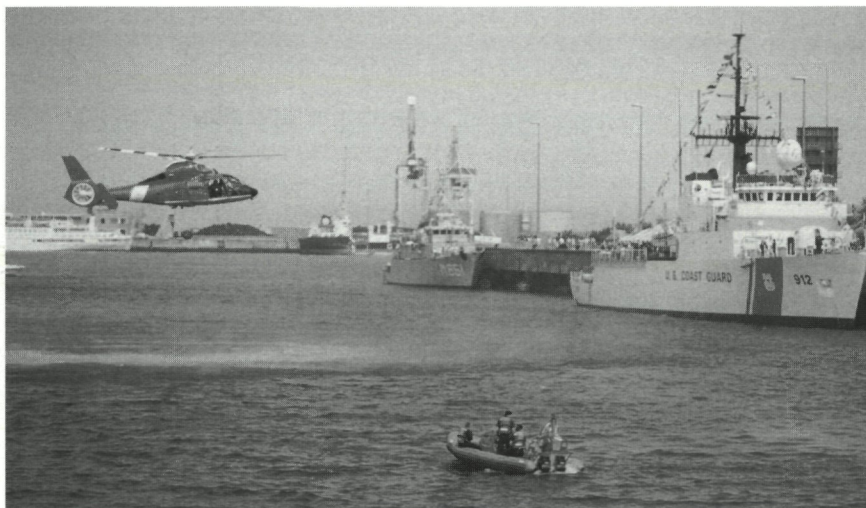
tijdschriften
reklamedrukwerk
horeca- en handelsdrukwerk
kunstboeken
CD-rom



... bij de Marine moest je zijn !

De massale toeloop zette de Marinebasis van Zeebrugge op 12, 13 en 14 juli gewoontegetrouw op stelten. De "DAGEN VAN DE MARINE" braken immers weer aan en dit ging zoals elk jaar niet onopgemerkt voorbij. Wie het woord "MARINE" hoort, denkt onmiddellijk aan schepen en dit blijft dan ook de grote trekpleister. Vele binnen- en buitenlandse oorlogsbodems uit Groot-Britannië, Frankrijk, Duitsland, Turkije en de U.S.A., mochten zich in grote populariteit verheugen. Daar de weergoden ons goedgezind waren, verkozen vele bezoekers

een rondvaart met één van onze sleepers waar ze, genietend van een deugddoend zeebriesje, de met vlaggen getooide marineschepen van op het water konden bewonderen. Dit jaar lag het schoolschip van het Koninklijke Korps van de Marinekadetten, de "T/S Paster Pype", eveneens voor anker in de basis. Dit mooi, zeewaardig schip kreeg dan ook de nodige belangstel-



... tu devais venir à la Marine !

Fidèle à la tradition, une affluence massive mit la base navale de Zeebrugge tout en émoi les 12, 13 et 14 juillet. Les "Journées de la Marine" étaient à nouveau là et comme chaque année ne passèrent pas inaperçues. "Marine" évoque les navires qui restent

d'ailleurs l'attraction. Un grand nombre de bâtiments de guerre du Royaume-Unis, de France, Allemagne, Turquie et USA s'en firent une grande joie. Puisque les dieux des vents leur étaient favorables, de nombreux visiteurs choisirent une mini-croisière sur l'un de nos remorqueurs, pro-

fitant d'une brise agréable afin d'admirer les bâtiments arborant leur grand pavois. Cette année le navire-école du Corps Royal des Cadets de la Marine, le "Paster Pype", était au mouillage à la base navale. Ce beau bâtiment de mer eut toutes les attentions voulues. Notre "Musique Royale", jubilaire, veilla régulièrement à l'ambiance nécessaire et offrit aux passionnés de mu-





ling. Onze 50-jarige "Koninklijke Muziekkapel" zorgde regelmatig voor de nodige sfeer en droeg aan de muziekminnende aanwezigen een greep uit hun repertoire op. De vzw Nautica, de verzamelaarsclub van de Marine, koos als thema de KAMINA. Het is dit jaar immers dertig jaar geleden dat dit schip buiten dienst werd gesteld. Hierbij brachten zij een eerbetoon aan de mensen die op dit schip dienden tussen 1950 en 1967. Wie behoefte voelde om zelf activiteiten te ontplooiën, kon zijn energie kwijt bij de klimmuur en de Fan-Toren van de Para-Commando's en bij de Radio van de Marine Amateurs voor een "privé"-uitzending. Ondertussen had men ogen tekort voor de talrijke demonstraties zoals : een vrije val van parachutisten de "Black Devils"; een hindernispiste van de Koninklijke Onderofficierenschool van Zedelgem; reddingsope-



sique son répertoire. L'asbl Nautica, le club des collectionneurs de la Marine, choisit pour thème le Kamina. Il y a, cette année, 30 ans que ce navire fut décommissionné. Hommage fut rendu aux équipages qui servirent à bord de 1950 à 1967. Qui voulait dépenser ses énergies put s'épuiser au mur d'escalade, à la tour des para-commandos, sinon chez les radioamateurs de la Marine lors d'une émission "privée". Entretemps, on eut besoin de tous ses yeux pour les innombrables démonstrations telles: chute libre en parachute des "Black-Devils", piste d'obstacles de l'Ecole Royale des Sous-Officiers de Zedelgem, opérations de sauvetage de l'Heliflight et un impressionnant échantillon de dressage de chiens par nos services de garde en collaboration avec la gendarmerie. Les "Journées de la Mari-



raties van Heliflight en een sterk staaltje hondendressuur door onze bewakingsdienst in samenwerking met de Rijkswacht. De "DAGEN VAN DE MARINE" zouden natuurlijk niet compleet zijn zonder deelname van de vele exposanten. De prachtige privé-verzameling Marineuniformen van KMT J. Geldhof, de exclusieve collectie vuur- en verweerwapens van MTR D. Angillis en de prachtige Marine-aquarellen door Kunst schilder P. Decq bezorgden de vele kijklustigen een uitgebreide kijk op de Marine van vroeger en nu. Deze 16de vlootdagen mogen dus opnieuw als succesvol worden bestempeld.

