

Kerstvertelling

La bataille de Salamine

Het Koninklijk werk "Ibis": een maritiem begrip!

Info - Marine

40e jaargang - 40e année nr. 249 - '97/4

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. 249 - '97/4

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. 4 december 1997
decembre

Kerstvertelling door wijlen IOM(b.d.) J.-B. Dreesen	130
Amerikaanse nucleaire aanvalssduikboot USS Alexandria SSN-757 bezoekt Zeebrugge door G.A.H. Toremans	133
Renflouera-t-on, un jour, le "Monitor"? par J.-M. de Decker	139
Ocean Wave 97 - De Royal Navy naar het Verre Oosten door G.A.H. Toremans	142
Le croiseur sous-marin français de grande croisière "Surcouf" par P. Eygenraam	144
Boekbespreking: Geen golf kwam ons te hoog	146
Royal Navy's mijnnevgers gekelderd door R.A.F. door H. Rogie	147
La bataille de Salamine par ILV P. Huyghe	149
Het koninklijk werk "Ibis": een maritiem begrip! door Saint Bernard du Spuikom	154
Sandy Coast 97 - Testplatform voor Nederlandse MFSF door G.A.H. Toremans	157
Nationaal scheepvaartmuseum vaart nieuwe koers! door R. Jalon	160
Belgische CMT's vinden nieuwe thuisbasis bij Marine Nationale door G.A.H. Toremans	161
De Panneschuit III Het plaatsen van de dekplanken door Modelbouwclub "Disseltje"	163
De zee en de kunst Pol Vandevenne door N. Hostyn	166
50-jarig bestaan North Sea Yacht Club	167

Nice to know Tentoonstelling "Kongo", met de ville-boot naar de kolonie Vlaamse maritieme ruilvereniging	168
Info Marine	169

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

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

Hoofdredakteur - 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. Segaeert - 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



KERSTVERTELLING

Silent Night, Holy Night

door wijlen 1OM(b.d.) J.-B. Dreesen

Het was daags voor kerstmis van het oorlogsjaar 1944. Na een tiendaagse patrouillevaart op de noordelijke aanlooproutes naar Liverpool en Glasgow, liep onze korvet terug naar haar basis in westelijk Schotland.

Op dit gedeelte van de Atlantische Oceaan was het weer allesbehalve en het was dan ook met genoegen dat we de Noordierse kust zagen opdagen. Enkele uren later lagen we voor anker. De olie en waterlichters kwamen onmiddellijk langsij en zodra we schoonschip hadden gemaakt lag het schip weer opgetopt met brandstof en drinkwater. Het was kalm geworden aan boord en in alle logiesten trachtte men uit te vissen hoe in deze verlaten uithoek Kerstmis kon gevierd worden.

Schone liedjes duren echter niet lang. Geen half uur later kraakte de scheepsomroep en vertelde men ons dat 60 mijlen ten westen van MALIN HEAD (het noordelijkste punt van Ierland) een Duitse U-boot een koopvaardijship had aangevallen. Onze opdracht was: onmiddellijk afvaren, de U-boot trachten te vinden en zo mogelijk te vernietigen. De sfeer was meteen zoek. Viesgemuts

trok iedereen zijn zeekledij aan en een paar ogenblikken later gingen we anker op. Eer we goed wisten zaten we weer op een zwaar stampend schip tegen de zee op te boksen.

Ter hoogte van Malin Head werd de zoektocht ingezet. Met alle posten bemand en een goed werkende radar en asdic bij de hand, begonnen we op een westelijke zigzagkoers de ogenschijnlijke lege zee af te kammen. Tussen de vele geluiden van wind, zee en schip klonk eentong de PING van de zich steeds herhalende asdic, teken dat de onderwater uitgezonden geluidsgolven NIETS op hun weg ontmoet hadden.

Heel die lange nacht gebeurde er niets, alleen maar dat we het flink koud kregen, moe werden en er van langsom meer het land aan hadden. Het was zoeken naar een speld in een hooiberg. En toen was er plots iets...

Wind, zee en schroefgeluiden waren gelijk gebleven maar de Ping kwam er nu langgerechter door. De zendstraal had op haar weg iets ontmoet en zond de echo terug. Onmiddellijk daarna meldde de asdic-operateur een onderwatercontact in de 70 graden over stuurboord op een afstand van 2000 yards.

Het werd paniekachtig druk aan boord. Het contact werd gelokaliseerd, een aanvalskoers ingezet en even later ontploften de eerste dieptebommen. Maar het onzichtbare doel was ons telkens te vlug af. Zo gingen uren voorbij tot we na een zoveelste contact de echo voor goed verloren. Het was ondertussen Kerstmis geworden, maar daar dacht niemand meer aan. De wind was gevallen, de zee afgevlakt en op de lange atlantische deining werden we met weinig vaart naar het Oosten gezet. En toen kwam plotseling een radarmelding door...

Oppervlaktecontact in de 40 graden over stuurboord, afstand 3 mijlen.

De officier van wacht sloeg alarm. In een fractie van tijd rapporteerde men dat de stukken bemand waren. Ze kregen opdracht 40 graden over stuurboord te richten en klaar te houden om een lichtgranaat af te vuren. Juist toen de commandant dit bevel wilde geven flitste aan stuurboord, op de onzichtbare horizon een licht aan en uit, iedereen aan dek had het gezien.

Daar was het weer... Deze keer lichtte het feller op... Wat kon dat zijn... Kort-lang, kort-lang, kort-lang...

Driemaal de letter a in morsetekenen... Dat was het sein om een ongekend schip op te roepen...

Bijna automatisch had de seiner zijn lamp aangeschakeld, maar de ouwe deed teken om te wachten. Voor de derde maal flitste het licht in de donkere nacht weer op... Kort-lang, kort-lang, kort-lang...

Even aarzelde de commandant nog, maar knikte toen instemmend naar de seiner die onmiddellijk in verbinding kwam met het oproepend schip. Kort daarop lichtte de seinlamp aan de horizon terug op, ditmaal in een afwisselende reeks van korte en lange stoten.

Iedereen aan boord keek naar dat op en neer dansende licht, waaruit de seiner de volgende tekst ontcijferde: WIJ WENSEN JULLIE EEN MERRY CHRISTMAS. U-boot 330.

De commandant, die vanuit zijn hoek stomverbaasd naar de seiner had geluisterd, keek nu ongelovig naar de haastig in de logboek neergeschreven tekst... Even dacht hij na, schreef een paar woorden op een blad papier en gaf het aan de seiner, die de U-boot 330 terug opriep en onze kerstwensen doorgaf.

Het volgende half uur werd voor ons het meest onwaarschijnlijke van gans de oorlog. Vanaf de radar meldde men dat het voordien gerappor-

teerde oppervlaktecontact in constante peiling naderde... Een tijd nadien VOELDEN we als het ware hoe we in de duisternis een laag op het water liggende donkere massa ons tot op een halve scheepslengte naderde. Bij ons aan boord heerste een geladen stilte. De kanonnières hielden de donkere schaduw nauwgezet in het vizier... Stel je voor, een paar meter van ons voer op een evenwijdige koers en met gelijke vaart een Duitse U-boot... dezelfde die ons kerstfeest vergalde en waarop we sedert een nacht en een dag zonder veel succes gejaagd hadden.

Aan boord van de duikboot gingen nu plots de lichten aan en een groep in groengrijsleder geklede mannen die op en rond de controletoren stonden werd zichtbaar.

Aarzelend ontstak men ook bij ons enkele lichten... En toen gebeurde het...

Op de duikboot hief een stem het "Stille nacht, Heilige nacht" aan, even later ingevallen door de volledige groep die aan dek stond.

Een ogenblik had iedereen bij ons stomverbaasd geluisterd maar toen viel ook heel onze bemanning in met "Silent Night, Holy Night".

En de twee schepen bleven boord aan boord varen terwijl de bemanningen het eeuwenoude maar steeds weer jonge kerstlied zongen.

Nadat de laatste zangklanken waren weggestorven heerste er een ogenblik stilte... Iemand op ons voordek pakte het allemanseintje beet en gaf duidelijk gescheiden 4 dubbele slagen op de scheepsklok...

Middernacht aan boord, Kerstnacht, vrede op aarde aan de mensen van goede wil.

Van de ene boord naar de andere werden kerstwensen overgeroepen... terwijl de schepen bijna onmerkbaar van elkaar weg begonnen te sturen. Dat beeld van naar elkaar roepende en wuivende mannen was het laatste dat nog te zien was vóór de deklichten op beide schepen uitgingen.

Nog éénmaal melde onze radarploeg een bovenwatercontact, dat echter spoedig nadien van het scherm verdween... de asdic pikte niets meer op...

We waren beiden weer heel alleen op de wijde donkere zee in een eideloze oorlog.





HEMPEL



Hempel Coatings (Belgium) n.v.

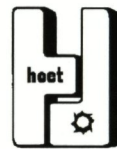
A Lot More Than Paint!

31 Noorderlaan - 2030 ANTWERPEN

Tel. 03/541.72.30 - 03/541.72.37 - Telefax 03/542.47.99



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

AMERIKAANSE NUCLEAIRE AANVALSDUIKBOOT USS ALEXANDRIA SSN-757 bezoekt Zeebrugge

De USS ALEXANDRIA is een "hunter/killer" duikboot van de Los Angeles-klasse, ook wel de 688 I-klasse genoemd. Negen van deze SSN's namen deel aan Desert Shield/Desert Storm in 1990/91.

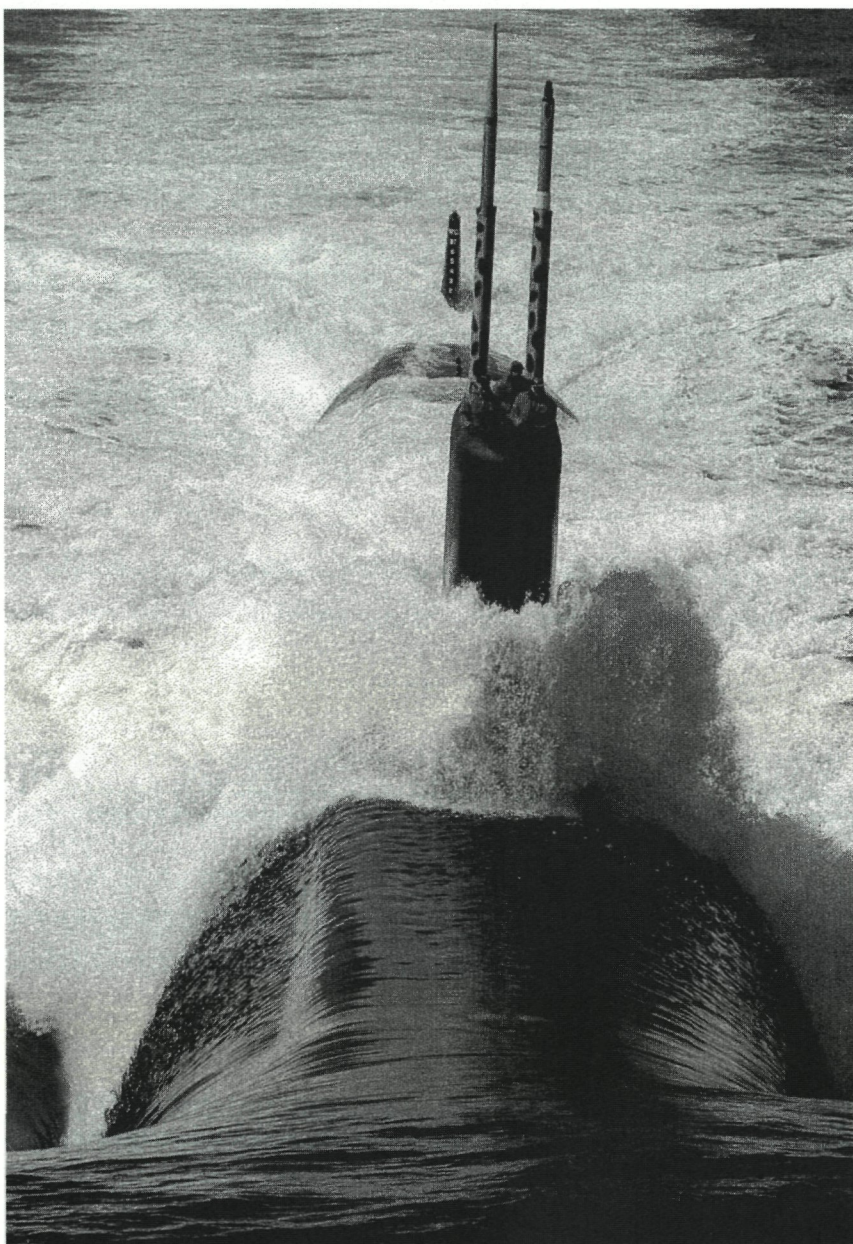
Tussen 1976 en 1996 bouwde de US Navy 62 van deze atoomonderzeeërs⁽¹⁾, maar door forse besparingen op het defensiebudget zag de marine zich verplicht eind-1997 reeds 6 boten uit dienst te nemen en tegen het jaar 2000 zullen er nog 11 volgen.

De Los Angeles-klasse was het antwoord van de USN op de Russische Victor-klasse duikboten.

Eind jaren 60 had de Amerikaanse marine al een ontwerp klaar maar het duurde tot midden jaren 70 vooraleer een compromis tot stand kwam tussen voorstanders van snelle, licht bewapende boten en voorstanders van trager maar zwaarder bewapende boten. Het ENTERPRISE-incident van 1969 gaf Admiraal Hymann Rickover de gelegenheid zijn ontwerp voor snelle SSN's door te drukken.

Een Russische November-klasse duikboot bleek namelijk in staat de ENTERPRISE Carrier Battle Group gedurende dagen te kunnen schaduw en aan een snelheid van 30 knopen⁽²⁾.

Het grootste probleem bij de bouw van de Los Angeles-klasse was het gewicht beperken om zo min mogelijk aan snelheid in te boeten.

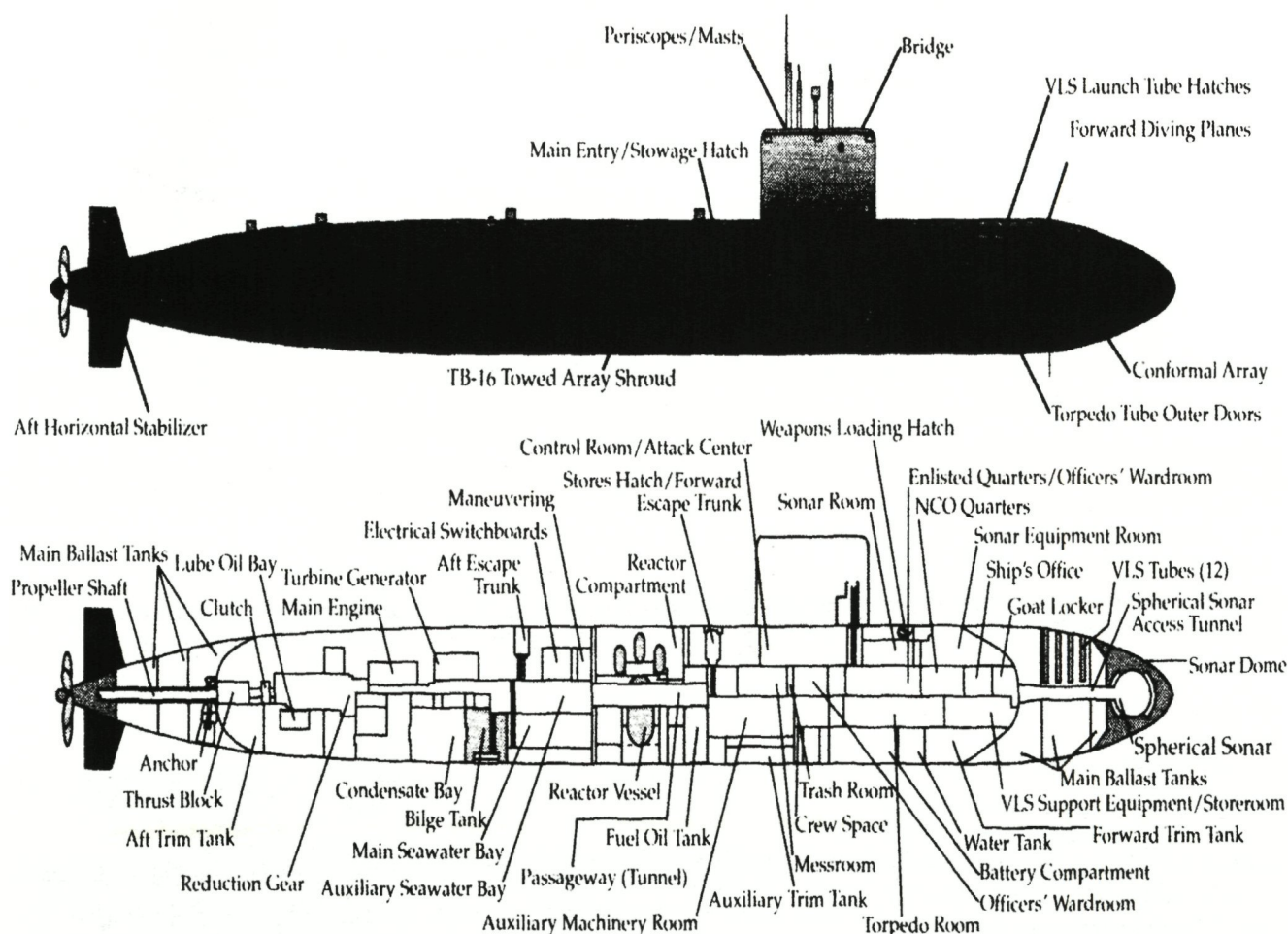


USS ALEXANDRIA SSN - 757

⁽¹⁾Oorspronkelijk waren er 66 duikboten gepland maar na de kiellegging van de USS Cheyenne (SSN-773) werd besloten met de bouw van de 688-klasse te stoppen.

⁽²⁾Later bleek dat de November-klasse boten zo snel konden varen omdat de reactor ontdaan was van alle elementaire bescherming en de Russische Marine secundair belang hechtte aan veiligheid van haar bemanningen.