De organisatie kunnen we alleen maar het volgende influisteren.....DOE ZO VOORT!!



ne" ne seraient pas complètes sans la participation de nombreux exposants. La magnifique collection privée d'uniformes de la Marine du QMT J. Geldhof, la collection exclusive d'armes à feu et de défense du MTR D. Angillis et les magnifiques aquarelles marines de l'artiste-peintre P. Decq contribuèrent à donner un large aperçu de la Marine de jadis et d'aujourd'hui. Ces 16e journées de la flotte sont à nouveau cataloguées "plein succès".

Aux organisateurs, nous ne pouvons que leur "siffler" ... CONTINUEZ...!!

Nieuwe Gouverneur van West-Vlaanderen op bezoek.

Op dinsdag 15 juli 1997 nam de Heer Gouverneur van West-Vlaanderen deel aan een werkbezoek van het Provinciecommando in het kwartier LTZ V. BILLET te Sint-Kruis. Het was voor hem een eerste contact met alle Korpsen uit de Provincie West-Vlaanderen die beurtelings het reilen en zeilen van hun Korps naar voor brachten. Op latere datum was er een kennismaking tussen de Heer Gouverneur en de Commandant van het Commando Marineoperaties. Wegens het belang van het provinciaal rampenplan en de belangrijke deelname van de Marine in de uitvoering ervan werd er een afzonderlijke vergadering gehouden. De vergadering werd besloten met een werklunch op het Provinciecommando.

Le nouveau gouverneur de Flandre occidentale en visite

Le mardi 15 juillet 1997, Monsieur le Gouverneur de la Flandre Occidentale participait à une visite de travail du Commandement de Province aux quartiers LTZ V. Billet à Sainte-Croix.

Il s'agissait pour lui d'un premier contact avec tous les Corps de la province qui à tour de rôle exposèrent leur quotidien. Il y eut précédemment un contact entre le Gouverneur et le Commandant des Opérations Navales. Une réunion particulière s'est tenue en raison de l'importance du "Plan Catastrophe" au niveau de la Province et l'importance de la participation de la Marine dans son exécution. Un lunch de travail clôtura la séance au Commandement de la Province.



Avez-vous déjà la
"Cravate Marine"?

Hebt U reeds een
"Marinedas"?

Dag van de Marine - 20 juli 1997

Naar jaarlijkse gewoonte werd ook dit jaar op 20 juli de Marine gehuldigd. Deze festiviteit nam plaats te Brugge en werd bijgewoond door tal van prominenten waaronder de Minister van Landsverdediging Dhr. PONCELET en de Chef van de Generale Staf VAM W. HERTELEER.

De ceremonie ging van start met een bloemenhulde te St.-Kruis waar een krans werd neergelegd aan het standbeeld van de gesneuvelden door KTZ BODEN. Vervolgens begaf men zich naar de Kartuizerinnestraat waar eveneens een bloemenhulde plaats had in aanwezigheid van onder meer DAM M. VERHULST en de Burgemeester van Brugge, Dhr. MOENAERT.



Bloemenhulde aan het standbeeld van de gesneuvelden

Van hieruit vertrok men richting de Burg waar naar traditie de wapenschouwing plaats had. Na de aankomst van de hoogwaardigheden en de detachementen volgde de toespraak van de Stafchef Divisie-admiraal M. VERHULST waarvan hierbij de volledige tekst.



Wapenschouwing op de Burg

Journée de la Marine - 20 juillet 1997

Comme d'habitude, hommage fut rendu à la Marine, cette année encore, le 20 juillet. Ces festivités eurent lieu à Bruges où assistèrent nombre de personnalités parmi lesquelles le Ministre de la Défense Nationale, Monsieur PONCELET, et le Chef de l'Etat-Major Général VAM W. HERTELEER.

La cérémonie débuta par un dépôt de fleurs à Sainte-Croix où une couronne fut déposée au "Monument Aux Morts" par le CPV BODEN. Ensuite l'on se dirigea vers le "Kartuizerinnestraat" où avait lieu également un dépôt de fleurs en présence du DAM M. VERHULST et du Bourgmestre de Bruges, Monsieur MOENAERT.



Bloemenhulde aan de Kartuizerinnestraat

De là l'on prit la direction du Burg où traditionnellement avait lieu la revue. Après l'arrivée des autorités et du détachement l'Amiral de division, Chef d'Etat-Major, M. VERHULST prononça une allocution dont voici le texte intégral.



In naam van al het personeel van de Marine heet ik U hartelijk welkom op deze jaarlijkse ceremonie die de Marine in de kijker brengt.

Bovendien mogen wij ook de Muziekkapel vieren die na vijftig jaar bestaan de titel "Koninklijke" mag dragen.

Monsieur le Ministre, je vous remercie particulièrement d'avoir accepté de présider cette cérémonie. Votre présence confirme votre intérêt pour cette Force qui ouvre au monde extérieur, au fédéral aussi bien qu'en international et qui dispose de votre appui pour ce faire.

Tesamen met de andere krijgsmacht delen, heeft de Belgische Vloot als prioritaire opdracht de solidariteit van België ten opzichte van haar geallieerden waar te maken in de verdediging van haar vitale belangen en essentiële waarden in crisis- en oorlogstijd. Hier liggen de bestaansredenen van militaire middelen. Wel kunnen de schepen van de Marine ook in vreedstijd renderen.

Dit thema wil ik even aansnijden daar wij sinds verleden jaar op dit gebied vooruitgang hebben geboekt.

Met de toestemming van de Heer Minister van Landsverdediging heeft de Marine in '96 synergieën met Buitenlandse Zaken gezocht om de militaire schepen ook maximaal te benutten wanneer zij in het buitenland aanleggen. Dit werd door een officiële nota van de Minister van Buitenlandse Zaken naar onze ambassadeurs en consuls bevestigd. De aanwezigheid van deze delen nationaal grondgebied midden in een buitenlandse haven, brengen onze diplomatieke afgevaardigden volgende voordelen :

- Gehechtheid van België aan bepaalde landen waar maken, betrokkenheid van België bij de vrijheid van navigatie en bij het internationaal recht en de promotie van België op economisch, diplomatiek, cultureel en militair gebied.*
- Regelmatig verneemt de Marine dat mede dankzij haar aanwezigheid in buitenlandse havens contracten konden worden ondertekend ten gunste van Belgische industrieën en bedrijven. Spijtig genoeg voor de Marine kan deze opbrengst niet worden vercijferd.*

Blijft dat het verder aandringen van onze ambassadeurs om marineschepen op bezoek te krijgen aantoonde dat deze steun substantieel is en ook dat hij de rendabiliteit van de Marine vanaf vreedstijd waarmaakt.

Deuxième raison de se réjouir, les accords de coopération avec les Marines néerlandaise et française portent leurs fruits :

L'Amiral Bénélux remplit parfaitement sa tâche de Commandant des deux Flottes à l'aide de son Etat-Major binational. Cet officier néerlandais sera remplacé dans peu d'années par un amiral belge.

Les écoles belgo-néerlandaises des opérations navales et du commissariat viennent de terminer leur première année académique respectivement à Den Helder et à Bruges. Côté franco-belge, une de nos frégates participera bientôt à des exercices avec la Force d'Action Navale française.

Een derde hoopvolle reden is dat een interdepartementale samenwerking wordt bestudeerd om de actie van de Staat op Zee te waarborgen in onze territoriale wateren en in onze exclusieve economische zone in de Noordzee, een oppervlakte die overeenkomt met 4000 vierkante kilometers.

Tien Departementen worden bij deze actie betrokken. Allen waren aanwezig op de eerste vergadering.

Deze Actie van de Staat op Zee behelst o.a. de visserijwacht, pollutie- en smokkelbestrijding, controle over de zeebodem, opstellen en uitvoeren van het rampenplan, oceanografisch onderzoek... enz.

Verder denkt men ook aan synergieën tussen de Radiomaritieme Dienst van Oostende en de transmissiedienst van de Marine.

En résumé, votre Marine, poursuit son rapprochement avec les marines voisines, cap sur la marine européenne.

Vos navires promeuvent nos intérêts nationaux de tous ordres outre-mer.

Enfin nous recherchons de nouvelles synergies interdépartementales pour garantir les droits et les devoirs du pays dans les eaux sous son autorité.

Trois axes d'efforts donc, à partir de ces mêmes navires dont la raison d'être prioritaire reste de marquer la solidarité nationale dans le domaine naval en temps de crise et de guerre au sein de nos Alliances, l'OTAN ET L'UEO.

Vitale beslissingen zullen nog moeten worden genomen om verder de Marine de nodige middelen toe te wijzen om de getekende akkoorden op een geloofwaardige wijze in de praktijk te kunnen naleven.

Dames en Heren van de Marine, met deze woorden wou ik U nogmaals bewijzen hoe belangrijk voor gans de bevolking jullie uitstekende prestaties zijn aan boord en ook aan wal, in Steuneenheden, Staven en Scholen.

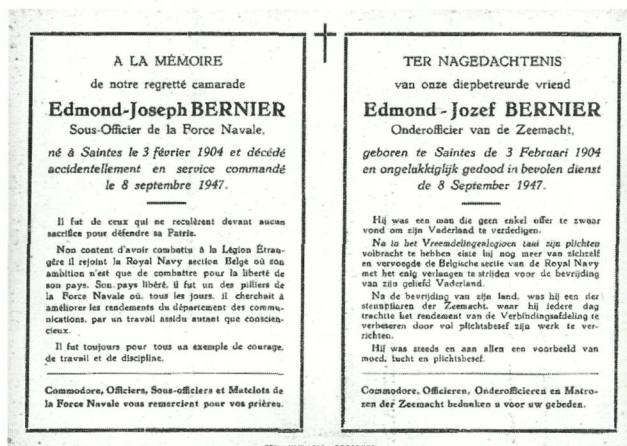
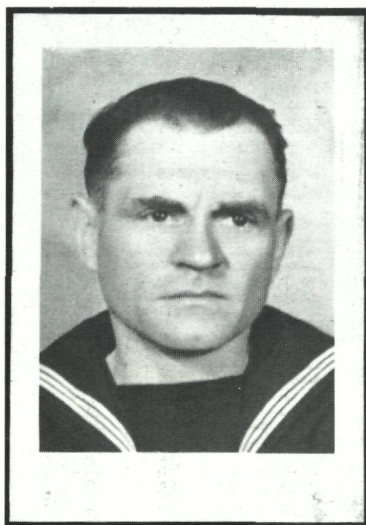
La nation tout entière en bénéficie, nos alliés y voient la preuve que la Belgique est un partenaire fiable et crédible, l'ONU y trouve les moyens d'appliquer ses décisions.

Au nom de tous nos citoyens, merci.

In naam van al onze medeburgers, dank U.

De voordracht werd gevolgd door de proclamatie van de 51ste Promotie Onderofficieren genaamd naar de Onderofficier van de Marine E.-J. BERNIER.

L'exposé fut suivi de la proclamation de la 51e promotion sous-officiers baptisée "Sous-Officier de Marine E.-J. BERNIER".