USS ALEXANDRIA SSN-757



Maar de 800 ton wegende reactor bleek voor aanzienlijk overgewicht te zorgen. Dus moest men op het gewicht van andere zaken aan boord trachten te besparen. Men koos voor 7.35 mm dikke HY-80 stalen rompplaten (resultierend in een geringere duikdiepte) en de invoering van het "hot bunking" systeem voor de matrozen. In ruil voor deze compromissen kregen de US Navy en de Amerikaanse belastingsbetaler wel de snelste en stilste aanvalsdrukkboten tot dan gebouwd.

Met de introductie van Harpoon- en Tomahawk missielen⁽³⁾, een verbeterde S6G-reactor, de Mk117 TFCS en WLY-1 onderscheppingsapparaat

en het EHF-communicatiesysteem ondergingen de op stapel staande boten de nodige aanpassingen om deze nieuwe systemen aan boord te installeren.

Verdere aanpassingen waren nodig vanaf de bouw van de USS SAN JUAN (SSN-751).

De boten kregen een "anechoic tile" bedekking (akoestische rubberen tegels die het geluid absorberen), het Tomahawk Vertical Launch System (VLS) en betere detectie-, navigatie- en communicatiesystemen werden geïnstalleerd en de voorste duikkroer kwamen in de boegsectie i.p.v. op de toren.

Tevens werden de romp en toren versterkt omdat de SSN's meer en meer ingezet werden bij operaties onder het poolijs.

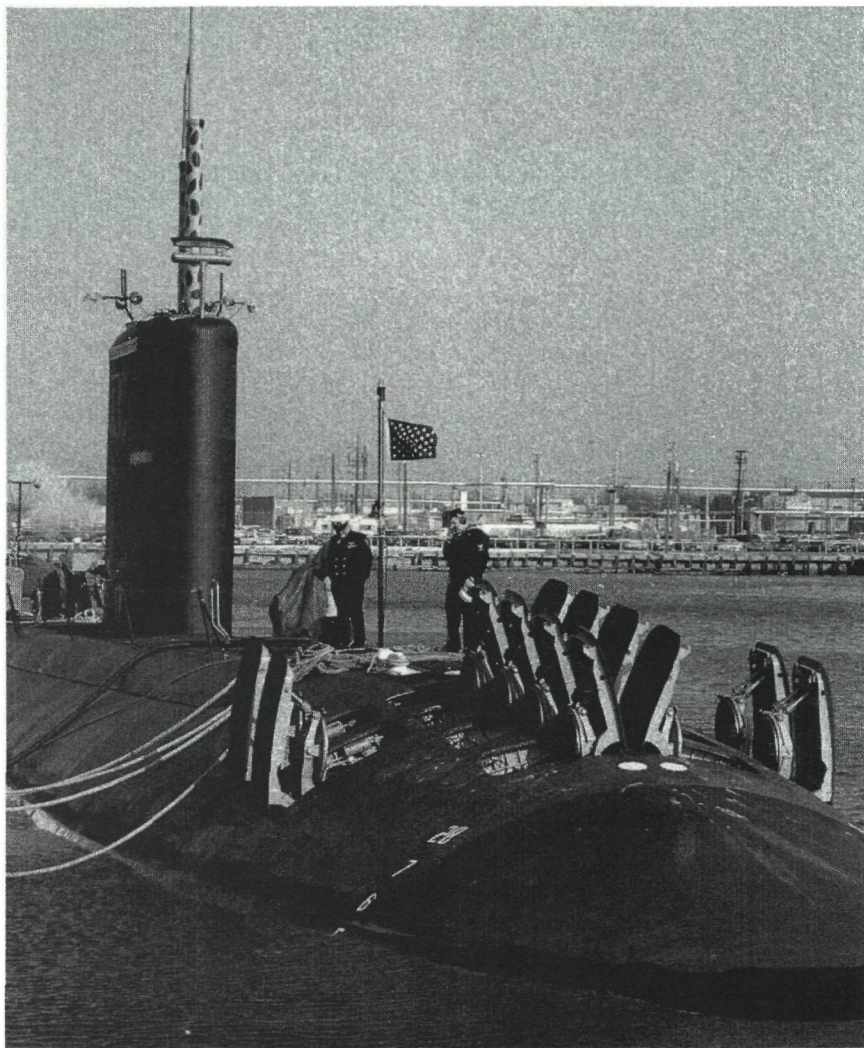
Al deze aanpassingen verhoogden de waterverplaatsing van de 688 I's met meer dan 220 ton.

Vanaf de SSN-751 werd de klasse de Improved 688 (688 I) genoemd.

LAY-OUT

De lange, smalle romp, met een diameter van 10.05 m, is een bijna gladde buis met praktisch geen opbouw zodat het geluid, door de wrijving met het water, tot een mi-

⁽³⁾De USS Atlanta (SSN-712) werd de 1^{ste} boot uitgerust met Tomahawks en de USS Louisville (SSN-724) was eerste duikboot ter wereld die een Tomahawk-kruisraket afvuurde in een echte crisissituatie, tijdens de Golfoorlog in 1991.



TOMAHAWK VLS Verticaal Lanceringssysteem

nimum beperkt is. De brug, of toren, van de boot is om dezelfde reden ook zo klein. Er is amper plaats voor 3 personen en een klein display, voorzien van de elementairste navigatiegegevens (diepte onder de kiel, snelheid en koers), helpt bij het in- of uitvaren van een haven. Rondom de romp en onder de boeg zijn er geavanceerde onderwatermicrofoons gemonteerd die het omliggende water constant af luisteren naar scheepsbewegingen en andere geluiden.

Via het boventorenluik, het voorste en achterste ontsnappingsluik komt men binnen in de romp. Het deel achter het voorste ontsnappingsluik omvat het 3 dekken tellende propul-

sieblok. In de andere helft, verdeeld over 4 dekken, bevinden zich de wapen- en navigatiesystemen en bemanningsverblijven.

Voor- en achteraan de boot zitten de hoofdballasttanks en verschillende kleinere ballasttanks, die dienen voor het trimmen van de boot, liggen verspreid over de ganse lengte van de romp.

Door het boventorenluik komt men via een krappe ladder in de centrale controleruimte met in het midden een platform waarop de aanvals-, zoeken en navigatieperiscopen staan. Verder vindt men hier de plottingafels, navigatiesystemen, duikroeren en

instrumenten voor het regelen van de ballast- en trimtanks. Vanaf hier hebben de commandant en de officieren van wacht een zicht op alle controlepanelen, het vuurleidings-systeem en navigatieinstrumenten.

Het hart van het controlecenter is de BSY-1, "busy-one", een gevechtssysteem waarop alle sensoren, het vuurgeleidingssysteem en alle wapensystemen op aangesloten zijn. De elektronische geluiden worden geregistreerd en opgevolgd met het ESM-systeem, voorzien van radars, elektronische ontvangers en een oppervlaktezoekradar.

Voor de controleruimte ligt de radiohut, uitgerust met de gesofistikeerde UHF-, HF-, VLF- en ELF-apparatuur en GERTRUDE - de onderwatertelefoon. Naast dit compartiment is de sonarhut met de kleurrijke consoles. De belangrijkste sonar is de "towed array", een lange antenne als een staart achter de boot, afgestemd op de ELF (extreem lage frequentie). In deze ruimte zitten de ogen en oren van de boot.

Twee dekken lager dan de sonaruimte bevindt zich de torpedoruimte waar 22 torpedo's opgeslagen liggen in 3 sets van 4 dubbele rekken. Om het onderhoud aan de torpedo's te vergemakkelijken blijven er 1 of 2 rekken vrij. Vanuit deze ruimte komt men in de torpedokamer met de vier 533 mm torpedobuizen (7 à 8° uit de as van de boot gericht)⁽⁴⁾. In het compartiment voor de torpedokamer, een 12-tal meter van het voorste waterdichte schot, zijn 12 extra Tomahawk-kruismissielen opgeslagen. Geïntegreerd in de voorste hoofdballasttanks staan de 12 Tomahawk-VLS lanceerbuizen en helemaal vooraan in de boeg zit de sonardome met de actieve en passieve boegsonars.

De achterste helft van de boot wordt ingenomen door de reactorruimte, hoofdmachinekamer, zeewatertanks

⁽⁴⁾In plaats van torpedo's en missielen kan een LA-klasse duikboot ook een 60-tal mijnen aan boord nemen plus enkele ADCAP-torpedo's voor zelfverdediging.



Bemanningsverblijven

voor het reactorkoelwater, turbines, schroefas en achterste hoofdballast-tanks.

Vanuit de controleruimte, 1 dek lager net voorbij het voorste ontsnappingsluik, komt men in de reactorruimte en hoofdmachinekamer. Dankzij de brandstof (verrijkt Uranium van ongeveer 98% puur U-235) heeft de S6G voldoende vermogen om een kleine stad van elektriciteit te voorzien. Het compartiment tussen de reactorruimte en de hulpmachinekamer (op dek 3 voor de torpedokamer) dient voor opslag van diesel-brandstof voor de hulpmotoren. In de machinekamers is alle apparatuur op schokbestendige en geluidsabsorberende supports geplaatst.

LEVEN aan BOORD

Doordat meer dan de helft van de boot ingenomen wordt door navigatie-, wapen- en voortstuwingssystemen is het duidelijk dat er voor 133 bemanningsleden niet veel ruimte overblijft. Ze hebben praktisch geen privacy en (zelf-) discipline is een absolute vereiste. De kleinste fout of onoplettendheid kan fatale gevolgen hebben zowel voor de bemanning als voor de duikboot.

Duikbootbemanningen ondergaan bijgevolg een zeer strenge selectie zowel op medisch als op psychologisch vlak.

Niettegenstaande het leven aan boord van een duikboot niet te vergelijken is met dit aan boord van een oppervlakteschip heeft de onderzeebootdienst geen gebrek aan vrijwilligers. De gemiddelde leeftijd aan boord van de USS ALEXANDRIA was 24,6 jaar.

De meeste bemanningsverblijven situeren zich op het 2e dek, onder de controle- en sonarruimtes, vanaf het voorste ontsnappingsluik naar de boeg toe. Naast het ontsnappingsluik, amper de grootte van een telefooncel, is de wasserij met aangrenzend de grootste ruimte aan boord, de matrozenmess, met o.m. de populaire soda-, soft-ice en fruitsapautomaten. Deze mess doet tevens dienst als leslokaal, recreatieruimte en bioscoop. Tegenover de mess is de kleine kombuis waar de koks er telkenmale in slagen uitstekende maaltijden te bereiden.

Naast de kombuis is het "trash room"-compartiment met de Trash Disposal Unit. 133 mensen produceren natuurlijk een heleboel afval. De duikboten hebben daarom een vernuftig systeem aan boord. De TDU lijkt op een kleine torpedobuis die tot onderaan de romp doorloopt. In eerste instantie wordt van de rol metaalfolie een stuk gesneden en in de TDU geplaatst. Dan wordt het afval hierin gedeponneerd en gecompacteerd. Bij gewone patrouilleopdrachten zal een 688 I een 2 tot 3 vuilnisbakken -trash-cans- per dag produceren. Vooraleer de met een gewicht verzwaarde en verzegelde trash cans via de TDU overboord gaat checken de sonaristen de omgeving rond de SSN op elk mogelijk geluid om zeker te zijn de positie van hun boot niet te verraden.

Voorbij de mess, aan bakboord, bevindt zich het sanitaire blok en de slaapvertrekken voor de matrozen met de bunks, 3 hoog boven elkaar geplaatst. Elke bunk meet 1.83 x 0.91 x 0.61 m en is voorzien van een leeslampje, individuele ventilatie, een zachte schuimrubberen matras en een gordijntje voor privacy. De lagere matrozen delen 1 bunk met 2

personen, "hot bunking". Persoonlijke spullen kan men wegstouwen in opbergvakjes - lockers - van amper 61 x 14.7 x 14.7 cm.

Rechtover deze slaapvertrekken, aan stuurboord, is de leef- en slaapruiimte van de onderofficieren.

De officiersverblijven, met een aparte longroom, liggen voor de cafetaria. De kajuit van de CO, de enige persoon aan boord met een eigen kajuit (3 op 2.5 m) ligt in de onmiddellijke nabijheid van de centrale controleruimte.

Omdat de SSN's onopgemerkt moeten blijven, zelfs bij gewone patrouille-opdrachten, is het de bemanning praktische nooit toegestaan zelf contact te nemen met het thuisfront. Zij kunnen wel eens per week een "gecensureerde" familygram van max. 40 woorden ontvangen. Men weet ook dat het slechte nieuws verzwegen tot enkele dagen voor de thuiskomst uit vrees dat het bemanningslid anders niet naar behoren zou functioneren.

De US NAVY laat haar duikbootbemanningen dan ook keihard werken zodat zij weinig tijd zouden hebben om aan huis te denken. De afwisseling tussen dag en nacht is vervangen door opeenvolgende wachten. Aan boord van een 688 I loopt men in een wachtsysteem van "6 op" / "12 af". Door dit wachtsysteem creëert men een dag van 18 uur zodat het normale ritme verstoord raakt en de bemanning al na enkele dagen aan een acuut slaapgebrek lijdt.

Tijdens de "off" uren voert men onderhoudswerken uit aan de apparatuur en zijn er de steeds terugkerende drilloefeningen die allerlei noodsituaties simuleren (brandbestrijding, heropstarten van de reactor, uitstroming van chemische producten, zoutwaterlekken op alle denkbare plaatsen, schade aan apparatuur, noodprocedures bij onderwatervaart, paraat maken van boordwapens, enz.).

De tijd die hem dan nog rest brengt een bemanningslid door met slapen, eten, lezen of studeert hij voor een komend examen of promotie.

In de veronderstelling dat er een ongeval met de duikboot gebeurd kan de bemanning gered worden met behulp van de Deep Submerged Rescue Vessel. De DSRV worden tot boven de ontsnappingsluiken gebracht waarna de bemanning, in groepjes van 24, naar de oppervlakte komt. Dit betekent voor een Los Angeles-klasse duikboot 6 trips met een DSRV's.

In uiterste nood kan de bemanning zelfs zonder hulp van buitenaf een gezonken duikboot verlaten.

Via de ontsnappingsluiken, voorzien van een Steiner Hood, zwemmen zij naar de oppervlakte. Doch enkel indien de duikboot niet dieper dan 120 m ligt.

De ontsnappingsluiken worden ook gebruikt als luchtsluis voor duikers en SEAL's tijdens special forces operaties.

Technische fiche USS Alexandria SSN-757

(Jane's Fighting Ships 1997/98)

Kiellegging: 16 juni 1987

Tewaterlating: 23 juni 1990

Indienstname: 29 juni 1991

Waternverplaatsing: 6927 ton full load

Afmetingen: 110.3 x 10.1 x 9.9 m

Duikdiepte: + 450 m

Machines: nucleaire 1 GE-PWR
S6G reactor 2 turbines

Snelheid: +32 kn

Bemanning: 133 (13 officieren)

Bewapening: Missielen : 12 SLCM
Tomahawk VLS TAM
TLAM-C en TLAM-N

Torpedo: 4 x 533 mm 2 torpedo-
lanceerbuizen met
Mk48 en ADCAP tor-
pedo's

Mijnenlegcapaciteit: 60 mijnen

Combat System: IBM - BSY-1

Radar: Sperry BPS15 A/16; I/J band

Sonars: IBM BQQ 5D/E MIDAS
(voor mijnen- & ijsde-
tectie)

Raytheon SADS-TG
detectiesysteem

Ametek BQS15 en
BQG 5D flank array

G.A.H. Toremans



**Wherever
water meets land**



**there is experience, research
and loyalty**

Onderhoudsbaggerwerken - Aanleggen en herstellen van stranden - Opspuitingswerken- Zand- en grindwinning op zee en op rivieren - Vrijbaggeren en bergen van wrakken - Milieutechnieken - Offshore werken



**N.V. BAGGERWERKEN
DECLOEDT EN ZOON**

Maatschapp. Zetel: Bredensesteenweg 20-21 - 8400 Oostende - tel. + 32.59/32 17 89 - fax + 32.59/32 01 61
Exploit. Zetel: Tijdokstraat 24 - 8380 Zeebrugge - tel. + 32.50/54 41 86 - fax + 32.50/54 72 36
Administr. Zetel: Fr. Rooseveltlaan 11 - 1050 Brussel - tel. + 32.2/647 75 10 - fax + 32.2/647 44 94

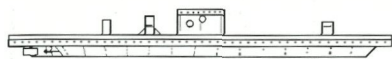
RENFOUERA-T-ON, UN JOUR, le "MONITOR"?

Lorsque l'actualité ne lui offre rien de substantiel à se mettre sous la dent, la presse britannique ressuscite "Nessie", le monstre du Loch Ness. La presse américaine, elle, relance la question du renflouage du "Monitor", héros du premier duel de cuirassés de l'histoire navale qui l'opposa au "Merrimac", au large du Cap Hatteras. Le premier était nordiste, le second sudiste. Cela se passait en 1862, durant la guerre de Sécession.

Dix mois après cet engagement, une violente tempête eut raison du navire qui coula le long des côtes de Virginie dans une zone considérée comme "le cimetière de l'Atlantique".

Son épave fut découverte en 1973. Elle est, depuis, l'objet de la curiosité et de l'intérêt des savants, des chercheurs, des plongeurs et de tous les professionnels du renflouage et fait, régulièrement fleurir, en manchette à la une des journaux américains des titres tels que: "Raise the Monitor", "Can de U.S.S Monitor be raised?", "Mission Monitor". Ce fut encore le cas récemment.

On peut le comprendre, car le "Monitor" fait partie du patrimoine maritime des Etats-Unis.



Le "Monitor", beaucoup plus petit que le "Merrimac", avait une coque de fer et un pont blindé. La tourelle cylindrique était pivotante. Ses deux canons pouvaient tirer dans toutes les directions.

Les marines jouèrent un rôle intéressant dans la guerre de Sécession. Non pas sur le plan tactique à la mer, car aucune bataille d'envergure ne fut livrée, mais par l'essai de matériels nouveaux souvent improvisés.

La coupure de la Sécession laissa au nord pratiquement toute la flotte de commerce ainsi que la flotte de guerre disponible. Les Sudistes ne trouvèrent à Norfolk, après l'évacuation des Fédéraux, que des bâtiments incendiés ou en réparation.

Le "Merrimac"...

Au nombre de ceux-ci se trouvait une frégate à va-peur, en bois, presque neuve, le "Merrimac". Incendié et sabordé par les ouvriers nordistes de l'arsenal avant leur fuite, le bâtiment n'avait brûlé que jusqu'à la ligne de flottaison; il pouvait donc être réparé.