Minister van Landsverdediging PONCELET reikte daarop de eervolle onderscheidingen uit aan de te decoreren militairen. Onder begeleiding van de Koninklijke Muziekkapel van de Marine marcheerden de Detachementen daarna af en defileerden richting de Brugse Hallen waar een receptie werd aangeboden door Divisieadmiraal VERHULST en de Heer Burgemeester MOENAERT.

Le Ministre de la Défense Nationale Poncelet décerna alors les distinctions honorifiques aux militaires à décorer. Le détachement se mit en marche, enfin, aux sons de la Musique Royale de la Marine et défila en direction des Halles où l'Amiral de Division VERHULST et le Bourgmestre MOENAERT offraient une réception.

Volgende eervolle onderscheidingen werden uitgereikt:

Commandeur in de Kroonorde

Com Ch. Thibaut de Maisières

Officier in de Leopoldsorde

CPF(T) ir. J. Lambele

FKP SBH G. Van Knippenberg

Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II

1OM J.P. Christiaen

Les distinctions honorifiques suivantes furent décernées:

Commandeur dans l'Ordre de la Couronne :

Com Ch. Thibaut de Maisières

Officier de l'Ordre de Léopold:

CPF(T) ir. J. Lambele

FKP SBH G. Van Knippenberg

Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II

1OM J.-P. Christiaen

Gouden Medaille in de Orde van Leopold II

1MR G. Gouwy
MTR M. Demey
MTR A. Iacono

Zilveren Medaille in de Orde van Leopold II

KMT P. Dickx
KMT E. Pincket

**Militair Ereteken voor Buitengewone Diensten voor
meer dan 20 jaar dienst aan boord van oorlogs-
bodems van de Marine**

MTR R. Peters

Médaille d'or de l'Ordre de Léopold II

1MR G. Gouwy
MTR M. Demey
MTR A. Iacono

Médaille d'argent de l'Ordre de Léopold II

KMT P. Dickx
KMT E. Pincket

**Décoration militaire pour services exceptionnels
pour plus de 20 ans de service à bord des bâtiments
de la Marine.**

MTR R. Peters



Pools detachement te gast bij COMINAV

Op uitnodiging van het Ministerie van Landsverdediging stuurden de landen waarvan eenheden ingezet waren in Oost-Slavonië in het kader van de opdracht "UNTAES" detachementen teneinde deel te nemen aan het jaarlijkse militaire défilé van 21 juli.

De deelnemende detachementen werden onderverdeeld bij diverse gasteenheden.

Voor het Poolse detachement van de 11 Pantsercavalerie Divisie was het COMINAV te St. Kruis welke als gasteenheid aangeduid werd. 21 juli werd afgesloten door een plechtigheid op de militaire rustplaats te Adegem.

Op passende wijze werd door beide detachementen, de 11 Pantsercavalerie Divisie en COMINAV, hulde gebracht aan de Poolse slachtoffers van WO.II.



Un détachement polonais reçu à COMINAV

A l'invitation du Ministre de la Défense Nationale, les pays dont les unités furent déployées en Slavonie Orientale dans le cadre de la mission "UNTAES", envoyèrent un détachement afin de participer au défilé militaire annuel du 21 juillet.

Les détachements participants furent répartis dans différents quartiers.

C'est ainsi que COMINAV à Sainte-Croix fut désigné pour recevoir le détachement polonais, la 11e division de cavalerie blindée. Le 21 juillet se clôtura par une cérémonie au cimetière militaire d'Adegem.

En parfait accord, les 2 détachements, la 11e division de cavalerie blindée et COMINAV, rendirent hommage aux victimes polonaises de la seconde guerre mondiale.

Bevelsoverdracht M915 - ASTER

Op 25 juli ll. vond te Zeebrugge de plechtige bevelsoverdracht van de Aster plaats.

Uittredend Commandant 1LZ Robberecht gaf na een jaar Commando het bevel over aan de LTZ Boudry. Het was COMOPSNV Commodore Thibaut de Maisières die de investituur uitsprak.

1LZ Robberecht nam op de kade afscheid van zijn bemanning voor een nieuwe affectie op de Staf ZSP/OTAN.

LTZ Boudry, komende van KHID, en zijn nieuwe bemanning staan een goed gevuld vaarprogramma voor de boeg.



Remise de commandement du Aster M 915

Le 25 juillet eut lieu à Zeebruges la cérémonie de remise du commandement du Aster.

Le commandant sortant 1LV Robberecht remettait après un an de commandement ses fonctions au LDV Boudry. COMOPSNV, le Commodore Thibaut de Maisières, prononça l'investiture.



Le 1LV Robberecht prenait congé de son équipage pour une autre affectation à l'Etat-Major, ZSP/OTAN.

Le LDV Boudry, venant du KHID, et son équipage ont un programme de croisières important à honorer.

Eerste opdrachten voor de Albatros

De A996 Albatros, de nieuwe hoogzeesleper van de Marine heeft zijn eerste opdrachten reeds met succes vervuld. Het schip dat voordien door de Nederlandse Marine werd gebruikt, was bestemd om de Ekster te vervangen en werd op 23 juli 97 gecommisioneerd. De opdrachten van deze hoogzeesleper zijn zeer gevarieerd en gaan van eenvoudig slepen (zowel in de haven als op zee) tot visserijwacht opdrachten, opsporing, pollutiebestrijding en de controle van de Territoriale wateren. Hiermee verzekert de Marine haar permanente steun en ondersteunende aanwezigheid in de Belgische wateren. Op 28 september heeft de Albatros olievlekken ontdekt en bestreden ter hoogte van Zeebrugge. Deze pollutie strekte zich over meer dan 1.400 x 425 m uit voor wat betreft de grootste vlek.

Premières missions de l'Albatros

L'Albatros, A996, le nouveau remorqueur de haute-mer de la Marine, a déjà commencé à remplir ses premières missions avec succès. Ce navire, utilisé précédemment par la Marine néerlandaise, et destiné à remplacer l'Ekster, fut commissionné le 23 juillet 97. Les missions de ces remorqueurs de haute-mer sont très variées et vont du simple remorquage (au port comme en mer) aux opérations de garde-pêche, de dépistage et de lutte contre la pollution, de contrôle de la mer territoriale. Ils assurent une présence continue et réconfortante de la Marine dans les eaux belges. Le 28 septembre, l'Albatros a repéré et combattu des taches d'huile au large de Zeebrugge. Cette pollution s'étendait sur plus de 1.400 x 425 m pour la plus grande des taches.

Afscheid van de Heer Debel

Het was met spijt in het hart dat de Directie Vorming te COMINAV op 1 augustus afscheid moest nemen van de Heer DEBEL. Hij is geboren op 27 juli 1937 te Dudzele en verhuist na zijn huwelijk met Mevr. Vanwulpen Nicole naar Blankenberge. Reeds op 21-jarige leeftijd start hij zijn loopbaan als dactylograaf bij het Centrum voor Marinevorming. Geleidelijk aan raakt hij hogerop en bereikt achtereenvolgens de graad van klerk, 1ste klerk en op 1 december 1976 opsteller, nu bestuursassistent genaamd. Het grootste deel van zijn carrière werkt hij bij de Directie Studies CMV/Det, later herdoopt als de Directie Vorming bij COMINAV. Op de afscheidsreceptie van zijn pensioenvoering overhandigden zijn collega's hem een geschenkbond en een boeket bloemen voor zijn echtgenote, als uiting van dank voor zijn 40 jaren trouwe dienst. Het is nu de beurt aan zijn opvolger, 1MC Vanwinnendael Luc, om het roer over te nemen.

Adieu de Monsieur Debel

C'est avec un pincement au coeur que la Direction de la Formation à COMINAV, voyait le départ de Monsieur Debel. Né le 27 juillet 1937 à Dudzele, il emménageait à Blankenberge après son mariage avec Madame Nicole Vanwulpen. A l'âge de 21 ans, il débutait une carrière de dactylographe au Centre de Formation Navale. Progressivement il gravit les échelons et atteint successivement les grades de clerc, 1er clerc et rédacteur le 1 décembre 1976, actuellement appelé assistant de direction. Il travailla, la plus grande partie de sa carrière, à la Direction des Etudes CMV/DET, plus tard rebaptisée Direction de la Formation à COMINAV. Lors de la réception de départ à la pension, ses collègues lui offrirent un "bon-cadeau" et des fleurs à son épouse, expression de remerciements pour les 40 ans de service fidèle. Place maintenant à son successeur, le 1MC Luc Vanwinnendael, qui reprend la barre.



Foto van links naar rechts :

1OM Depestel, 2MR Seron, Mr Debel, FKP Vandenberghe, KMT Carpels, 1MC Vanwinnendael.



Bevelsoverdracht BELLIS

Op 01 augustus ll. werd te Zeebrugge het bevel over de M916 BELLIS plechtig overgedragen.

LTZ Janssens gaf het bevel over aan LTZ Plumier. Commodore Thibaut de Maisières van de Groepering Operaties sprak de investituur uit.

Remise de commandement du Bellis

Le 1er août, à Zeebruges, eut lieu la cérémonie de remise du commandement du Bellis M916.

Le LDV Janssens remettait ses fonctions de commandant au LDV Plumier. Le Commodore Thibaut de Maisières prononça l'investiture.



Bevelsoverdracht PRIMULA

Op 01 augustus ll. werd te Zeebrugge het bevel over de M924 Primula plechtig overgedragen.

1LZ C. Renard gaf het commando over aan de LTZ Gillis.

Commodore Thibaut de Maisières COMOPSNV sprak de investituur uit.

Remise de commandement du Primula

Le 1er août, à Zeebruges, avait lieu la cérémonie de remise du commandement du Primula M924.

C'était ici le 1LV C. Renard qui remettait son commandement au LDV Gillis.

Le Commodore Thibaut de Maisières prononçait l'investiture.



Laatste CMT overgeleverd aan Franse Marine

Op 28 augustus 1997 had in de Marinebasis van Zeebrugge een ceremonie plaats naar aanleiding van de Officiële verkoop van de M918 DIANTHUS die vanaf nu de naam M653 CAPRICORNE zal dragen. Het is hiermee de derde en laatste in rij na de IRIS en de FUCHSIA, die respectievelijk als VERSEAU en CEPHEE herdoopt werden. Zodoende groeit het aantal Franse CMT's tot 13. De vermindering van de drie schepen was een gevolg van het herstructureeringsplan van het leger, beslist door het Plan Delcroix in 1993. Onder toezien oog van KVK SOETENS brachten de Franse Inspecteur-Generaal ITIE en de Generaal-Majoor van het Vliegwezen F. CORBISIER ir, Chef van de Algemene Aankoopdienst, het administratieve gedeelte tot een definitief einde. We wensen de drie CMT's een goede vaart toe !