Stephen Mallory, le ministre de la Marine sudiste avait compris que le seul moyen pour le Sud d'annuler la supériorité navale du Nord était de jouer à fond les navires en fer contre les navires en bois. Il fit relever la coque du navire sabordé et construire au dessus une puissante casemate de chêne protégée par des plaques de fer et des rails arrachés sur les voies secondaires du réseau ferroviaire.

Il fallut presque un an pour transformer l'élégante frégate en un monument de laideur.

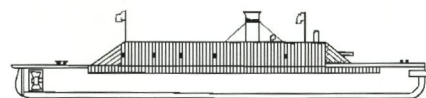
Le monstre était puissamment armé de six canons à âme lisse et de quatre canons rayés, sans parler du redoutable éperon de fonte de plus de 1.500 kilos destiné à lui permettre de couler, sans gaspiller de précieuses munitions, les voiliers immobilisés par l'absence de vent.

Son équipage se composait de 320 hommes.

A son achèvement, il fut rebaptisé "Virginia", mais on continua à l'appeler "Merrimac".

... précipité dans l'action

Lorsqu'il se mit en route pour la première fois, au matin du 8 mars 1862, l'équipage pensa qu'il partait pour essai. Ce fut plus qu'un essai. En fait, le "Merrimac", escorté des canonnières "Beaufort" et "Raleigh", descendait lentement la rivière Elizabeth pour aller attaquer l'escadre de blocus de l'Union à Hampton Roads. Ses objectifs immédiats étaient deux navires en bois de l'Union, le sloop "Cumberland", 24 canons, et la frégate "Congress", 50 canons, à l'ancre au large de Newport News. Cherchant un résultat décisif pour sa première sortie, Franklin Buchanan, commandant du "Merrimac", choisit d'utiliser son éperon.



Le "Merrimac" était un cuirassé "réduit". Une caisse de fer aux côtés inclinés posée sur la coque de bois d'une ancienne frégate. La grande hélice et le gouvernail étaient sous l'eau, donc invulnérables aux obus. Il avait outre ses puissants canons, une autre arme offensive, un lourd bélier à sa proue.

Quand le "Merrimac" s'approcha du "Cumberland", les navires de l'Union et les batteries côtières ouvrirent le feu sur lui. A l'étonnement des spectateurs, les projectiles ricochèrent sur le blindage comme "des balles de caoutchouc", tandis que ses propres projectiles défonçaient les deux navires en bois.

Dédaignant le feu de l'ennemi, le "Merrimac" éperonna le "Cumberland" à l'avant, bien en dessous de la ligne de flottaison et y fit une ouverture béante. Continuant à tirer, le "Cumberland" commença à couler, entraînant avec lui le "Mer-

rimac" dont l'éperon était coincé dans la coque. L'eau atteignait déjà le gaillard d'avant lorsque, soudain, l'éperon se rompit, libérant l'attaquant et laissant couler l'attaqué.

Tandis que les deux navires étaient aux prises, le "Congress" s'était échoué sur les hauts fonds, dans sa hâte de fuir. L'ayant pris en enfilade, le "Merrimac" lui tira dessus pendant une heure jusqu'à ce qu'il prit feu. Son capitaine tué et tous ses canons hors d'usage, l'officier en second hissa un pavillon blanc.

Lorsqu'à la tombée du jour, Buchanan regagna sa base avec son bâtiment, il n'était pas mécontent de sa première sortie. Il avait perdu son éperon, deux de ses canons étaient inutilisables, deux hommes avaient été tués et huit blessés, mais il avait détruit deux navires ennemis et mortellement atteint deux cents cinquante-sept officiers et matelots de l'Union. Revers de la médaille: il avait été sérieusement blessé et dut remettre son commandement au lieutenant Catesby Jones.

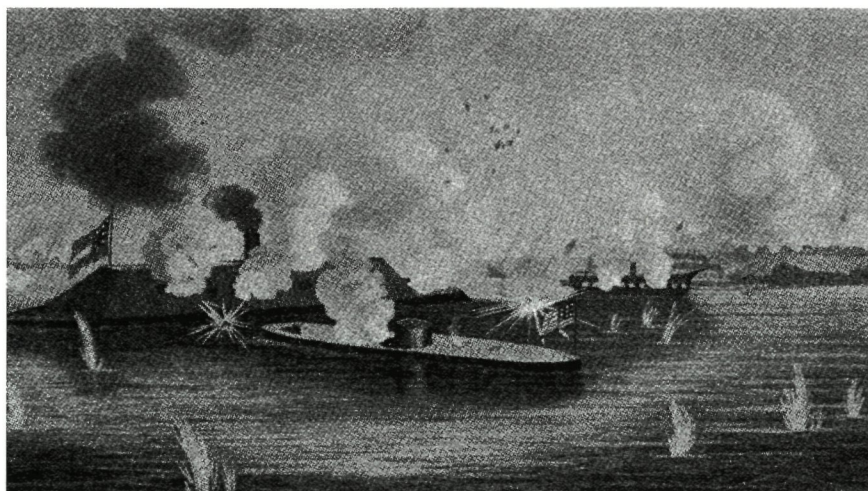
La nouvelle de ce raid causa, on peut le comprendre, une grande joie chez les Sudistes et une véritable panique chez les Nordistes qui voyaient déjà le "Merrimac" remonter le fleuve Potomac et venir bombarder Washington. Une crainte non fondée vu le fort tirant d'eau (7 m 30) et la mauvaise tenue à la mer du navire qui naviguait difficilement dans la baie de Chesapeake.

Le "Monitor"

Il fallait faire donner le "Monitor".

Car les Nordistes avaient, eux aussi, leur cuirassé. C'était, en fait une batterie flottante. Construit d'après les plans de l'ingénieur suédois Ericson, il avait une drôle d'allure.

Déplaçant 225 tonnes, il avait une coque à faible tirant d'eau (3 m 40) avec sur son centre une tourelle orientable abritant deux canons de onze pouces, le plus gros calibre du



Le "Monitor" aux prises avec le Merrimac".

temps. Au dessus de la ligne de flottaison, cette coque avait été renforcée par une ceinture de tôles en fer. Le pont était totalement dégagé en dehors de la tourelle et du poste de conduite, un blockhaus, percé de meurtrières, obstruant le champ de tir vers l'avant.

Avec son franc bord, qui dépassait à peine un pied, il tenait tout juste la mer. Ses soixante-cinq hommes d'équipage étaient presque tous des volontaires, car il était considéré comme un prototype expérimental douteux, sinon dangereux. Baptisé "Monitor", son étrange aspect lui valut le surnom peu flatteur de "boite à fromage".

Terminé à la hâte et n'ayant bénéficié que de quelques jours d'essais, il avait quitté New-York le 6 mars, halé par un remorqueur de haute mer.

A midi, le 7, la mer se creusa et l'eau, pénétrant par les écoutilles, se déversa en cascades dans le navire. La salle des machines s'en remplit, les chaudières s'éteignirent, la vapeur se répandit partout et les hommes commencèrent à tomber à moitié asphyxiés.

Alourdi, le "Monitor" fut sur le point de couler, lorsqu'heureusement la mer se calma. Mais une nouvelle alerte survint la nuit, avec les mêmes effets. Le navire confirmait les pires craintes de ses détracteurs: il se conduisait en mer comme un fer à repasser.

Son commandant, le lieutenant Worden était inquiet. Sa réserve de charbon baissait rapidement. Il est vrai que ses soutes n'en contenaient que quatre-vingts tonnes.

Au prix d'efforts exténuants, le cuirassé nordiste finit par arriver à l'entrée de la baie de Chesapeake dans l'après-midi du 8. Au loin, on entendait gronder le canon. Un pilote apprit à Walden que le "Merrimac" était sorti et avait détruit le "Cumberland" et risquait de revenir le lendemain pour achever la frégate "Minnesota" échouée sur un banc de sable. A la lumière du "Congress" en flammes, le "Monitor" prit sa position pour livrer un combat qui se produirait inévitablement dans les prochaines heures.

La bataille de Hampton Roads

Le lendemain matin, vers 8 heures, le "Merrimac" descendit lentement le fleuve vers le "Minnesota". Le "Monitor" s'avança pour l'intercepter, puis, à portée de tir, ouvrit le feu de ses deux canons. Le "Merrimac" riposta. Le combat était engagé. Il allait durer environ sept heures.

Dans ce duel, aucun des deux navires ne réussit à endommager sérieusement l'autre. Le "Merrimac" n'avait que des obus, alors qu'il eut fallu des projectiles pleins pour per-

forer la tourelle du "Monitor". Les canons de celui-ci étaient inefficaces contre le blindage de fer du navire sudiste.

A l'intérieur de son blockhaus, le commandant Worden avait attendu avec anxiété les premiers coups. Des prophètes de malheur avaient prédit que les obus frappant la tourelle en feraient sauter les boulons et que le dispositif tournant serait aussitôt mis hors d'usage. Rien de cela ne se produisit.

Plus rapide et plus maniable, le "Monitor" tournait autour du "Merrimac", tirant, tirant sans cesse. En vain. Le "Merrimac" était invulnérable.

Worden essaya alors de l'éperonner, mais il rata l'hélice, le seul point vulnérable.

Le "Merrimac" tirait une bordée toutes 15 minutes, le "Monitor" toutes les 7 minutes. A quoi bon accélérer la cadence, les deux cuirassés étaient tout simplement invulnérables. A cause de la fumée qui entouraient les navires, les spectateurs amassés sur les hauteurs ne pouvaient observer le spectacle que par intermittence.

Un moment, les nordistes hurlèrent d'enthousiasme. Le "Merrimac" venait de s'échouer. Le "Monitor" s'approcha, tirant presque à bout portant et visant à atteindre le gouvernail. Mais il était peu maniable dans un chenal étroit et peu profond. Son adversaire, plus mobile, put éviter le choc. Le seul résultat fut une voie d'eau dans la proue du "Merrimac", causée par le bord tranchant de la ceinture blindée du "Monitor".

Après deux heures de lutte, aucun des deux navires n'avait mis l'autre hors de combat. Le "Monitor" se retira en eau peu profonde pour refaire, en toute sécurité, le plein de poudre et de projectiles.

L'action reprit à onze heures trente. Le lieutenant Jones, commandant le cuirassé sudiste, donna l'ordre à ses canonnières de concentrer leur feu sur le poste de commandement ennemi, la petite guérite blindée qui se dressait à l'avant du "Monitor". Un coup heureux frappa de plein fouet la

meurtrière par laquelle le commandant Worden dirigeait le combat. Celui-ci fut commotionné et temporairement aveuglé par l'éclatement de l'obus.

Cela aurait pu continuer comme cela pendant des heures encore. Mais les soutes exiguës du "Monitor" étaient à nouveau vides; il dut rompre le combat pour aller se réapprovisionner. Un cri de victoire partit du "Merrimac" pour saluer cette retraite. Il était prématuré, car le bâtiment de Jones n'était plus en mesure de continuer très longtemps le combat: deux de ses canons, frappés de plein fouet, étaient hors d'usage et une voie d'eau s'était déclarée à l'étrave là où, la veille, était fixé l'éperon. Il était temps de faire demi-tour. Cette fois, ce furent les Nordistes qui crièrent victoire.

Match nul

Ainsi se termina, par un match nul, la bataille de Hampton Roads. Elle donna raison aux deux camps qui avaient vu juste en pensant que les cuirassés ne pouvaient être coulés au canon. Les deux bâtiments n'avaient pas assez de puissance effective pour se détruire mu-



La lanterne de détresse du "Monitor" découverte en 1977

tuellement. Elle prouva aussi que les navires en bois n'avaient plus leur place dans une marine de guerre et qu'il serait nécessaire de transformer soit les obus, soit les cuirassés, si l'on comptait sur eux pour emporter la décision dans une grande bataille navale.

Le "Monitor", touché 22 fois, comptait six blessés; le "Merrimac" avait reçu 20 coups au but et comptait deux tués et 19 blessés.

Plus que ce combat, la seule présence du "Merrimac" fit échouer, malgré les moyens dont disposait le Nord, le débarquement de 100.000 hommes prévu dans la James River contre Richmond. L'opération, retardée, se trouva désamorcée. Le Nord avait perdu une occasion de terminer la guerre rapidement.

Le "Merrimac" se fit sauter lors du repli des Sudistes de Norfolk à Richmond, car son tirant d'eau ne lui permettait pas de remonter la James River. Le "Monitor" quant à lui, nous l'avons dit, disparut dix mois après l'engagement d'Hampton Roads, lors d'une tempête au large du Cap Hatteras, entraînant treize de ses marins dans ses flancs d'acier.

On parle à nouveau de récupérer son épave. Cela ne sera que la énième fois.

Depuis sa découverte, il y a vingt-quatre ans, plusieurs expéditions exploratoires ont eu lieu pour étudier la faisabilité d'un renflouage. Des relevés ont été effectués, des films ont été tournés, des objets ont été récupérés, dont une lanterne rouge, probablement le signal de détresse du navire.

La décision appartient à la National Oceanic and Atmospheric Administration. On comprend qu'elle prenne son temps. D'après les experts, en effet, la réalisation du projet prendrait vingt ans et son coût atteindrait 25 millions de dollars.

On peut toujours rêver, mais il semble qu'il y ait peu de chance de voir un jour "la boîte à fromage" refaire surface.

J.M. de Decker

OCEAN WAVE 97 - De ROYAL NAVY naar het Verre Oosten

Op 13 januari vertrok vanuit Portsmouth een Royal Navy Task Groep van 13 schepen voor een 8-maanden durende trainingskruisvaart naar het Verre Oosten. De deployment, de grootste sinds 1992, kreeg de codenaam **OCEAN WAVE 97**. De samenstelling van de task groep (TG) zal regelmatig wijzigen maar volgende schepen maken de hele deployment mee: het vliegdek-schip **HMS Illustrious**, het amphibische landingschip **HMS Fearless**, de destroyer **HMS Gloucester**, de fregatten **HMS Beaver** en **HMS Richmond**, de nucleaire duikboot **HMS Trenchant** en 7 Royal Fleet Auxiliary schepen (**RFA Fort George**, **RFA Fort Austin**, **RFA Olna**, **RFA Diligence**, **RFA Sir Galahad**, **RFA Sir Geraint** en **RFA Sir Percivale**).

De fregatten **HMS Chatham** en **HMS Iron Duke**, de nucleaire duikboot **HMS Trafalgar**, het hydrografisch schip **HMS Herald** en de in Hong Kong gestationeerde patrouilleschepen **HMS Peacock**, **HMS Plover** en **HMS Starling** zullen de TG voor kortere periodes vervoegen. De Task Groep staat onder het bevel van Rear-Adm. Alan WEST, COMUKTG, ingescheept aan boord van het vlaggeschip **HMS Illustrious**. **Commodore** Paul STONE, ingescheept aan boord van **HMS Fearless**, heeft het bevel over de amphibische strijdkrachten van de TG, zijnde de 40e Cdo. Group, de 3e Cdo. HQ. Brigade en elementen van het 42e en 45e Cdo. Group Royal Marines.



HMS ILLUSTRIOUS, Vlaggeschip van Rear-Adm. Alan West, RN COMUKTG

Deze reis heeft als hoofddoel het demonstreren van de interesse die de UK nog altijd heeft voor Azië en de Pacific. Tegelijk wil de Royal Navy ook aantonen dat zij nog steeds in staat is om een gemengde operationele TG, bestaande uit de 3 peilers waarrond de RN gestructureerd is (een carrier-groep, nucleaire duikboten en amphibische strijdmacht) gedurende langere periodes in te zetten, ver van de thuisbases.

Tijdens de transit naar het Kanaal van Suez zal de TG opwerkingsoefeningen houden in de Golf van Biskaje en de Middellandse Zee met de Spaanse, Franse, Italiaanse en Griekse marines. Na de doortocht van het Suezkanaal zullen zee-, lucht en amphibische oefeningen met bevriende marines en elkaar opvolgen. Zowel in de Middellandse Zee, als de

Indische Oceaan, zal het UK Joint Rapid Deployment Force-concept (UKJRDF) voor de eerste keer uitgetest worden op het maritieme vlak. Dit nieuwe concept heeft tot doel de samenwerking tussen elementen van de Zee-, lucht- en Landstrijdkrachten vlotter te laten verlopen. Omdat HMS Illustrious zal optreden als command/control-schip werd haar CIC uitgerust met een volledig vernieuwde C4I outfit.

De belangrijkste oefeningen waaraan de TG zal deelnemen zijn Exercise "Setia Kawan", een amphibische oefening met de strijdkrachten van Brunei, en de Five Power Defence Arrangement oefening "Flying Fish". Aan deze laatste nemen ondermeer schepen deel van Australië, Maleisië, Nieuw Zeeland, Singapore en de UK. Voor de duur van deze

oefeningen worden HMS Peacock, HMS Plover en HMS Starling bij de TG ingedeeld. Na deze FPDA-oefening nemen HMS Illustrious, HMS Richmond en HMS Trafalgar deel aan de IMDEX ASIA 97 Defensiebeurs in Singapore. Dit is de eerste, en tevens de grootste maritieme defensiebeurs welke tot nu toe in Zuid-Oost Azië georganiseerd zal worden.

In de loop van de maand juni zullen HMS Chatham en RFA Pervicale, samen met het Royal Yacht HMY Britannia, aanwezig zijn bij de officiële overdracht van de Britse kolonie Hong Kong aan China.

OCEAN WAVE-97 zal aan de RN gelegenheid geven de nieuwe Sea

Harriers F/A2 en de Lynx Mk8 helicopters uit te testen in de warme, vochtige klimaten van het Verre Oosten. Tevens zullen de nieuwe RAF Harriers GR7, ingescheept aan boord van HMS Illustrious, trials ondergaan in de Indische Oceaan. Tevens zullen een 1000-tal RN reservisten, voor periodes van 2 of meer weken, ingescheept worden aan boord van de TG-schepen. Uitzonderlijk is wel dat zij ook aan boord van de nucleaire duikboot HMS Trenchant zullen ingezet worden.