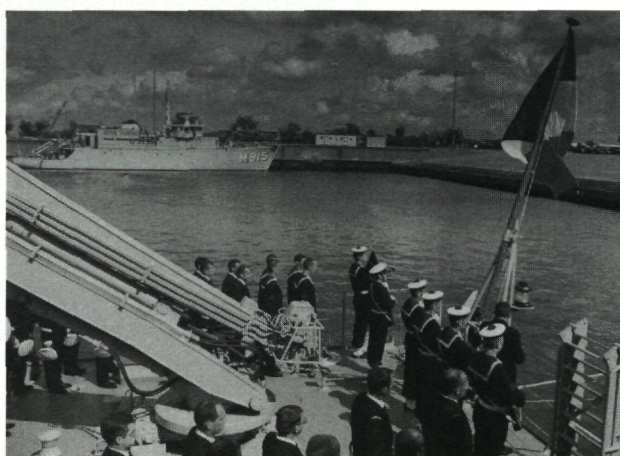


Korvetkapitein Soetens, Inspecteur-Generaal Itie en Generaal-Majoor v/h Vliegwezen ir. Corbisier

Le dernier CMT remis à la Marine française

Le 28 août 1997, avait lieu à la base navale de Zeebruges une cérémonie à l'occasion de la vente officielle du M918 Dianthus qui, dès lors porte le nom de M653 Capricorne.

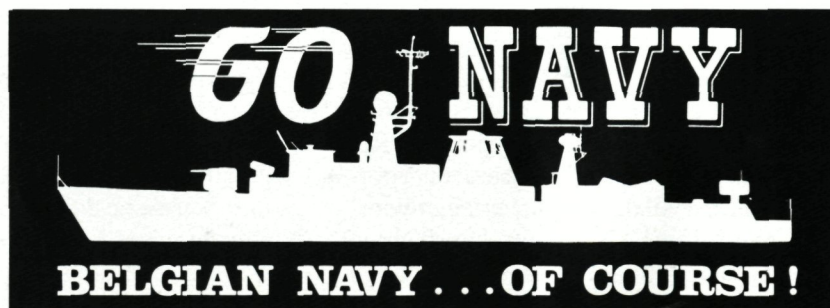
C'est le 3e et dernier de la série, après le Iris et le Fuchsia, qui furent rebaptisés respectivement Verseau et Céphée. Ainsi s'est étendu la flotte CMT française à 13 unités. La diminution de 3 bâtiments était la suite du plan de restructuration de l'armée, décidé lors du plan Delcroix en 1993.



Sous l'oeil attentif du CPC Soetens, l'Inspecteur-Général français Itie et le Général-Major d'Aviation F. Corbisier ir, chef du service général d'achat, mirent un point final à la partie administrative. Bon vent aux 3 CMT.

**ZELFKLEVER
AUTOCOLLANT**

25,-BEF
Portkosten 17,-BEF
Frais d'envoi 17,-BEF



Nieuwe muzieklanken bij de Marine

Onze muziekkapel die dit jaar zijn 50-jarig bestaan viert, werd eind juli aangenaam verrast. Tijdens hun laatste garnizoenconcert van het seizoen, dat plaats had op de Burg te Brugge, mocht zij 2 nieuwe cymbalen ontvangen uit de handen van onze eremeesterchef van de Marine, Maurice Michielsens.

Het was adjudant Erwin Swimberghe uit Dudzele, de man van het slagwerk, die dit geschenk dan ook met veel plezier in ontvangst nam. De provinciecommandant BODEN was opgetogen met deze nieuwe aanwinst en dankt, samen met onze Koninklijke Muziekkapel, Maurice Michielsens van harte.

Nouveaux accords musicaux à la Marine

Notre musique, qui cette année fête son jubilé, fut fin juillet agréablement surprise. Elle recevait, lors de son dernier concert de garnison de la saison qui avait lieu sur le Burg à Bruges, 2 nouvelles cymbales des mains de notre "eremeesterchef" de la Marine, Maurice Michielsens.

Ce fut l'adjudant Erwin Swimbergen de Dudzele, "l'homme des percussions", qui reçut ce cadeau avec un plaisir évident. Le commandant de province BODEN était comblé de cette nouvelle acquisition et remerciait, avec notre Musique Royale, cordialement Maurice Michielsens.



Een nieuwe Ere-Kwartiermeester

Tijdens een Lunch die Zs op 31 oktober aangeboden heeft aan de medewerkers van de Expo Marine 96-97 in het Legermuseum, als bedanking voor hun gewaardeerde medewerking, werd Dhr. Ghislain Saussez benoemd tot Ere-Kwartiermeester van de Marine. Ghislain Saussez volbracht zijn militaire dienst op de Breydel in 1956 en is de stichter van de "Vereniging van de Oudgedienden van de Breydel". In zijn regio neemt hij actief deel aan de promotie van de Marine en organiseert jaarlijks een grote bijeenkomst voor de verschillende bemanningen van de Breydel. In Rebecq (Waals Brabant) is Ghislain Saussez een vooraanstaand persoon die eervol de Marine vertegenwoordigt en die met overtuiging de vriendschapsbanden onderhoudt. Oudgedienden van de Breydel kunnen hem contacteren op het nummer 067/63.77.84 of schrijven naar: G. Saussez, Avenue Floréal 9, 1430 Rebecq.

Un nouveau Quartier-Maître d'Honneur

Au cours d'un lunch que ZS a offert le 31 octobre, aux participants de l'Expo Marine 96-97 du Cinquantenaire, en remerciement pour leur précieuse participation, Mr Ghislain Saussez a été nommé Quartier-Maître d'Honneur de la Marine.

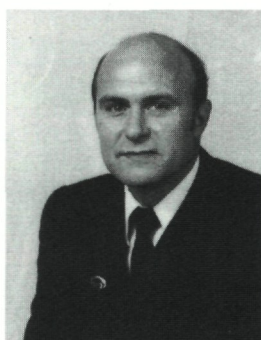
Ghislain Saussez a effectué son service militaire sur le "Breydel", en 1956, et est le fondateur de l'"Amicale des Anciens du Breydel", il participe activement, dans son région, à la promotion de la Marine et organise annuellement une grande réunion des équipages successifs du Breydel. A Rebecq (Brabant Wallon), Ghislain Saussez est un personnage en vue qui représente avec honneur la Marine et diffuse, avec foi, cet esprit d'amitié que nous pratiquons. Anciens du Breydel, contactez le au 067/63.77.84 où écrivez-lui à: G. Saussez, 9 Avenue Floréal, 1430 Rebecq.