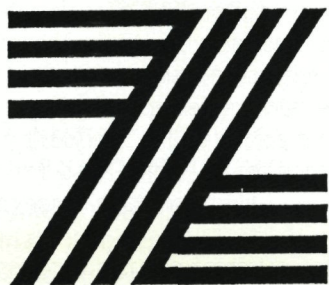
Naast het drukke oefenprogramma zijn er natuurlijk ook ettelijke havenbezoeken voorzien. Voor de havenbezoeken zal de TG opgesplitst worden in groepjes van 2 à 3 schepen

zodat een maximum aantal havens kan bezocht worden om de Engelse scheeps- en wapenindustrie te promoten en de "showing the flag" politiek in praktijk te zetten. Havenbezoeken zijn voorzien aan enkele Golfstaten, Indië en Pakistan, gevolgd door havens in Maleisië, Singapore, Thailand en zo verder naar Vietnam, Zuid-Korea, Rusland, Japan, Australië, Nieuw Zeeland en Zuid-Afrika.

De terugkeer in de UK is voorzien tegen eind augustus 1997.

G.A.H. Toremans

HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE



Maatschappij van de Brugse
Zeevaartinrichtingen N.V.

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

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

L'évacuation en catastrophe du port de Brest et le dramatique destin d'un navire d'exception:

LE CROISEUR SOUS-MARIN FRANÇAIS DE GRANDE CROISIÈRE "SURCOUF"

Le service historique de la marine française a établi une note d'une portée particulière concernant le dramatique destin d'un navire d'exception: le croiseur sous-marin de grande croisière "Surcouf", baptisé du nom du marin malouin (1773-1827) qui mena une redoutable guerre de course au commerce anglais vers les Indes. Ce sous-marin géant allait servir pendant la seconde guerre mondiale les intérêts britanniques. Déplaçant 3304 tonnes en surface et long de 110 mètres, il filait 18 nœuds avec des moteurs de 7.600 CV et avait un hydravion à bord. Armé de 4 canons (203 mm et 37 mm) il réunissait un équipage de 9 officiers, 30 officiers marinières et 102 marins, et pouvait se permettre une autonomie de 90 jours. Lancé le 18 novembre 1929 à Cherbourg, le "Surcouf" se trouvait à Dakar lors du déclenchement des hostilités en septembre 1939 et reçut l'ordre de se rendre à Fort de France pour la surveillance des Antilles. Un usage intensif du matériel imposa bientôt aux moteurs et aux batteries des soins urgents. Il quitta Fort de France le 26 septembre 1939 avec un convoi de 26 bâtiments pour arriver à Brest le 19 octobre.

Pas de drôle de guerre sur mer

Depuis le début septembre 1939, la drôle de guerre suscitait de modestes escarmouches dans la région de la Sarre. Ces simulacres d'offensive ne soulagèrent guère la Pologne attaquée avec vigueur à l'ouest par l'envahisseur allemand et, à partir du 17 septembre 1939, à l'est par l'armée soviétique. Sur mer la vraie guerre avait commencé d'emblée.

Le paquebot anglais "Athenia" de 13.500 tonnes fut détruit dès le 3 septembre par le sous-marin "U 30" faisant 112 victimes. Deux jours plus tard "l'U 48" réserva le même sort au "Royal Spectre" (2603 navires seront détruits par les sous-marins de l'amiral Doenitz entre 1939 et 1945). Le 17 septembre "l'U 29" torpille le porte avion "Courageous". Mais l'exploit le plus retentissant se situe le 14 octobre lorsque le cuirassé "Royal Oak" est torpillé à Scapa Flow par "l'U 47" du Lieutenant de vaisseau Gunther Priem. Cette catastrophe coûta à la Royal Navy 24 officiers et 809 marins. Et comme si cela ne suffisait pas comme infortune, la "Luftwaffe" réussit de son

côté à endommager le cuirassé "Iron Duke". Dans l'Atlantique le cuirassé allemand de poche de 10.000 tonnes, "l'amiral Scheer" coule le vapeur "Clément" tandis que le "Deutschland" fait subir le même sort au navire norvégien "Lorentz".

Le mois d'octobre consacre une grande victoire anglaise. Le cuirassé "Graf Spee" commandé par le prestigieux capitaine de vaisseau Langsdorff, pourchassé par une meute de la Royal Navy comprenant "l'Ajax", "l'Achilles" et "l'Exeter", est obligé de se réfugier à Montevideo après avoir subi des dommages sérieux infligés par le feu intensif des trois croiseurs acharnés à sa perte. Son artillerie est inutilisable et il y a de nombreux blessés à bord. Le refuge n'est qu'un répit que limitent les lois internationales de la mer. Langsdorff refuse l'internement: il lui faut reprendre la mer. Le 17 décembre 1939 à 18 h. le "Graf Spee" avec un équipage réduit quitte le port. La meute alliée renforcée par le croiseur "Cumberland" veille. Le "Graf Spee" est contraint de se saborder dans l'estuaire du rio de la Plata. Le lendemain le capitaine de vaisseau

Langsdorff, ayant sauvé son équipage, se donnait la mort. Avec lui disparaissait un grand marin et un officier digne de ce nom.

Le port de Brest menacé

Le "Surcouf" se trouvait en grande réparation au port de Brest lorsque sur terre la vraie guerre adopta sur le continent un rythme tragique. Après l'invasion de la Norvège et du Danemark en avril 1940, des Pays-Bas et de la Belgique en mai, la France subit à son tour la pression irrésistible d'une "Wehrmacht" à l'apogée de sa puissance. Après Dunkerque et les ports de la Seine Maritime, ceux de la Normandie furent successivement attaqués et occupés. Redoutable offensive des blindés et de l'aviation que les Français s'efforcèrent d'arrêter seuls, alors que les Anglais avaient embarqué leur corps expéditionnaire fin mai début juin à Dunkerque.

Le 11 juin 1940, dans le cadre d'un ordre de repli général, le généralissime Weygand, donna à l'armée du général Altemeyer la mission d'organiser un "réduit breton" cher au général de Gaulle, devenu sous secrétaire à la Défense dans le dernier gouvernement Reynaud, et tout aussi séduisant aux yeux du premier ministre britannique Winston Churchill. Quant au grand état major français il estimait le projet utopique, faute de moyens pour le réaliser et de troupes pour le défendre efficacement. La Xme armée n'existait plus que sur le papier. Ses bataillons, désorganisés par le flux des réfugiés et l'encombrement des routes, s'en allaient à vau l'eau. Non seulement le matériel faisait défaut mais l'absence d'équipements de transmission tarissait la source des indispensables informations. Appel était fait au téléphone civils, tandis que le chiffrement était négligé pour les messages les plus confidentiels. Altemeyer et son armée fantôme cherchèrent en vain à constituer un front défensif sur la ligne de la Rance et de la Vilaine. Tandis que les renforts des généraux

Falgade et de la Laurencie évoluaient loin du périmètre prévu pour le réduit. Le général Altmayer et son état-major sont capturés à Rennes le 16 juin 1940. Le 18 juin les Allemands arrivent à Brest où le "Surcouf" est en réparation. Une réparation dont les travaux sont loin d'être achevés.

Un capitaine courageux et un équipage héroïque

L'investissement du grand port naval provoque une fiévreuse effervescence parmi les responsables de l'arsenal et les équipages de la flotte amarrée dans les darses brestoises. Les navires s'y croyaient à l'abri des incursions ennemies. Mais l'avance foudroyante de la "Wehrmacht" sur tous les fronts et au coeur de la France en décida autrement.

Le port de Brest est encombré de trop nombreux navires venus des cités portuaires de la Manche et de la Normandie. La menace ennemie s'accroissant d'heure en heure, le préfet maritime fit vider ou mettre à feu les réservoirs de combustibles et rendre les bassins inutilisables par destruction des postes et des machines à pompage.

Au cours de ces heures de fièvre et d'agitation tous les bâtiments de guerre furent évacués, remorqués ou sabotés. Le préfet (l'amiral Traub) refusa par deux fois de rendre la place au colonel allemand commandant un régiment motorisé qui lui téléphonait de Plabennec. "La résistance prévue pour une dizaine d'heures dans la matinée du 18 juin 1940 -écrit l'historien naval Dominique Lemaire- se prolongea finalement pendant le double du temps d'abord envisagé". Ainsi se réalisait un exode maritime sans précédent dans les annales de Brest.

Furent sabordés: quatre sous-marins en grande réparation, le torpilleur "Cyclone", le patrouilleur "Mouette", le mouilleur de mines "Alexis de Tocqueville", deux dragueurs et un navire annexe de l'Ecole Navale "l'Etourdi": 162 bâtiments de guerre

et de commerce échappèrent à l'ennemi. Parmi eux deux cuirassés, cinq croiseurs, quinze sous-marins, cinq torpilleurs, deux contre torpilleurs, dix avisos, neuf patrouilleurs, sept dragueurs, sept remorqueurs et quatorze bâtiments de plus modeste envergure. Le cuirassé "Richelieu", s'échappa de l'étreinte ennemie avec des caisses d'or à bord. Poursuivi par la "Luftwaffe", il ouvrit le feu en mer vers 17h00 le 18 juin.

Quant aux navires belges mêlés à l'aventure brestoise et qui furent enregistrés comme tels, il s'agit du baliseur "Zeehond", de la drague "Semois", des suceuses à vase et à sable "Flandre II" et "III", "Sambre", "Meuse", "Schelde", les remorqueurs "Geer" et "Demer", les porteurs "Flandre V et VI" ainsi que la vedette "Ostende".

L'ampleur des embarquements se confirme quand on sait que Brest avait "réceptionné" 70.000 soldats et marins rescapés de Dunkerque.

L'action défensive pendant ces heures cruciales, se heurta à de nombreuses difficultés, le port étant armé pour un danger venant de la mer et beaucoup moins pour un péril surgissant de la profondeur des terres. Ce fut le mérite du général Charbonneau, commandant le camp retranché, de retarder suffisamment l'ennemi pour rendre possible les évacuations nécessaires et les destructions indispensables. Ses moyens et ses effectifs étaient dérisoires.

Le vice-amiral Cayol, commandant le secteur et le front de mer, affrontait avec ses hommes les mines lancées par l'aviation ennemie. Elles eurent raison de l'avisos "Vauquois" et du remorqueur "Provençal". Le 19 juin à 05h30 le vice-amiral Cayol et le général Charbonneau prirent place à bord du torpilleur "Mistral".

Celui-ci et trois autres bâtiments le "Graveline", "l'Iroire" et le "Cdt. Duboc" récupérèrent encore 2000 hommes avant d'appareiller définitivement vers 20h00. Mais l'exploit le plus remarquable de toute cette odyssée est celui du commandant Martin et du sous-marin géant le "Surcouf".

L'échappée du "Surcouf"

Le commandant Martin se crut d'abord acculé à devoir saborder, la mort dans l'âme, le plus grand sous-marin de la flotte, ce "Surcouf" dont la patrie entière était particulièrement fière. Mais cet officier d'élite avait de l'énergie à revendre et exerçait un judicieux ascendant sur le personnel brestoïse chargé des réparations et sur l'équipage caractérisé par un généreux esprit de corps. Ensemble ils décidèrent de tenter l'aventure et de s'efforcer d'appareiller avec un seul moteur en état de marche. Comme la chance sourit souvent aux audacieux, le destin permit au magnifique sous-marin d'arriver sans encombre à Plymouth. Un autre drame l'y attendait dans le cadre de l'opération Catapulte.

Winston Churchill, premier ministre britannique redoutant de voir des bâtiments de la flotte française tomber aux mains des allemands, ordonna à l'amirauté de s'emparer des navires français réfugiés dans les ports de Grande-Bretagne, et de neutraliser ou de détruire ceux se trouvant à

sa portée. Ce fut le cas de la flotte de l'amiral Gensoul qui fut canonnée à Mers-El-Kébir laissant 1300 morts parmi les équipages. Le 3 juillet le "Surcouf" était saisi par surprise et de vive force par un commando de la Royal navy. L'officier de garde à bord se rebiffa. Des incidents sanglants suivirent. Ils coûtèrent la vie à deux officiers anglais et à un officier français.

Une fin tragique

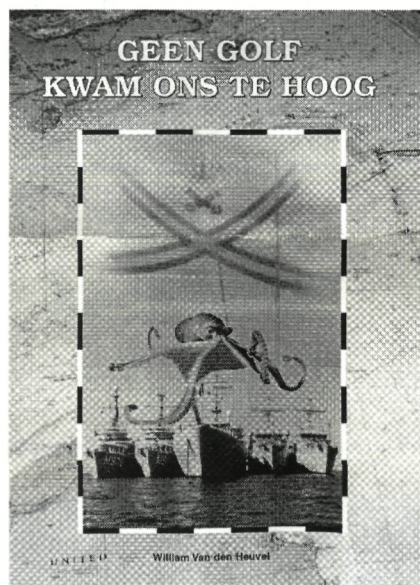
Le sous-marin géant fut transféré aux Forces Navales françaises libres de l'amiral Muselier et un nouvel équipage rallia son bord le 9 septembre 1940. Seulement 14 membres de l'ancien équipage rembarquèrent.

Le "Surcouf" remplit diverses missions de protection de convois et de surveillance des routes maritimes et participa notamment au ralliement des îles lointaines de St. Pierre et Miquelon. Le 14 janvier 1941 le "Surcouf" est à Halifax pour y subir des réparations majeures. Un mois plus tard il reprend la mer aux or-

dres du capitaine de vaisseau Blairon lorsqu'une dramatique collision dans le golfe du Mexique entraîna sa perte corps et biens. Il n'y eut pas de survivants. Le 4 août 1943 le vice-amiral Lemonnier, alors commandant des forces maritimes et aéro navales cita le "Surcouf" à l'ordre du jour. Au lendemain des hostilités, le 23 septembre 1951, le général de Gaulle inaugura sur la petite jetée du port de Cherbourg, un monument de granit portant les noms des membres de l'équipage disparu. Rarement dans l'histoire navale un navire aussi choyé et aussi perfectionné connut une fin aussi tragique.

P. Eygenraam

BOEKBESPREKING



GEEN GOLF KWAM ONS TE HOOG

Op 21 september was het 10 jaar geleden dat de Zinnia, de Breydel en de Bovesse vertrokken, onder de codenaam OCTOPUS, vanuit Oostende op weg naar de Perzische Golf om te helpen de internationale wateren te vrijwaren van mijnen, gelegd door één van de strijdende landen Irak en Iran.

De belevenissen werden te boek gesteld door een opvarende van de Zinnia, KMT (b.d.) William Van Den Heuvel, die de ganse periode heeft meegemaakt.

Het verhaal gaat over het wel en wee aan boord van de Zinnia, de verschillende havens en landen die werden aangedaan.

Het boek, met als titel "Geen Golf kwam ons te hoog" beslaat 208 bladzijden tekst en foto's, en is te verkrijgen bij voorintekening voor de prijs van 750 BEF (+verzendingskosten 150 BEF), te storten op rekeningnummer 290-0491120-30 onder de naam: YOUNG MASTERS VZW, P/A Françoise Hanson-Soudant, Europalaan 39 - 9800 Deinze.

ROYAL NAVY'S MIJNENVEGERS GEKELDERD DOOR R.A.F.

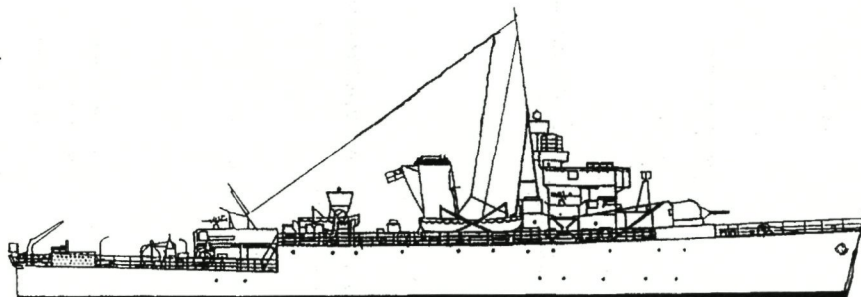
Het duurde 50 jaar vooraleer dit oorlogsfeit bekend werd. Tot dan toe werd het angstvallig verzwegen, want het ging om een van de grootste blunders uit W.O.II.

Het nieuws werd op 29 augustus 1994 uitgebracht door de Britse krant The Daily Telegraph onder de titel: "A 'frindly fire' mistake that left 117 sailors dead and 153 wounded has been clocked in official silence for 50 years until now". Een redacteur van het blad kon als eerste de hand leggen op de geheime documenten betreffende het incident. Hier volgt zijn verhaal.

Captain Lord Teynham was na de landing in Normandië de Minesweeping Captain van het Britse Expeditiekorps in deze zone en derhalve verantwoordelijk voor het opruimen van de zeemijnen langsheen de Noord-Franse kust. In de morgen van 26 augustus 1944 besloot hij de flottielje mijnenvegers, die ter hoogte van Cap d'Antifer opereerde, te verplaatsen naar een verder gelegen mijnenveld. Het bericht betreffende deze verplaatsing werd geseind naar alle betrokkene autoriteiten in het gebied.

Dezelfde avond nog besloot Acting Commander Dennis Venables, uitvoerende officier van Capt. Lord Teynham, deze orders te annuleren en de flottielje terug naar haar oorspronkelijke operatiezone nabij Cap d'Antifer te sturen. De annulatie van de initiële orders werd naar de betrokkene autoriteiten geseind, met uitzondering echter van het hoofdkwartier van deze maritieme zone, met name FOBAA (Flag Officer British Assault Area).

Zo gebeurde het dat de mijnenveegflottielje op 27 augustus zoals voorheen aan het opereren was ongeveer 12 mijlen buiten de kust van Cap d'Antifer die nog in Duitse handen was. Het betrof de Royal Navy's First Minesweeping Flotilja (1st M.S.F.) onder het bevel van Commander Trevor Crick, D.S.C. and bar, aan boord van de JASON.



Omstreeks 12.00 uur die 27 augustus verscheen de flottielje op het radarscherm van de geallieerde grondstrijdkrachten. Ze was aan het mijnenvegen in de formatie "line abreast" op zo'n 3 tot 6 mijlen buiten de Franse kustlijn. In deze positie moest het om een Duitse formatie gaan, dachten de radaroperateurs. Daarom contacteerden ze FOBAA, alwaar de stafofficieren hun overste informeerden, Rear Admiral James Rivett-Carnac.

Doordat FOBAA geen weet had van de geannuleerde orders in dit maritiem gebied, besloot de admiraal een verkenningsvlucht boven de formatie te laten uitvoeren en gaf zijn akkoord tot een eventuele luchtaanval. Om 12.20 uur overvloog de Poolse Squadron Leader Wojack Ratinger de flottielje met zijn Spitfire. Hij gaf

zijn positie door -verkeerdelijk bleek achteraf- op 6 mijlen ten westen van de haven Etretat en zei dat het blijkbaar om een bevriende formatie ging. Maar FOBAA geloofde hem niet gezien er zich geen geallieerde mijnenvegers in deze zone moesten bevinden volgens de gekregen berichten. Een poging om de Captain Minesweeping Lord Teynham te con-

tacteren mislukte omdat de telefoonlijnen die dag defect waren.

Zo kwam het dat FOBAA het bevel gaf twee squadrons Typhoon fighter-bombers van de R.A.F., de 263 en de 266, in te zetten respectievelijk om 13.05 en 13.06 uur. Deze vliegtuigen waren bijzonder doeltreffend, want zij waren uitgerust met moordende "rockets". De 16 Typhoon stonden onder het bevel van Wing Commander Johny Baldwin van het 266-squadron, een piloot met tal van onderscheidingen en beroemd omdat hij de Duitse Veldmaarschalk Rommel in zijn stafvoertuig gemitrailleerd had.

Baldwin naderde de flottielje en was onmiddellijk verdacht. Squadron Leader Robert Rutten, de commandant van de 263-squadron, nu 75 jaar

oud, getuigt: "De orders van Baldwin waren nochtans niet formeel, want hij oordeelde dat de mijnnevgers niet in de geschikte formatie voerden om Duitsers te zijn". Daarom vroeg Baldwin tot viermaal toe bevestiging van het bevel tot aanval, ondermeer na de eerste aanval toen de mijnnevgers herkenningvuurpijlen hadden afgeschoten.

Commander Trevor Crick getuigde op zijn beurt: "De aanval kwam er onmiddellijk en totaal onverwacht om 13.30 uur. De JASON en de BRITOMART werden getroffen. De vliegtuigen kwamen uit de zon gedoken, vielen herhaalde malen aan en bleven rond de formatie cirkelen zodat hun kentekens duidelijk zichtbaar waren. Ze werden dan ook als Typhoons herkend".


Een andere mijnnevger, de SALAMANDER, vuurde twee gekleurde herkenningvuurpijlen af. Tevergeefs: de R.A.F.-vliegtuigen negeerden ze en bleven aanvallen. Ook de SALAMANDER en de COLSAY werden getroffen. Bij de derde aanval werd de HUSSAR het doelwit en hij ontplofte letterlijk. De R.A.F.-piloten die hem tot zinken brachten, bestempelden hem in hun logboek als "destroyer"!

De balans van deze blunder was schrikwekkend: 117 zeelui lieten er het leven bij en 153 werden gewond. Twee mijnnevgers werden de grond ingeboord en drie andere zwaar gehavend. Het was de ergste vergissing waarvan de Royal Navy tijdens W.O.II het slachtoffer werd.

Om begrijpelijke redenen werd deze "mistake" zo lang mogelijk geheim gehouden. Pas 50 jaar later kwam ze aan het licht, maar niemand weet nog wie hiervoor verantwoordelijk werd gesteld.

Bron: "The Sweeper", Quaterly Log of the Algerines Association, Autumn 1997.

H. ROGIE



PARIBAS BANK
BELGIE

Paribas Oostende

Leopold III laan, 13
8400 OOSTENDE

Tel: 059/50.08.33 Fax: 059/80.87.27

Kantoordirecteur: Etienne De Corte

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

La bataille de Salamine

1. Avertissement

25 siècles d'histoire expliquent l'imprécision des chiffres cités dans cette relation. Et n'oublions pas que les rapporteurs de l'époque n'hésitaient pas à embellir la situation afin de proclamer la puissance de leur nation.

En dehors des récits historiques peu critiques, les poteries de l'époque peuvent nous fournir certaines indications. Malheureusement, la technique picturale utilisée alors ne nous permet pas toujours de discerner avec certitude les détails des navires qui nous intéressent.

2. Le cadre politique

Nous sommes au V^e siècle avant J. C., l'âge d'or de la Grèce antique qui prend enfin conscience de son unité.

Mais c'est aussi l'époque de la confrontation avec le puissant voisin: l'empire perse.

Constitué par Cyrus, puis par son fils Cambyse auquel succéda Darius, à partir de la seconde moitié du VI^e siècle av. J. C., il s'étendait de l'Égypte jusque et y compris la Turquie actuelle.

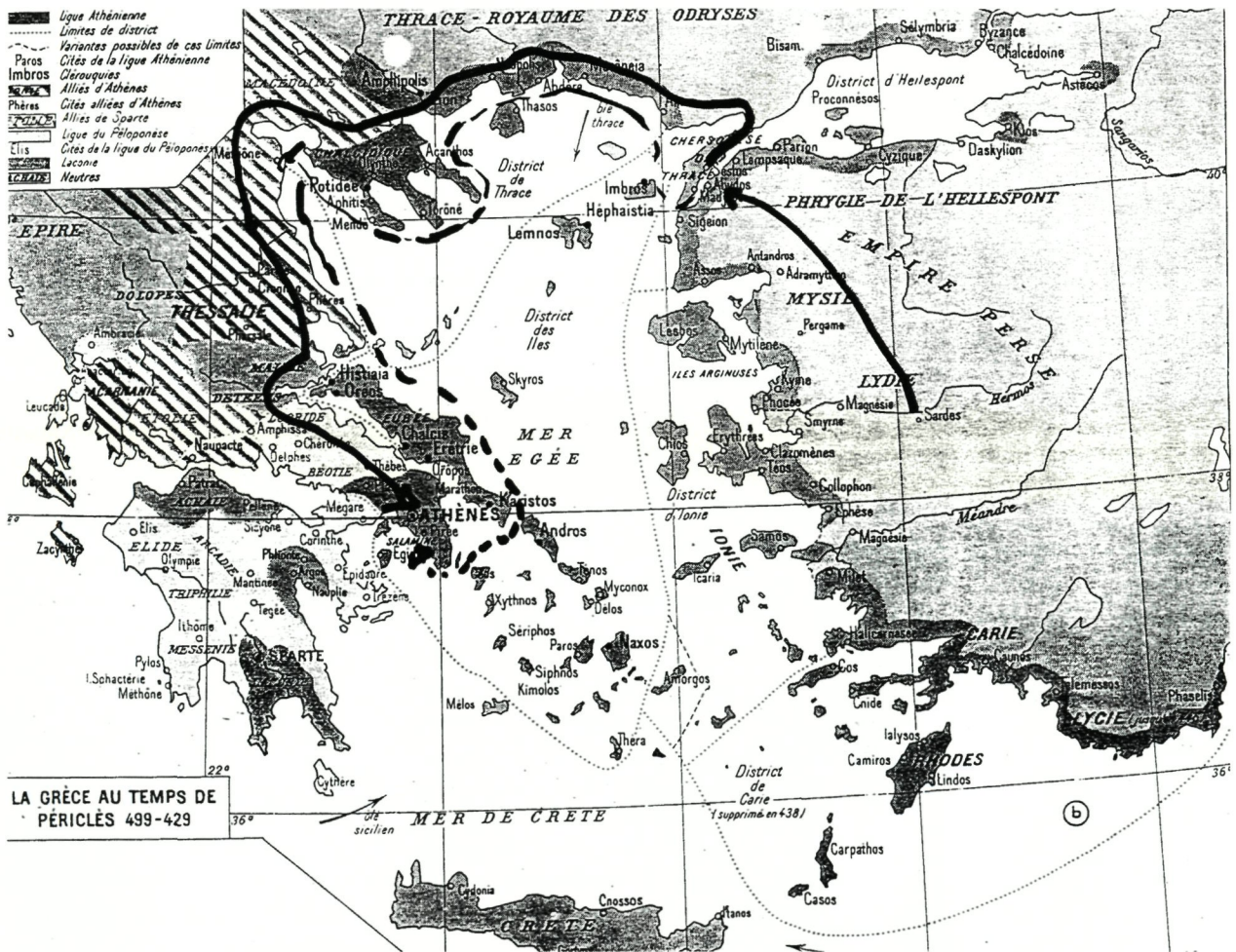
Les Perses dominaient donc les ci-

tés grecques établies en bordure de la mer Egée. Cette situation ne semble pas avoir été trop péniblement ressentie. Néanmoins, la ville grecque de Milet (Ionie), se révolta en 499. Ceci déclencha la première des guerres Médiqes.

Les athéniens, appelés à la rescousse par le tyran Aristagoras, envoyèrent une vingtaine de navires et incendièrent la ville perse de Sardes en 498.

Darius ne pardonna pas cette intervention et déclencha une expédition contre l'Attique.

A ce moment, les cités grecques se disputaient à nouveau entre elles et



la présence de l'ennemi aux frontières ne fit qu'envenimer les querelles intestines. Les athéniens mirent seuls le corps expéditionnaire en déroute lors de la bataille de Marathon en 490.

Le successeur de Darius, son fils Xerxès, ne voulait rester sur cet échec et prépara dès 484 une expédition de grande échelle.

Sûr de ses arrières, l'Égypte ayant été soumise entre-temps, il procéda à d'énormes concentrations de troupes en Asie Mineure. Ces 360.000 hommes, devaient gagner la Grèce par voie de terre en traversant l'Hellespont sur un double pont flottant.

En même temps, une flotte de 800 à 1000 navires prenait la mer pour soutenir ce corps expéditionnaire.

Une fois n'est pas coutume, les cités grecques s'unirent pour faire face à la menace. Il apparut néanmoins dès la première réunion au temple de Poséidon, à l'entrée du canal de Corinthe, que la volonté de résistance n'était pas unanime. Certaines cités comme Thèbes étaient même disposées à accueillir l'ennemi! Sparte ne voulait défendre que le Péloponnèse.

Seule Athènes, dirigée alors par Thémistocle, était prête à barrer la route à Xerxès.

La seconde guerre médique allait commencer.

3. Les acteurs

a. Xerxès I de Perse

Fils de Darius, né en 519 av. J. C., Xerxès fut préféré pour la succession à son frère aîné.

A la mort de Darius, Xerxès, alors âgé de 35 ans, était le gouverneur de Babylone.

Son premier soucis d'empereur fut de pacifier l'Égypte. Il utilisa pour se faire des procédés beaucoup plus brutaux que son père. Le soulèvement de Babylone fut par la suite réprimé avec la même violence.

Xerxès rejetait le principe de l'union personnelle qui unissait les royaumes faisant partie de l'empire du temps de son père. Refusant les titres de roi de Babylone et d'Égypte, il se proclama roi des Perses et des Mèdes.

Cette digression peut paraître inutile, mais ceci donne une idée du caractère de Xerxès. Ce potentat commanda et géra les crises uniquement guidé par ses impulsions personnelles.

La paix interne rétablie, Xerxès aurait pu se consacrer à des activités pacifiques. Mais son entourage le pressa de venger l'affront subi à Marathon. Il se lança donc dès 484 dans des préparatifs qu'Hérodote qualifie de sans précédents.

Les historiens se sont penchés sur le pourquoi de cette entreprise. Il ne semble pas y avoir eu de motivation économique ni politique car les cités grecques, déchirées par leurs éternelles querelles intestines, ne présentaient aucune menace. Xerxès n'était ni fou ni aveugle comme le proclamèrent les historiens grecs après la victoire, seulement victime d'un absolutisme intransigent. Xerxès était un monarque de droit divin auquel s'opposer signifiait commettre un sacrilège!

Son échec fut par la suite le début du déclin des Achéménides, dynastie fondée par Cyrus vers 550 - 330 av. J. C.

Après la défaite de Salamine, Xerxès se consacra à la réalisation de grands travaux jusqu'à sa mort violente en 465.

b. Thémistocle

Thémistocle n'était pas issu de l'aristocratie athénienne. Né en 525 av. J. C., il est le fruit d'une relation de son père aristocrate avec une de ses concubines étrangère à la cité. Il ne put obtenir la citoyenneté athénienne qu'à l'adolescence et ceci peut expliquer son penchant pour la démocratie.

Elu archonte en 493, il devint l'un des 9 magistrats qui gouvernaient la ville. Son premier objectif fut de doter Athènes d'un véritable port. Il choisit pour cela le Pirée dont les eaux offraient plus de protection que le Phalère utilisé jusqu'alors.

Dès la victoire de Marathon, Athènes ne se soucia plus de la menace perse. Cela n'était pas le cas de Thémistocle qui s'était rendu compte qu'une victoire de la seule infanterie, les hoplites, ne se répéterait plus face à une armée perse forte en archers et cavaliers.

Pour lui, la seule possibilité en cas d'invasion était de couper le corps expéditionnaire de sa source de ravitaillement maritime. Il fallait donc renforcer la flotte qui comptait alors environ 70 trières.

Ce projet fut tout d'abord rejeté par ses pairs pour deux raisons.

Alors que l'armure de l'hoplite, quoique coûteuse à l'achat, n'occasionnait par après plus aucun frais à son propriétaire, une trière devait faire l'objet de soins coûteux tout au long de son existence.

Ensuite, et le plus crucial, venait un argument politique: la crainte d'une flotte dont la puissance aurait donné la parole à ses équipages, c'est-à-dire à la classe sociale la moins élevée de la cité. Ce que rejetait la classe moyenne dans les rangs de laquelle se recrutait l'infanterie.

Les dix années précédant Salamine furent riches en querelles qui menacèrent Thémistocle. Accusé même d'être une menace pour l'ordre établi, il réussit néanmoins à se maintenir, ce qui ne fut pas le cas de Miltiade, le vainqueur de Marathon.

L'an 483 permit à Thémistocle de réaliser son objectif: convaincre ses pairs de consacrer les richesses inespérées d'une mine d'argent à la construction d'une flotte de combat.

Athènes se munit dès lors d'un «rempart de bois» de 200 trières juste au moment où les troupes perses se mirent en marche.

Le sens politique et la clairvoyance stratégique de Thémistocle furent donc à l'origine de la victoire grecque de Salamine.

Bien qu'acclamé par Sparte, Thémistocle fut destitué dès 479! Il fut même frappé d'ostracisme tant on craignait sa puissance.

Il mourut vers 460 av. J. C. dans l'exercice de la fonction de gouverneur d'une cité grecque d'Asie Mineure.

c. L'instrument de la victoire:

La trière

Nous possédons peu de renseignements précis sur ce navire considéré comme le mieux construit et le plus efficace de son temps.

Les vestiges des cales sèches de Zéa, l'un des ports du Pirée, nous permettent d'avoir une idée correcte des dimensions de ces embarcations.

Il n'est pas établi que la trière dérive de la birème dont on aurait augmen-

té la puissance de choc pour l'éperonnement, la technique de combat naval introduite vers 550 qui resta la plus redoutable jusqu'à l'avènement de la poudre.

La trière mesurait environ 36 mètres de long sur 5 de large, pour un tirant-d'eau de 1 m, la hauteur sur l'eau ne dépassant pas 2,15 m.

Le fond de la trière était presque plat mais relevé à la poupe ce qui permettait le halage sur la plage. Cette manoeuvre était rendue nécessaire tant par sa relative fragilité que par l'impossibilité pour l'équipage d'y passer la nuit. Cela signifie aussi que la trière était un navire instable qui pouvait chavirer facilement. Ce n'était donc pas un navire de haute mer.

Elle était mue par 170 avirons dont les rameurs étaient répartis sur 3 rangs de bancs de nage. Ces rameurs n'étaient pas, comme cela était alors l'usage des esclaves, mais bien des citoyens libres. Mais il va de soi qu'ils étaient recrutés dans les couches sociales les plus pauvres. Ceci

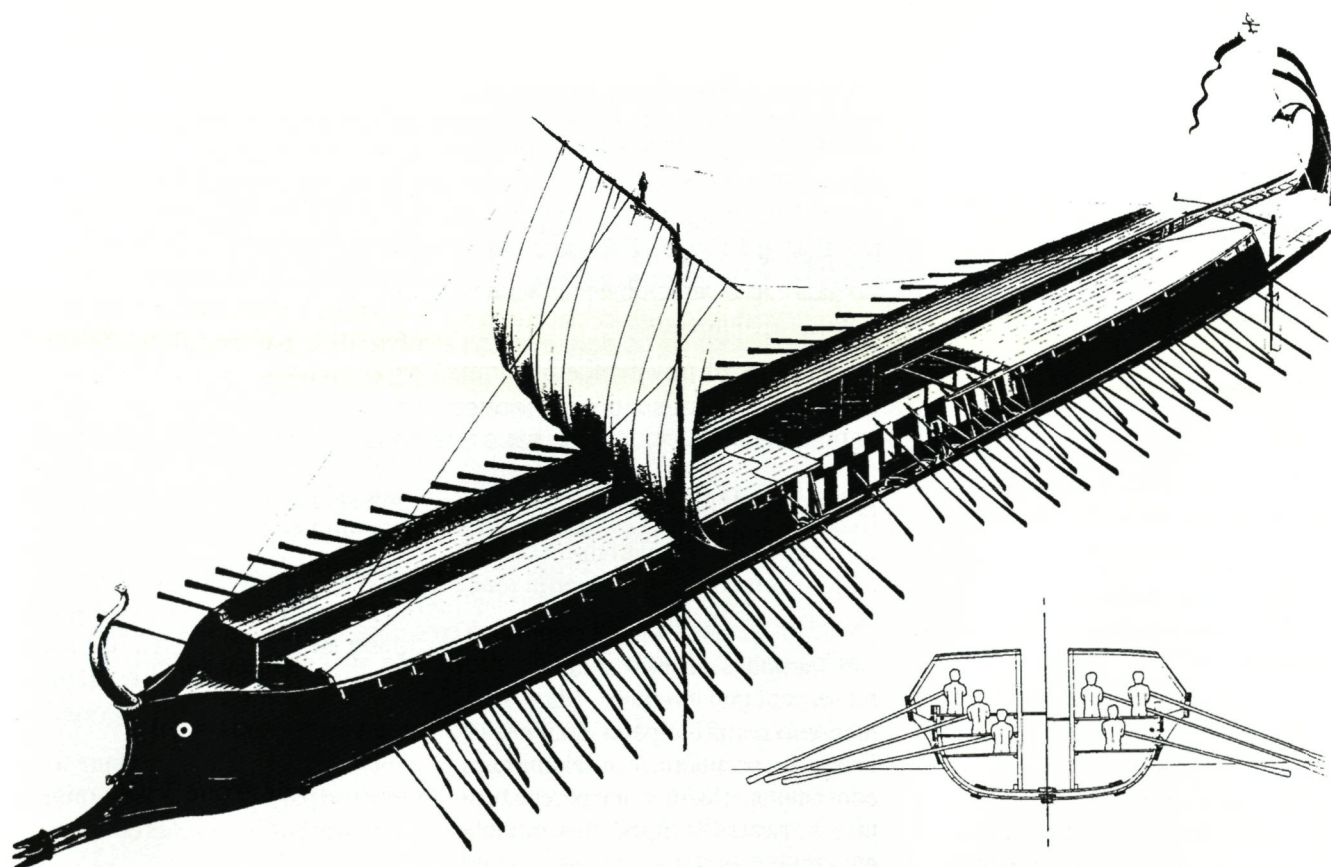
représentait un double avantage: il ne fallait pas subvenir à leurs besoins lorsque la trière était désarmée et ces hommes étaient dignes de confiance car ils défendaient leur propre liberté.