Met rust

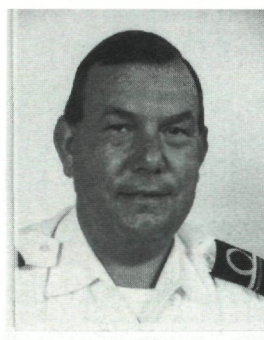
Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



KTZ J. WOUTERS



OMC P. DESPLENTERE



1OM H. DE VALCK

1LV R. CLERCKX

1LZ R. DAELMAN

OMC U. DEWITTE

1MC C. BAECKE

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.

1MC B. BORGHS

1MC R. THEYS

KMC C. BLOMME

KMC W. DE BACKER

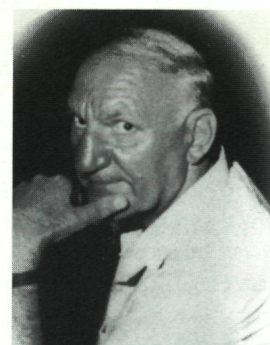
Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



1OM (b.d.) J.B. DREESEN



1MC (b.d.) S. BEERNAERT



1MC (b.d.) J. OPDORP

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

1OM (b.d.) J. DERYCKE

1MC (b.d.) F. GOBLET

1MC (b.d.) W. STAES

KMT (b.d.) A. SCHMITT

KMC R. VANBESIEN

Mevr. M.CH. VAN DER BEEKEN

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

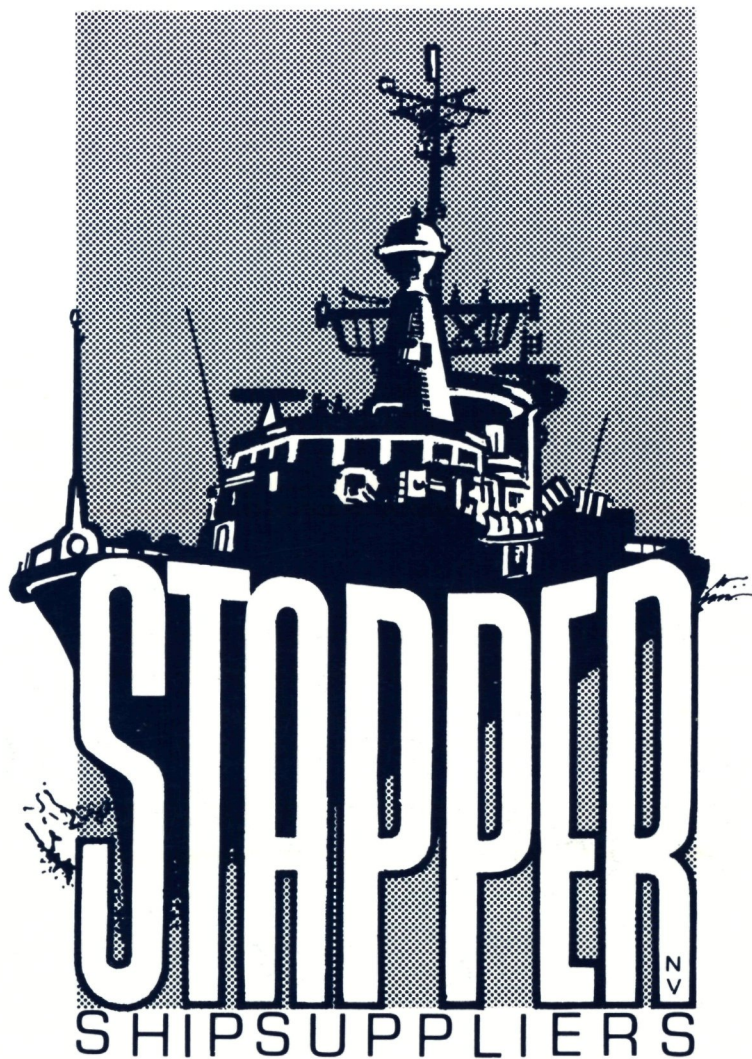
ABELOOS M. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 MIDDELKERKE
 ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
 ARRIGHI D. - KRAAINEM
 BAERT H. - HASSELT
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BILLET G. - BRUGGE
 BLASIN A. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - DION
 VALMONT
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BOECKMANS R. - BRUXELLES
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BORGHS B. - Eerste Meester Chef (b.d.) - BREDENE
 BOYDENS-WOUTERS M. - OOSTENDE
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
 BULCKE R. - TURNHOUT
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -
 ERPS-KWERPS
 CARROUHY Ph. - BRUXELLES
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
 CLAUW R. Oppermeester - ROESBRUGGE-HARINGE
 COLLETTE J.-M. Maître Principal - OOSTENDE
 CORPS DES CADETS DE MARINE - FRAIPONT
 CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE -
 BRUXELLES
 COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. Eerste Meester Chef (b.d.) - OOSTENDE
 CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 DEBROCK Mme - BRUXELLES
 DE COSTER L. Premier Maître Chef (e.r.) - IZMIR
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. Lieutenant de
 Vaisseau 1ère Cl. (Hre) - OHAIN
 de HEMPTINNE E. Lieutenant de Vaisseau 1ère Cl. (Hre)
 - SERVILLE
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE
 DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl - WATERLOO
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) - SCHILDE
 DELPRAT L. Capitaine de Corvette - BRAINE - LE-
 CHATEAU
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DEPOORTER V. - HOEVENEN
 DEROO J. - LOVENDEGEM
 DESABLENS J. Premier Maître Chef (e.r.) -
 BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD
 DESAEGER R. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -
 BRUXELLES
 DESMET G. -LEMBEEK
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) - ANTWERPEN
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DEVINCK F. Kwartiermeester Chef - KNOKKE-HEIST
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DEWILDE-VANDENEECKHAUT N. Mevr. Wwe Vice-
 Admiraal (b.d.) - MIDDELKERKE