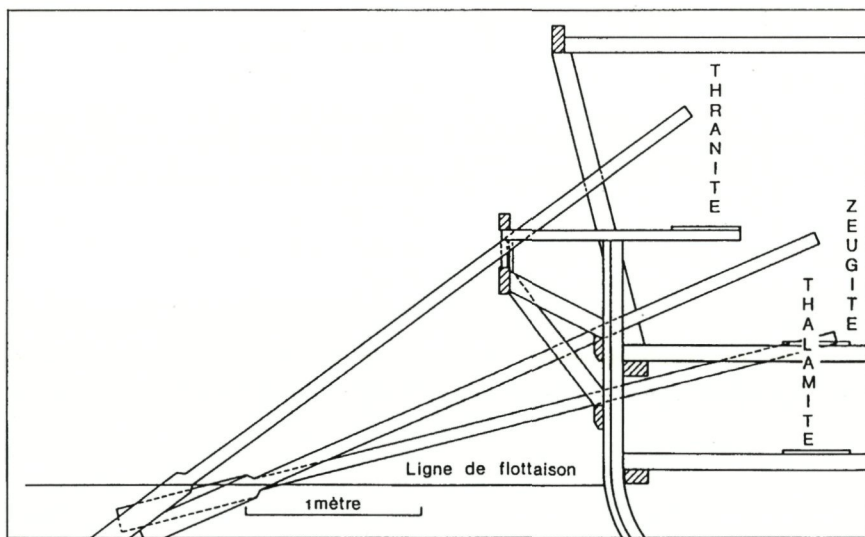
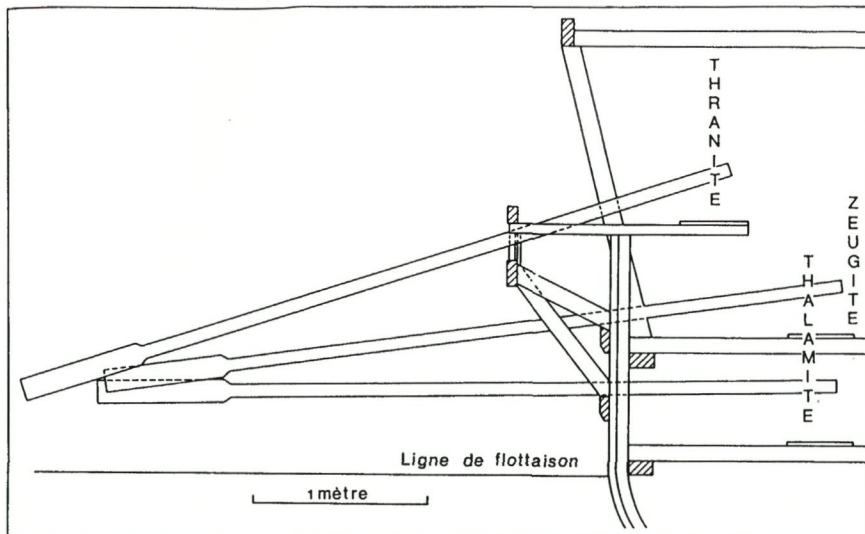
62 thranites occupaient les bancs supérieurs, 44 zygites les bancs intermédiaires et 44 thalamites les bancs inférieurs.

Comme la birème, la trière ne possédait qu'un seul mât portant une voile carrée. Le gréement n'était utilisé qu'au vent portant. En d'autres circonstances et lors de la bataille en particulier, le mât était affalé.

Chaque rame était armée par un rameur. La dénomination de trière décrit donc un navire comportant 3 étages de bancs de nage. Ceci n'était plus le cas des quadri-, quinqué-, et autres heptarèmes qui suivirent et qui comptaient plusieurs rameurs par aviron.

Chaque rame était relativement courte par rapport à la longueur du navire: sa longueur variait de 4,25m pour





le banc supérieur à 2,25m pour le banc inférieur. Chaque niveau de bancs de nage était armé d'avirons de longueur identique.

L'arme principale de la trière était l'éperon long d'environ 3 mètres. Une carapace de bronze recouvrait cette structure qui prolongeait non seulement la quille mais aussi les bordés de chaque bord! De cette façon l'énergie du choc était absorbée par toute l'ossature du navire.

Une dernière particularité de la construction de la trière consistait dans les plates-formes courant sur chaque bord sur toute la longueur du navire. Ceci assurait tant la protection des rameurs que la mobilité des combattants embarqués.

L'équipage comptait au total 200 personnes qui devaient se contenter d'un espace extraordinairement res-

treint. Il était incommode de passer plus d'une journée à bord.

La trière pouvait atteindre par mer calme une vitesse de croisière de 7 noeuds et pouvait même pousser des pointes à 10 noeuds.

Ce navire était très manoeuvrant et un équipage entraîné, pouvait le faire pivoter sur place.

Les triérarques, qui armaient leur trière à leurs frais, étaient capables de prendre des formations en cercle, carré ou en coin avec l'éperon tourné vers l'extérieur.

Les tactiques utilisés sont malheureusement peu connues. Mais deux manoeuvres principales étaient utilisées. La première, le «diekoplous», consistait à effectuer une percée brutale à travers la ligne des navires ennemis. Les rames étaient rentrées

au dernier moment tandis que la trière poursuivait sur son erre et brisait les avirons de l'adversaire.

Venait ensuite le «periplous» ou retournement suivi d'une prise à revers. Le navire ennemi, rendu incapable de manoeuvrer, était alors percuté à toute vitesse par son travers. L'attaque à l'éperon causait à chaque fois des dégâts irréparables et souvent le naufrage immédiat. Mais il fallait prendre garde à se dégager au plus vite pour éviter d'être entraîné dans le naufrage de son adversaire.

Nous disposons de peu de détails concernant les galères perses. Elles étaient plus lourdes et beaucoup moins manoeuvrantes. En outre, les équipages provenaient en majorité de Phénicie et il s'agissait donc de mercenaires ou de peuples soumis, ce qui influence évidemment leur motivation.

4. La bataille

L'archéologue et historien Georges Roux résume Salamine en ces termes: «des collisions dans un gigantesque embouteillage ...».

Mais reprenons par le début.

Xerxès traversa l'Hellespont sur 2 ponts de bateaux à la tête d'une armée d'environ 360.000 hommes (les historiens de l'époque citaient le chiffre de 5.000.000!) qui devait être ravitaillée par une flotte de 800 à 1200 navires.

Face à la menace, les cités grecques s'unirent pour faire face. Mais la stratégie à adopter était loin de faire l'unanimité.

Thèbes par exemple était disposée à ouvrir ses portes à l'envahisseur. Sparte ne voulait défendre que le Péloponèse en renforçant seulement la défense de l'isthme de Corinthe.

Athènes était seule prête à faire front, préparée par Thémistocle et mise en confiance par les oracles de Delphes.

La première ligne de défense était constituée par le blocage du défilé des Thermopyles par les spartiates à la tête de 7000 hoplites. La flotte grecque bloquait quant à elle le cap Artémision, dans le Nord de l'Eubée. Cette manoeuvre n'eut pas le succès escompté, car la trahison vint à bout de la résistance désespérée du roi Léonidas abandonné par les troupes des autres cités.

Sur mer par contre, les éléments vinrent en aide aux navires grecs: les 200 navires perses, envoyés dans le Sud du cap Artémision afin de leur couper la retraite furent anéantis par la tempête.

Après l'annonce de la défaite de l'infanterie, la flotte grecque se retira et se rassembla dans le détroit de Salamine, à l'Ouest du Pirée.

En septembre, Xerxès, auquel s'étaient ralliées de nombreuses cités du Nord de l'Attique, atteignit Athènes. La cité avait été désertée par ses habitants qui, sur les conseils de Thémistocle, s'étaient réfugiés sur l'île de Salamine.

Cette île est séparée du Pirée par un détroit dont la largeur moyenne ne dépasse pas six câbles. Sa côte découpée offrait en outre des plages bien abritées sur lesquelles les navires étaient tirés au sec pour la nuit.

Le facteur déterminant pour la navigation dans le détroit de Salamine est son régime de brise de mer qui peut générer des vents violents accompagnés d'une mer forte. Cet élément jouera un rôle important dans la bataille.

Le 21 septembre, Xerxès incendie Athènes et se prépare à porter l'estocade à l'ennemi.

Afin de couper la retraite à la flotte grecque, il envoie 200 de ses navires bloquer l'issue ouest de la baie d'Eleusis à l'extrémité du détroit. Mais cette manoeuvre est déjà le résultat d'une ruse de Thémistocle qui avait simulé la fuite de sa flotte.

Le reste de la flotte perse, soit plus de 1000 navires, se masse à l'entrée est du détroit.

Ayant été informé des mouvements de l'ennemi, Thémistocle poursuit sa manoeuvre d'intoxication en envoyant dès l'aube un détachement vers le Nord afin de surveiller les navires envoyés par Xerxès pour lui couper la retraite. Ce mouvement accentue la feinte et les Perses tombent dans le piège.

La flotte perse s'avance inconsciemment dans le détroit avec l'espoir d'anéantir facilement une flotte en déroute. Rappelons que les navires perses, plutôt construits pour l'abordage et nettement moins manoeuvrants, forment une colonne compacte qui présente son flanc aux éperons grecs!

Les Perses s'engagent donc à la poursuite de ce qu'ils croient être des fuyards et redoublent d'ardeur devant le repli simulé de leurs adversaires.

Les premiers navires atteignent le goulet et la colonne perd son bel ordre.

Et voici que se lève la brise, l'allié attendu par Thémistocle.

La mer se lève très vite et ajoute à la confusion des navires perses. Ils roulent et les rameurs perdent leur rythme, les archers et les lanciers leur équilibre.

Maintenant surgissent les trières grecques qui prennent rapidement de la vitesse et percutent le flanc des navires perses empêtrés les uns dans les autres.

Les Perses comprennent trop tard qu'ils ont été dupés par le soi-disant repli des Grecs. Mais leurs navires de tête ne peuvent se replier: le gros de la flotte s'engouffre toujours dans le détroit.

L'état de la mer s'aggrave; les rameurs ne parviennent plus à faire évoluer les galères.

Le détroit bientôt se couvre d'épaves, de navires éventrés en train de sombrer.

Les survivants qui atteignent le rivage sont exterminés soit par les Grecs s'ils abordent sur l'île, soit par leur propre roi qui ne peut supporter sa défaite!

Les Perses perdent environ 200 navires, en majorité phéniciens et ioniens et près de 200.000 hommes.

Leur supériorité restait importante mais le moral n'y était plus. Il se replièrent au Phalère et ensuite se retirèrent de la Grèce.

5. Conclusion

La victoire grecque repose non seulement sur la prévoyance de Thémistocle aidé par les ressources inespérées du filon argentifère de Maronée mais surtout sur son sens de la stratégie. Sa connaissance des lieux et des conditions météorologiques fut déterminante.

La trière fut l'instrument de la victoire et contribua par la suite à faire de la mer Egée une mer sous domination athénienne. Ce navire surclassait ceux de son époque mais fut également employé d'une façon innovatrice. En effet, alors que les batailles navales se déroulaient comme des batailles terrestres, et donc en lignes de front, les athéniens imaginèrent de placer leurs navires en colonnes (souvent 2) et de les lancer au travers de la formation ennemie. Après un retournement, les trières pouvaient éperonner leurs adversaires désarmés.

Cette manoeuvre resta efficace durant près de 3 siècles.

HET KONINKLIJK WERK "IBIS": EEN MARITIEM BEGRIP!

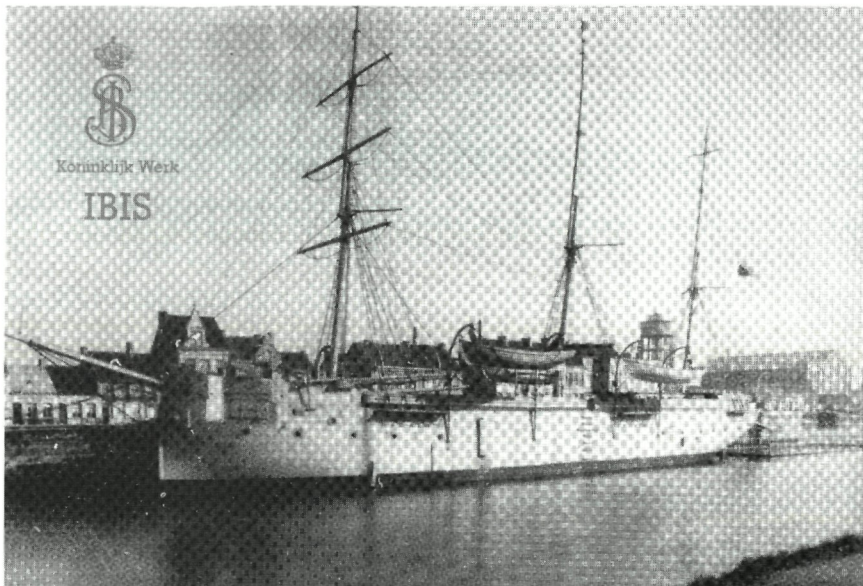
Wie vertrouwd is met de Belgische maritieme wereld, en meer bepaald met de visserij, kent zeker het Bredense Koninklijk Werk IBIS.

Wat aan de basis lag van het ontstaan van deze vzw is echter veel minder bekend en werd onlangs in de kijker gesteld tijdens de opendeurdagen op 27-28 september jl.

Het was uit grote sociale beweging dat begin deze eeuw, Z.K.H. Prins Albert zich het lot aantrok van de kinderen uit de vissers families.

De vissers behoorden destijds tot de armste en meest verwaarloosde sociale klasse. De Prins wilde deze toestand verbeteren door onderwijs en vorming te verbeteren van de weeskinderen uit de zeevisserij door hen reeds zeer jong op te vangen en hen een gedegen beroepsopleiding te geven.

Vandaar, dat onder zijn impuls, op 6 juli 1906 het Koninklijk Werk IBIS werd gesticht. Deze inrichting buiten alle politieke en filosofische gezindheid om, beoogde tegemoet te komen aan een sociale en economische noodzaak.



Het eerste verblijf van de IBIS-jongens, van 1906 tot 1923

(foto archief)

Met dit doel voor ogen werd in Southampton (G.B.) een driemaster aangekocht die onder de naam IBIS gemeerd lag in het kanaal Oostende-Brugge.

Ter gelegenheid van de inhuldiging van de "eerste lokalen" van de school verklaarde de toekomstige vorst: "We zullen in deze drijvende school een vaderlijk regime doen heersen;

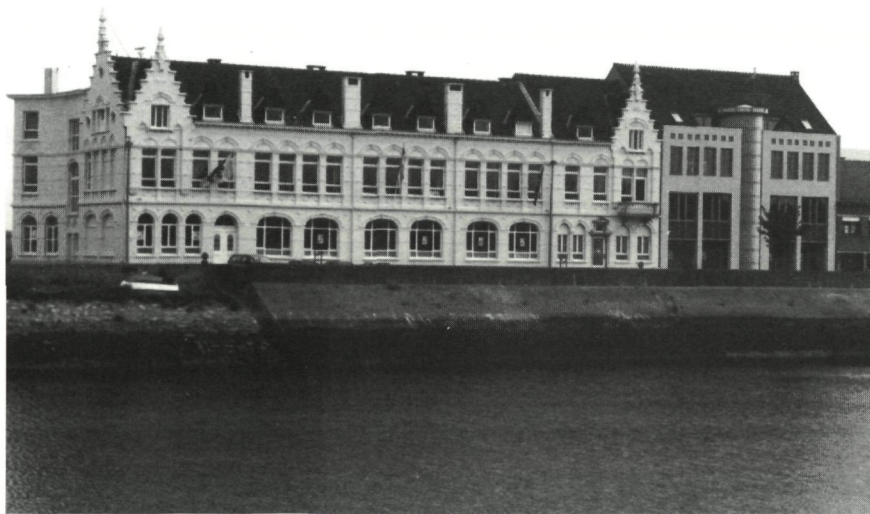
men moet er gelukkig zijn en wij zullen alles doen opdat die kleine kinderen er de toegewijde zorgen vinden waarop zij in het ouderlijk huis aanspraak hadden mogen maken".

Dit vastliggend vaartuig werd tot in 1924 gebruikt voor het verblijf en de opleiding van de jongeren.

Toen in 1914 de 1ste W.O. uitbrak, had IBIS reeds 274 kinderen van zee-lijden aangenomen, opgeleid en werk verschaft. Op 13 oktober 1914 werden de personeelsleden van de instelling en een 30-tal kinderen ingescheept aan boord van de stoomtreilers IBIS V en IBIS VI, die het steven richtten naar Milfordhaven in Wales.

Gedurende de hele oorlog werd deze haven het toevluchtsoord van IBIS.

Om aan de nieuwe maatschappelijke noden in de naoorlogse periode tegemoet te komen, werd door Z.M. Koning Albert I beslist, naast wezen, ook kinderen uit gezinnen met sociale problemen op te nemen. Voor het vervullen van deze taak moest het



Oude en nieuwe gebouwen aan de Prinses Elisabethlaan



Raad van Beheer: Voorzitter Vice-Admiraal Vlieger (b.d.) Ridder A. Schlim, Directeur Ph. Declercq (3de van l.n.r.)

Koninklijk Werk de nodige financiële middelen bij elkaar brengen. Bij de stichting gebeurde dit door allerlei initiatieven en bijdragen van milde schenkers.

Vanaf 1908 echter zal door uitbating van eigen vissersvaartuigen het Werk gefinancierd worden.

In 1952 kon er gerekend worden op de subsidiëring vanwege de Overheid.

De leerlingen konden hun intrek nemen in de nieuwe gebouwen aan de Prinses Elisabethlaan te Bredene in 1924, waar de school nog steeds gesitueerd is.

Het Voorzitterschap van het Koninklijk Werk IBIS wordt waargenomen sedert 27 mei 1981 door Vice-Admiraal Vlieger (b.d.) Ridder Schlim, voormalig adviseur van Prins Laurent. Onder zijn beheer werd het sein gegeven voor een totale renovering van de infrastructuur: het oprichten van een internaatgebouw (1984), het aanleggen van een "Speelboeg" voor de kleinsten (1993) en een nieuw verblijfsgebouw voor de grotere jongens (1995) zodat de jongeren thans kunnen leven in een eigentijdse omgeving met een warm menselijk klimaat waarin ze zich "goed voelen" en begeleid worden in hun groei naar volwassenheid.

De evolutie op onderwijsvlak bleef niet achter zodat de huidige maritieme opleiding een volwaardige plaats gekregen heeft in het voltijds secundair onderwijs en zonder verlies van specificiteit volledig inpasbaar is in de onderwijsstructuur van het Departement Onderwijs.

Heden hebben reeds meer dan 1.750 kinderen sinds de stichting de school bezocht. Het aantal jongens dat jaarlijks opgenomen kan worden, is beperkt tot 100. Prioriteit bij opname wordt gegeven aan weeskinderen, jongeren met familiale of sociale problemen, kinderen waarvan hun vader visser is en uiteraard jongeren die zich geroepen voelen tot een maritieme loopbaan.

Het werk verstrekt opvoeding en onderwijs aan jongens vanaf 6 jarige leeftijd. De leerlingen moeten gewoon lager of technisch secundair onderwijs aankunnen. Kinderen met leer- en/of gedragsmoeilijkheden kunnen wel in aanmerking genomen worden.

Het lager onderwijs werkt met kleine groepen zodat zoveel mogelijk individueel onderwijs kan verstrekt worden. Door het bijsturen van tekorten, onder meer in de A-klas, wordt pedagogische achterstand weggewerkt. Bovendien zorgen leer-

jaaroverschrijdende programmaonderdelen ervoor dat de leerlingen met leermoeilijkheden extra kansen krijgen.

In het voltijds secundair zeevisserijonderwijs wordt volgende structuur aangeboden:

- het eerste leerjaar A,
- het tweede leerjaar in de eerste graad - Maritieme Opleiding,
- het eerste leerjaar van de tweede graad TSO - Dek,
- het tweede jaar van de tweede graad TSO-Dek.

Vanaf de tweede graad wordt het realiteitsgebonden onderwijs deels verstrekt aan boord van het opleidingsvaartuig "O.29 BROODWINNER" (zie ook artikel verschenen in NEPTUNUS nr. 241-3/95 blz. 172) en in het Nautisch Centrum waar met behulp van simulatoren de leerling vertrouwd raakt met moderne navigatieapparatuur.

Alle kinderen verblijven in het internaat. Dit heeft een horizontale leefgroepstructuur met "Jantjes" (6-9 jaar), "Maats" (9-11 jaar), "Lavers" (11-13 jaar) en "Kadetten" (13-16 jaar).

Aan elke groep zijn 2 vaste begeleiders verbonden, alsook een coördinator die instaat voor een intensieve en gevarieerde vrijetijdsbesteding, aangepast aan de individuele belangstellingssfeer (sport, spel, uitstappen, creatieve en culturele activiteiten, enz.).

Alhoewel de IBIS-jongens in principe elk weekend naar huis gaan, blijft het internaat het hele jaar open, met uiteraard aangepaste begeleiding!

De economische en sociale evolutie van onze maatschappij, alsook van de mentaliteit van de jeugd, plaatst het Werk in een totaal andere context dan die van 1906. Vandaag moet de school niet alleen de sociale realiteiten van onze maatschappij volgen maar ook de werkwijzen aanpassen om haar studenten zo concreet mogelijk op de toekomst voor te bereiden.



"O.29 Broodwinner". Aan boord, een realiteitsgebonden onderwijs (foto's F. Philips)

Dit is voor de directeur van de school, Philip Declercq (36) die sinds 1985 leraar Algemene Vakken is, een constante bezorgdheid en stellingname.

Anderzijds blijft de leuze "Eer, plicht en ridderlijkheid" en het dragen van een uniform een begrip dat het respect uitdrukt voor het maritieme leven en de traditie.

Als het woord "discipline" genoemd wordt, reageert H. Cattoor (57), "oud-leerling" en nu leraar, door te zeggen dat het eerder gaat over het bijbrengen van vaste waarden die zowel in de traditie als in het dagelijks leven van belang zijn.

Deze man is deel van deze traditie, gezien hij al twintig jaar les geeft in Nautische Technieken en Beroeps-

praktijk, na jaren in de visserij en de sleepvaart te hebben doorgebracht.

"Ik zat hier op school van 1949 tot 1955 vertelt hij, en het was toen niet altijd plezierig. Net na de oorlog heerste er armoede, en er was alom crisis. Toen vroeg men de kinderen niet wat ze wilden doen. Ik heb hier school gelopen, en ik ben er zeer dankbaar voor want de IBIS heeft mij veel geleerd".

Hij, zoals al zijn collega's van de IBIS, geeft dagelijks, met veel geduld en de nodige aangepaste pedagogie, zijn rijke ervaring en vakken-nis door aan de leerlingen, zodat ze later hun carrière kunnen aanvatten met een rijke bagage en de beste kansen om te slagen in het leven....

Saint Bernard du Spuikom



FRANK

DIERICKX

INFORMATICA

BVBA

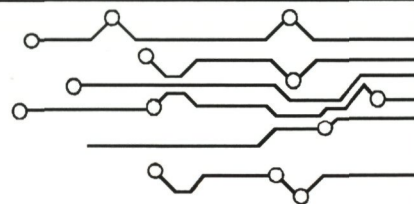
PC-netwerken onder Novell NetWare en Windows NT

standaard- en maat-software

Cubic boekhouding, facturatie, voorraad- & orderbeheer,

opleidingen

Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90
e-mail frank@fdi.be



service en support

Tulip computers
Hewlett Packard printers
Epson printers

Ricoh faxen en copiers
USRobotics modems

SANDY COAST 97 - Testplatform voor Nederlandse MFSF

14 mijnenbestrijdingsschepen uit 6 NAVO-landen liepen begin oktober de marinebasis van Zeebrugge binnen voor deelname aan de 6e uitgave van de MCM-oefening **SANDY COAST 97** (6 tot 17 oktober) welke doorging in de Belgische kustwateren, ten noorden van de belangrijkste scheepvaartroutes en de Westerschelde. Vice-Admiraal Gijs HOOFT was zowel de Officer Scheduling the Exercise (OSE) als de Officer Conducting the Exercise (OCE) met de ABNL/COS als Exercise Director (ED). Het Operationele Commando bleef bij de nationale commando's terwijl ABLN, als Commander Task Force 428 (CTF-428), de operationele controle had. De 3 Task Group Commanders (CTG's) kregen het tactische commando over de hen toegewezen MCMV's.

CTG-428/11 - Cdr. Van den Haute, BE, met BNS Godetia, BNS Primula, HMNS Schiedam en HMS Hurworth

CTG-428/12 - Cdr. Scherens, RNIN, met BNS Lobelia, HMNS Maassluis en HMS Bicester

CTG-428/14 - Cdr. Hansen, DA - COMSTANAVFORCHAN met BNS Narcis, HDMS Lindormen, HMS Walney, FGS Rottweil, HMNS Harlingen en KNM Maaloy

Naar aanleiding van een bi-nationale overeenkomst tussen de Belgische en de Poolse marines scheepten 3 Poolse MW-officieren als waarnemers in aan boord van de Belgische mijnenjagers.

De vooropgestelde objectieven van **SC97** omvatte:

- de planning, programmering en uitvoering van de verschillende mijnenbestrijdingstactieken en technieken door de MCMV's. Om de EOD/EOR-procedures (explosive ordnance demolition/explosive ordnance reconnaissance) in praktijk uit te testen werd elke gevonden mijn beschouwd als Unidentified Explosive Ordnance (UXO).

SANDY COAST is een jaarlijks ingerichte, tot mijnenbestrijdingsschepen beperkte, MCM-oefening bedoeld om de deelnemende eenheden vertrouwd te maken met de MW-tactieken, -technieken en -procedures in het COMBENORTHWEST-commandogebied en hun interoperabiliteit en vakbekwaamheid te testen.

Tot 1996 werd deze oefening beurtelings georganiseerd door ADMNLFLEET en COMOP-SNAV, respectievelijk in Nederlandse en Belgische kustwateren maar sinds 1996 wordt **SANDY COAST** ingericht door de ABNL Organisatie.

- samenwerking tussen de deelnemende eenheden bevorderen
- het uittesten van de Experimental Tactics (EXTAC's)
 - * MCM EXTAC 857 - een NATO computer programma bedoeld om een MCM Exclusive Planning & Evaluation and Risk Assessment programma uit te testen
 - * MCM EXTAC 844 - het gebruik van gestructureerde Survey Update Message Format voor gestandaardiseerde MCM-operaties en Risk Assessment

Tactische objectieven zouden de nadruk leggen op:

- het mijnenleggen
- lead-through operaties ten behoeve van de logistieke steunschepen en koopvaardijsschepen



M923 NARCIS

¹De HMNS Blommendal, voor dit manoeuvre optredend als mijnenlegger, dropte tussen 4 en 6 oktober een 90-tal oefenmijnen van allerlei soort in 2 mijnenparken. Er werd zowel gebruik gemaakt van bodem-, verankerde- en invloeds-mijnen.

- uitvoeren van MCM-operaties volgens de respectievelijke nationale MCM Risk Directives

- Rapid Environmental Assessment (REA)-operaties

Vooraleer met de eigenlijke MCM-operaties te beginnen voerde het Nederlandse opzoekingschip HMNS Blommendal⁽¹⁾ een route survey om allerlei parameters van het oefengebied in kaart te brengen zodat de CTG's beschikten over de nodige coördinaten om de MCM-operaties zo efficiënt mogelijk uit te voeren en ter ondersteuning van hun tactische besluitvormingen.

De interoperabiliteit werd getest via zeemanschappelijke procedures, in combinatie met de MCM-oefeningen, tijdens de work-up fase van 6 tot 7 oktober. De tactische fase, gepland van 8 tot 17 oktober, zou de efficiënte inzet van de MCMV's door de CTG's evalueren en het afbakenen van een Helikopter Operation Area (HOA) uittesten bedoeld om een voorlopige inschatting van de mijnendreiging te maken (basic threat assessment) zodat Task Groups en escorteschepen van een veilige doorgang in de scheepvaart-routes verzekerd zijn.

Vooraleer de sonaroperatoren zouden tijdens deze fase handenvol werk hebben met lokalisatie, identificatie en vernietiging van de 90 oefenmijnen en zich vertrouwd maken met bodemgesteldheid, stromingen en onderwaterzichtbaarheid in de Belgische kustwateren.

De slechte weersomstandigheden (zeegang 5 en meer) verplichtte de CTF-428 en de CTG's er echter toe alternatieve oefensessies te plannen.

Ondanks het slechte weer werden nochtans vele van de vooropgestelde objectieven bereikt:

- planning, programmering en uitvoering van de MW-tactieken en -procedures

- samenwerking tussen de schepen

- operationaliteit en flexibiliteit van de ABNL MW Staff en CTG's

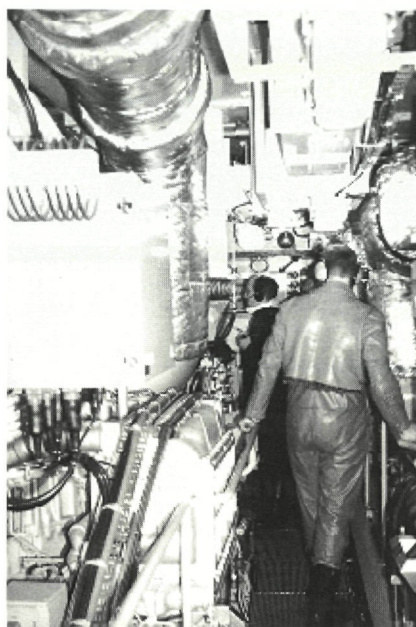
- Mine Recovery - de duikers/ontmijners vonden ongeveer 94% van de gedropte oefenmijnen terug ondanks dat er een aantal verzand waren door de sterke stromingen en golfbewegingen.

- uitstekende resultaten werden ook behaald met de Side Scan Sonar (SSS) aan boord van de HMNS Blommendal bij de REA-operaties.

Zoals bij dit soort weersomstandigheden in het verleden al meermaals ondervonden, werd tijdens SC97 aangetoond dat kleinere schepen zoals MCMV's, een beperkte operationaliteit hebben en het gebruik van op afstand gestuurde onderwatertuigen (RUV's) hierbij een goede uitkomst zou kunnen bieden.

Tevens bleek dat sommige nationale MCM Risk Directives aan verbetering toe waren. Het uittesten van de MCM-EXTACT's 857 en 844 moest ook uitgesteld worden tot een volgende oefening.

Een ander belangrijk aspect tijdens



ACHTERGRONDSCENARIO

Een fictief land, CARBONITIA, was voorstander van een nauwe samenwerking met de westerse landen welke het land reeds hielpen met de uitbouw van de haveninfrastructuur en een LNG-terminal.

Een anti-westerse militante actiegroep (OPFOR) trachtte het bewind over te nemen en de regering omver te werpen. De bedoeling was alle scheepvaart naar de haven van Carbonitia onmogelijk te maken.

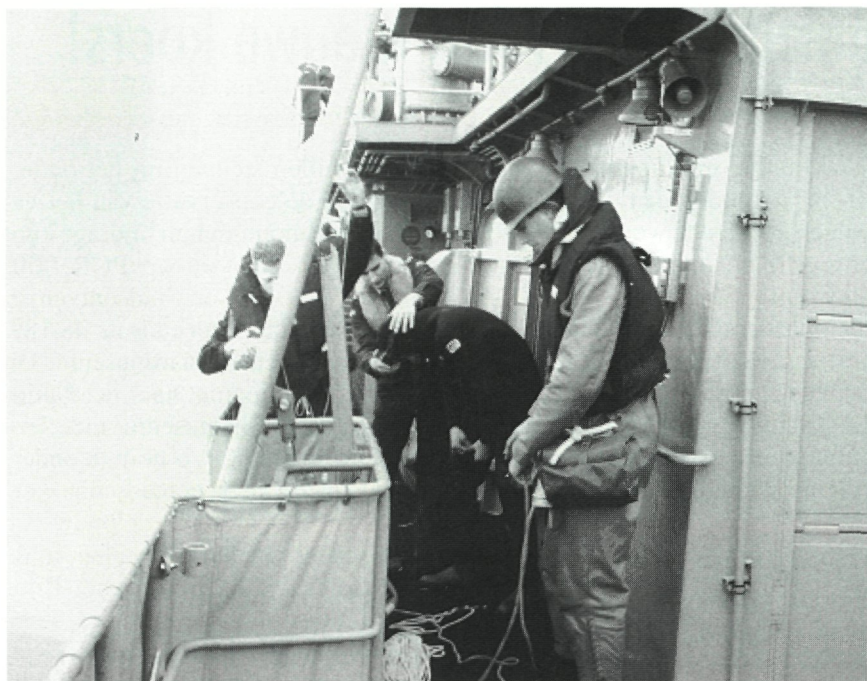
Vissers rapporteerden dat de OPFOR tot 10 mijl buiten de kust patrouilleerde en niet-Westerse RoRo schepen cilindervormige objecten in zee wierpen. Enkele incidenten bevestigden de aanwezigheid van mijnevelden in de kustwateren en voor de haven: de ontploffing van een mijn tegen de havenmuur, een vissersvaartuig dat zonk na een ontploffing en een drijvende contactmijn in de wateren voor de haven.

De regering van Carbonitia verzocht daarom de VN en de Westerse naties om steun, waarop een Westerse Task Group, bestaande uit amfibische schepen en een mijnenbestrijdingseskader, naar Carbonitia gestuurd werd.

SC97 was de logistieke steun aan MCMV's.

Omdat de oefening gesitueerd was in het kader van een Regionale Ondersteuning was de activatie van het Multi-Nationale Logistiek Commando niet voorzien. Elke natie bleef verantwoordelijk voor de aanvoer en herstellingen van eigen materiaal en de CTG's coördineerden de logistieke behoeften voor hun eigen taakgroepen. BNS GODETIA en HDMS LINDORMEN gaven beperkte logistieke steun op zee terwijl COM-

²Eerder dit jaar was de MFSF al met succes uitgetest aan boord van HMNS Tydeman die bij deze trials de taak van MCM-logistiek steunschip had.



LOGNAV, vanuit de marinebasis van Zeebrugge, voor de onderhouds- en herstellingsfaciliteiten aan de wal instond.

Sinds de indienstname begin 1997 zette de Nederlandse marine haar Mobile Forwarded Support Facility (MFSF) in bij een echte MCM-oefening⁽²⁾. De MFSF bestaat uit 8 containers voorzien van stroomgeneratoren, werkplaatsen, technische ateliers en opslagmogelijkheden ter ondersteuning van MCMV's.

De geplande aankoop van een 2de batch containers (met accommodatie, een commando & controlepost

en provianderingsfaciliteiten) geven de Nederlandse marine de beschikking over een volwaardig hoofdkwartier dat zal gebruikt worden hetzij bij MCM- en humanitaire hulpoperaties of bij natuurrampen en andere calamiteiten.

De MFSF in februari 1998 in het Schotse Faslane verder getest worden tijdens de JMC 1/98.

Na SC97 is toch al gebleken dat de MFSF zeer geschikt is voor de technische en materiele ondersteuning aan mijnenbestrijdingseenheden die voor langere periodes ver van hun thuishaven opereren.

Omdat het STANAVFORCHAN-eskader zich gedurende het eerste semester van 1998 aan de andere kant van de Atlantische Oceaan bevindt (WESTLANT-deployment) en vanaf september 1998 Belgische en Nederlandse MCMV's naar het oostelijk deel van de Middellandse Zee varen voor deelname aan mijnenbestrijdingsoefeningen met de Griekse, Italiaanse en Turkse marines, zal er volgend jaar geen SANDY COAST georganiseerd worden.