DRAGER BELGIUM N.V. - WEMMEL
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
 OOSTENDE
 DUMONT R. - GENT
 DUMONT-MAROTTE C. Vve. Capitaine de Vaisseau
 (e.r.) - ANHEE
 ENEMAN R. Eerste Meester - OOSTENDE
 ENGELS E. - BRUGGE
 FRANCKX F. - BRUGGE
 GELDOLF M. - HASSELT
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES
 GERARD L. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
 GRAUX P. - AUDERGHEN
 HANTON J.-M. Quartier Maître Chef - OOSTENDE
 HEILMAN CH. - OOSTENDE
 HELLEBAUT - AALST
 HELLEMANS M. - Fregatkapitein - ANTWERPEN
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERMIS SODALES -OOSTENDE
 HERTELEER W. Vice-Admiraal - OOSTENDE
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEUSDENS R. - LA GLEIZE
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 OOSTENDE
 HOSTE R. - LEERS (FRANCE)
 HUGET P. Korvetkapitein (R) - ITTERBEEK
 HYDEX NV - RUISBROEK
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee (b.d.) - MORTSEL
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
 JACQUES A. Capitaine de Frégate (Hre) -
 SAINT-LAMBERT
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
 JANSSENS L. - DEURNE
 KNOOP G. - BORGERHOUT
 LAMBRECHT Th. Capitaine de Frégate (R) -
 BRUXELLES
 LAUWERS E. - ANTWERPEN
 LEGEIN G. Matroos - BREDENE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX A. - BRUXELLES
 LELIEVRE M. - CMI - LANDEN
 LENOIR F. Capitaine de Frégate (Hre) - LA HULPE
 LEVEAU P. Capitaine de Frégate (Hre) - LINKEBEEK
 LOUVRIER A. - LA HULPE
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINECLUB - OOSTENDE
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de Frégate (R) - HOFSTADE
 MAXI-STOCK VIERSTRAETE - ICHTEGEM
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWER-
 PEN
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 MOENS H. - RUMST
 MONIQUET G. "The Nelson Sweepers - TIENEN
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -

BRUXELLES
MURANGWA N. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. -
BRUXELLES
NACHTERGAELE G. - BERCHEM
NAUDTS J. - OOSTAKKER
NYSSSEN L. - VERVIERS
PEETERS A. - ST. NIKLAAS
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK
PIERARD R. Commandant (Hre) - JAMBES
PINTELON J. Erekorvetkapitein - LENNIK
PIRONGS P. - TONGEREN
POULLET E. Vice-Admiraal (b.d.) - BRUGGE
PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) -
HALTINNE
PROESMANS R. Vaandrig-ter-zee 2e Kl (R) -
ROOSDAAL-PAMEL
QUAGHEBEUR M. - Fregatkapitein (R) - OOSTENDE
RAMAEKERS W. Eerste Meester Chef (b.d.) - GISTEL
RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
REMY F. - LANEFFE
ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau -
BRAINE-L'ALLEUD
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
ROYAL YACHT CLUB BRUXELLES - BRUXELLES
SAUSSEZ G. - REBECQ
SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -
BRUGGE
SEBRECHTS M. Lieutenant de Vaisseau -
OOSTENDE
SEVERIN R. - BRUXELLES
SIBRET M. Mme - ST. HUBERT
SOETENS Y. Capitaine de Corvette - OOSTENDE
STEELANDT R. - BRUGGE
STEENBEKE D. - WONDELGEM
STEVENS-DEWILDE - KOKSIJDE
STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY -
MALMEDY
TAUBER G. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - TERVUREN
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THIBAUT DE MAISIÈRES C. Commodore - BRAINE
L'ALLEUD
THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT
THYS R. - EDEGEM
TOREMANS G. - PELLENBERG
TRUSSART B. - BRUXELLES
VALCKE - A 950 - ZEEBRUGGE
VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.
Erefregatkapitein - DEURNE

VAN BELLE L. - GENTBRUGGE
VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -
BRUXELLES
VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - ARDOOIE
VAN DE GINSTE J. - BRUGGE
VANDENBERGHE F. - MUIZEN
VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
VANDENBULCK P. Korvetkapitein (R) -
ANTWERPEN
VANDENDAELEN M. Fregatkapitein (R) -
ST. LAMBRECHTS-WOLUWE
VAN DEN ENDE M. Eerste Meester Chef (b.d.) -
MERKSEM
VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) -
WILSKERKE
VANDENHOUWEELE L. - MIDDELKERKE
VAN DER BEKEN - BOUSSU
VANDERWAL J. - OOSTENDE
VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - LEGLISE
VANGEFFELEN L. Oppermeester (b.d.) - ZOUTLEEUEW
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANT-
WERPEN
VANLERBERGHE G. Fregatkapitein - OOSTKAMP
VAN NECK Dirk - AALST
VERCRUYSSSE Y. Bandenbenodigdheden -
KOEKELARE
VERHULST L. - ANTWERPEN
VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
VERLAINE J. - LIEGE
VERSCHELDEN C. - BRUXELLES
VILAIN A. - RECOGNE
VITTONI V. - EUGIES
VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT
VRIENDENKRING GEPENSION. ZM - OOSTENDE
WAUTERS L. - HOESELT
WINDMEULEN A. Maître Principal (e.r.) - LEFFINGE
WOUTERS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTENDE
ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van: 15 september 1997
Clôturé à la date: 15 septembre 1997



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 59 37