ABNL zal de 7e SANDY COAST pas in 1999 organiseren. Hierbij is het niet uitgesloten dat er mogelijk enkele kleine oefeningen ingevoegd worden zoals bvb. een Adex, Amphibex of Special Forces-operatie.

Toch zal in de toekomst de nadruk op het MW-gebeuren blijven liggen omdat, binnen het COMBE-NORTHWEST-commandogebied, SANDY COAST de enige oefening is zuiver gericht op de mijnenbestrijding.

Met dank aan: LCDR Ed de Nijs, RNIN - Staff Officier Minewarfare/ABNL

G.A.H. Toremans



Nationaal scheepvaartmuseum vaart nieuwe koers!

Het Nationaal scheepvaartmuseum heeft een rijke collectie van scheepsmodellen, schilderijen, instrumenten etc. Sinds 1975 beschikt het museum over een buitenafdeling, het maritiem park, waar echte schepen en havengebonden industrieel archeologisch materiaal opgesteld staan. In 1993 verklaarde het College van burgemeester en schepenen zich akkoord met de uitbouw van het Bonapartedok tot museumhaven. Hier liggen dan o.m. het kitsjacht "Williwaw" en het lichtschip "West-Hinder III" dat in samenwerking met een tewerkstellingsproject reeds gedeeltelijk werd gerestaureerd en dit jaar voor het publiek kon worden opengesteld.

Het museum heeft echter onvoldoende personeel om dit waardevol patrimonium te onderhouden en indien nodig te conserveren.

De laatste maanden wordt de museumleiding - ten onrechte - regelmatig onder vuur genomen en beschuldigd van verwaarlozing van het patrimonium.

Het museum heeft een zeer rijke collectie die nog gestadig aangroeit, mede dankzij de inzet van de meenaatsvereniging "De Vrienden van het Nationaal scheepvaartmuseum". Maar er is meer, de echte schepen die soms aangekocht en soms geschonken werden door diverse instanties en privé personen hebben regelmatig onderhoud nodig. Doordat er jaren te weinig personeel was om het patrimonium te onderhouden en te restaureren en door de beperkte middelen liggen vele schepen er verwaarloosd bij.

Hier moet iets aan veranderen. De scheepstypes die worden bewaard zijn soms unieke exemplaren, zo werd bv. enkele jaren geleden het walenschip "Céphée" tot monument geklasseerd.

Wanneer langs traditionele weg spijtig genoeg de mogelijkheid niet be-

staat om het maritiem patrimonium in ere te houden dan dienen andere wegen gezocht te worden. Zo wordt er regelmatig beroep gedaan op verantwoord vrijwilligerswerk zoals nu bv. bij de restauratie van de ondiepwaterrijtuig "Oudenaarde" door een groep oudgedienden van de Belgische Marine, leden van de Vereniging ter bevordering van de Maritieme Wereld.

Aan vrijwilligers kan het museum enerzijds enkel een goede verzekering arbeidsongevallen aanbieden maar anderzijds ook enorm veel enthousiasme en dankbaarheid voor de onbaatzuchtige inzet.

Verder wordt er gezocht naar samenwerking met tewerkstellingsinitiatieven zoals bv. TISO van het stedelijk onderwijs die bezig zijn met een succesvolle restauratie van het lichtschip "West-Hinder" en die binnenkort ook, in samenwerking met de afdeling kranen van de Technische Dienst van het Havenbedrijf, de twee hydraulische havenkranen van het scheepvaartmuseum zullen restaureren. Er wordt nu zelfs getracht om in samenwerking met het stedelijk en het vrij onderwijs een brugproject op te starten voor jongens tussen 15 en 18 jaar voor onderhoud en restauratie van echte schepen in het maritiem park. Plannen zijn er dus in overvloed. Soms echter ontbreken de financiële middelen om materiaal en gereedschap aan te kopen voor de restauratie. Ook voor het ombouwen van een gedeelte van de hangars naast het Steen tot restauratie-atelier voor echte schepen, broodnodig om brugprojecten te kunnen laten doorgaan, ontbreken de financiële middelen.

Maar, het museum wil vooruit en zoekt andere vaarwegen. Dankzij de bereidwilligheid van het Departement Financiën van de Stad Antwerpen kon nu bij de Stadskas een sponsorcode worden geopend, d.w.z. dat personen of bedrijven die het mu-

seum willen steunen bij het onderhoud en de conservatie van het varend patrimonium hun bijdrage kunnen overschrijven op PCR 000-0025250-30 van de Stadsontvanger met vermelding van code nr. 48.189, sponsoring scheepvaartmuseum. Dit geld komt integraal naar het Nationaal scheepvaartmuseum, met deze middelen kan het zo nodige onderhoudsmateriaal en gereedschap worden aangekocht. Ook de bouw van een scheepsrestauratie-atelier en de definitieve uitbouw van het Bonapartedok tot museumhaven staan bovenaan op het verlanglijstje. (Voor giften vanaf 1.000 BEF kan desgewenst een fiscaal attest worden afgeleverd.)

Marineschilder Leon Ost ontwierp speciaal voor het Nationaal scheepvaartmuseum een ets van het lichtschip "West-Hinder III" die zal worden verkocht aan 4.500 BEF. De opbrengst zal door de kunstenaar worden overgemaakt aan het scheepvaartmuseum voor onderhoud van de schepen, een voor het Nationaal scheepvaartmuseum zeer lovenswaardig initiatief.

De museumleiding vecht dus met alle beschikbare middelen voor het onderhoud en de conservatie van het maritiem patrimonium. Personen en verenigingen die het museum in een slecht daglicht stellen hebben ongelijk. Met de hulp van het Stadsbestuur, van de Technische Dienst van het Havenbedrijf, van TISO, van de "Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum" en met de inzet van bedrijven en privé personen wordt er in het Nationaal scheepvaartmuseum een nieuwe koers gevaren. Geen afwachtende houding meer maar vechten voor het behoud en de conservatie van het rijke maritieme erfgoed dat werd toevertrouwd aan het Nationaal scheepvaartmuseum dat trouwens het enige algemeen maritiem museum is van het land.

R. Jalon

Belgische CMT's vinden nieuwe thuisbasis bij MARINE NATIONALE

Ingevolge de legerhervorming van 1992 was onze marine verplicht ondermeer 3 Tripartite-klasse mijnenjagers uit de vaart te nemen, de IRIS, FUCHSIA en DIANTHUS. Sinds eind-september varen de 3 schepen respectievelijk als FNS VERSEAU (M 651), FNS CEPHEE (M 652) en FNS CAPRICORNE (M 653) onder Franse marinevlag.

In aanwezigheid van Divisieadmiraal Michel VERHULST en Admiraal J. LEFEBVRE, Stafchef Franse Marine, werd op 28 maart het eerste schip, FNS VERSEAU, aan de Marine Nationale overgedragen. Voor België werd de officiële overdracht ondertekend door Generaal-Majoor D'Avi Corbusier (SGA) en voor Frankrijk zette Ingénieur-Général de l'Armement Bertrandais zijn handtekening.

De VERSEAU verliet Zeebrugge op 14 april om koers te zetten naar haar nieuwe thuisbasis Brest.

Als 2e schip werd de ex-FUCHSIA op 30 mei officieel door de Franse marine in dienst gesteld, onder de naam FNS CEPHEE en zette koers naar Brest op 11 juni. Op 28 augustus onderging de ex-DIANTHUS, thans FNS CAPRICORNE, hetzelfde lot en verliet haar vroegere thuisbasis op 10 september.

Nadat de 3 CMT's in 1993 uit de vaart genomen waren besloot onze marine de schepen in te pakken. Deze inpakoperatie was enerzijds bedoeld om op onderhoudskosten te besparen en anderzijds de schepen te beschermen tegen corrosie en schimmelvorming door de schadelijk



FNS CEPHEE M652 (ex-BNS FUCHSIA)

ke inwerking van de zeelucht, de temperatuursverschillen en luchtvochtigheid.

In een eerste fase werden de openingen in de romp voor de sonar, de zee-wateraanzuiging en de straal-buizen voor de boegschroeven met polyester dichtgespoten. Tevens werden alle deuren, luiken en patrijspoorten afgesloten.

De 2e fase omvatte de behandeling van de losse onderdelen en vloeistoftanks aan boord. Zo verhuisde de bewapening en radars naar de wal en werd met een conserverende olie een beschermende film gelegd op de andere beweegbare onderdelen. De brandstof-, water- en olietanks, ijskasten en toiletten werden geledigd en kregen een grondige reinigingsbeurt. In de machinekamer waren

de vloerplaten weggenomen zodat de lucht zelfs op de moeilijkst bereikbare plaatsen kon gedroogd worden.

Een op het achterdek geplaatste drooginstallatie verhinderde de aanvoer van verse lucht in het schip. De normale luchtafvoer was op deze installatie aangesloten zodat er een gesloten circuit ontstond.

Daar waar mogelijk gebruikte men het bestaande ventilatiesystemen. Via dit circuit ging de vochtige lucht naar een rotor die met lage snelheid ronddraaide. Deze rotor, samengesteld uit poriën voorzien van een chemische mengsel van lithmium chloride, absorbeerde het vocht uit de aangevoerde lucht. Vervolgens ging verhitte buitenlucht in tegengestelde richting doorheen de rotor zodat het vocht uit de chemische sub-



FNS CEPHEE langsij FNS LOIRE

stantie opgenomen en geregenereerd kon worden. Dank zij deze drooginstallatie bedroeg de luchtvochtigheidsgraad maximaal 45%. Zo bleven de CMT's tot midden-1996 in de Marinebasis wachten op een koper.

De Algemene Aankoopdienst van het Belgische leger (SGA) stuurde een nota naar de in België gevestigde buitenlandse militaire attachés met de melding dat de marine 3 CMT's te koop aanbood. Als verkoopvoorwaarde stelde onze marine dat de schepen verkocht zouden worden in de staat zoals zij zich bevonden. Regelmatig doken er in de binnenlandse pers berichten op dat de Argentijnse, Braziliaanse, Chileense, Franse, Griekse, Omaanse, Pakistaanse en Turkse marines interesse toonden. Sommige van deze kandidaten vonden de prijs te hoog terwijl andere bijkomende compensaties verlangden (opleiding en vorming van hun bemanningen verzekeren, instaan voor technische en logistieke nazorg, etc.) waaraan onze marine niet kon tegemoetkomen. Tenslotte bleven er 2 marines over die in aanmerking kwamen: Grieken-

land en Frankrijk. Uiteindelijk was het de Marine Nationale die onze 3 CMT's aankocht. Een beslissing die paste in het kader van hun dringende behoefte aan nieuwe schepen ter vervanging van de uit de vaart genomen CIRCE-klasse mijnenjagers¹.

Het contract voor de overname werd op 28 augustus 1996 ondertekend en bestond uit 4 loten: Lot 1 tot 3, bestaande uit de 3 schepen, en Lot 4 het pakket wisselstukken, plannen en instructieboeken. Dit laatste lot omvatte het deel "réchange affecté" (wisselstukken aan boord) en de "réchange non-affecté" (wisselstukken welke aan wal blijven).

Vooraleer tot de eigenlijke overdracht over te gaan stuurde de Marine Nationale 2 scheepsingenieurs van de Direction des Constructions Navales om de schepen aan een grondige inspectie te onderwerpen. Deze inspectie, gebaseerd op het protocol "essai de neuvage" gebeurde in 2 fasen, één aan de wal en de andere op zee.

Om aan de normen van de Marine Nationale te voldoen waren er slecht geringe aanpassingen nodig:

- brandblussystemen in de ventilatie
- kleurcodes van de leidingen
- de nederlandsstalige of engelstalige indicaties op de commandoconsoles en PC-machines
- het luchtverversingssysteem voor de duikers.

Bij elke overdracht kwam het MCM-steunschip FNS LOIRE naar Zeebrugge om de nodige aanpassingswerken voor te bereiden. Het schip diende ondermeer om een deel van de Franse bemanning te logeren en materiaal mee te brengen zoals proviand, potten, pannen, brandblusapparaten, reddingsvloten, elektrische stekkers, reserveonderdelen, smeermiddelen en andere scheepsvoorraden.

Na hun aankomst in de marinebasis van Brest onderging elke mijnenjager nog volledige technische inspectie gevolgd door een reeks tests op zee om te zien of zij aan de operationele eisen van de Marine Nationale voldeden.

De verkoop van de 3 CMT's bracht ongeveer 2.3 miljard BEF op. Dit bedrag zal dienen voor de PMT-investeringen (Plan Middellange Termijn) van de Krijgsmacht. Onze marine kan waarschijnlijk zo'n 250 miljoen van dit bedrag recupereren voor haar eigen PMT-programma.

Met dank aan:

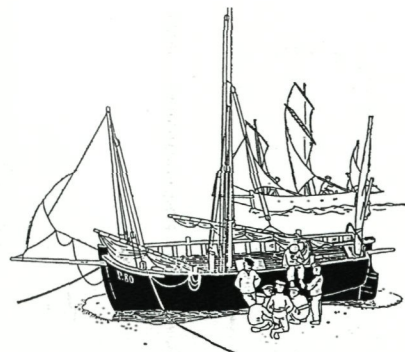
**KVK, ir Yves SOETENS,
Directeur Organieke Middelen
COMLOGNAV**

G. A. H. Toremans

¹ Door het gebrek aan de nodige budgetten moesten de Fransen hun nieuw type mijnenjager, de Batiment Anti-Mine Oceanique (BAMO), bedoeld ter vervanging van de CIRCE-klasse, schrappen.

De Panneschuit III

Het plaatsen van de dekplanken

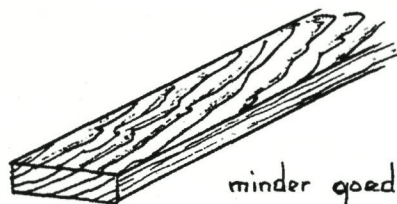
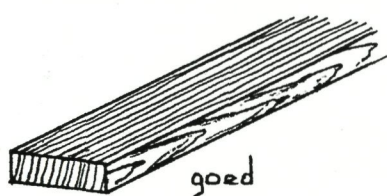


De dekplanken zijn van R.N.D. (Rood Noorse Den) gemaakt en zijn 8,5 mm breed en 2 mm dik. Om een mooi resultaat te hebben is het wel aan te raden om R.N.D. te gebruiken waarvan de jaarringen zeer dicht tegen elkaar liggen en rechtdragig. Plankjes met een grove tekening is niet aan te raden.

à 0,5 mm dik. Een scheepsdek bestaat uit dekplanken, waterboorden en aanvullingsstukken ook stopstukken genoemd. De stopstukken en waterboorden liggen gelijk met de verschansing, terwijl de dekplanken evenwijdig met de as-lijn liggen (zie fig. 24) Voor we met het voordek beginnen moeten we eerst tegen spant

men we een stuk zwart papier en het geheel wordt tegen spant 9 gezet. Ook tegen de voorzijde lijmen we een fijn strookje papier van 2 mm aan de onderkant (zie fig. 25).

Eerst beginnen we met het zwart tekenpapier in fijne strookjes van 1,5 mm te snijden. Dan gaan we over tot het meten en zagen van de stopstukken tussen de stutten. De lengte van ieder stopstuk is wat kleiner dan de tussenafstand van 2 stutten omdat ieder stopstuk aan 3 zijden met een fijn strookje papier (1,5 mm breed) wordt beplakt (kalfaatnaad). De binnenzijde wordt recht tussen 2 stutten afgezaagd (zie fig. 26).



Om de kalfaatnaden (naden tussen 2 planken dichtgesleggen met schiemansgaren en volgegooten met hete pek) weer te geven gebruik ik zwaar zwart tekenpapier van ongeveer 0,4

9 een eiken opstand van 3 mm dik vastzetten. De bovenzijde steekt 2 mm (dikte dekplanken) boven het valse dek van het roef uit. Tegen de achterkant van die eiken opstand lij-

men we een strookje papier mooi effen met het bovenvlak van de stopstukken te lijmen, raad ik aan het stuk ondersteboven op het werkvlak te leggen. Na eerst wat lijm tegen de zijkant aangebracht te hebben, duwen we met behulp van een ander latje het strookje tegen de zijkant en gelijker tijd ook tegen het werkvlak (zie fig. 27).

Eens alle 10 stopstukken geplaatst lijmen we eerst de middenste dekplank tussen de achterkant voorsteven en eiken opstand. Nadien gaan we over tot het vormen van de buitenzijde van de waterboorden. De waterboorden worden ook gezaagd uit een latje van 8,5 mm breed en door de ronding van de verschansing is het onmogelijk om de waterboorden uit 1 enkele plank te zagen (zie fig. 24). Onmiddellijk daarna lijmen we tegenaan de buitenzijde van de waterboord een strookje zwart papier. Wanneer dekplanken te schuin afgezaagd worden is men verplicht om de toppen

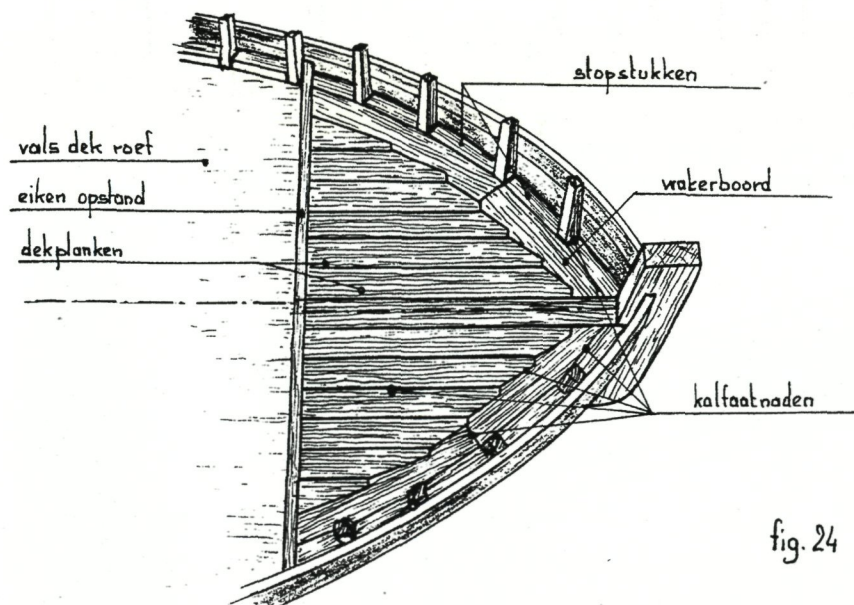


fig. 24

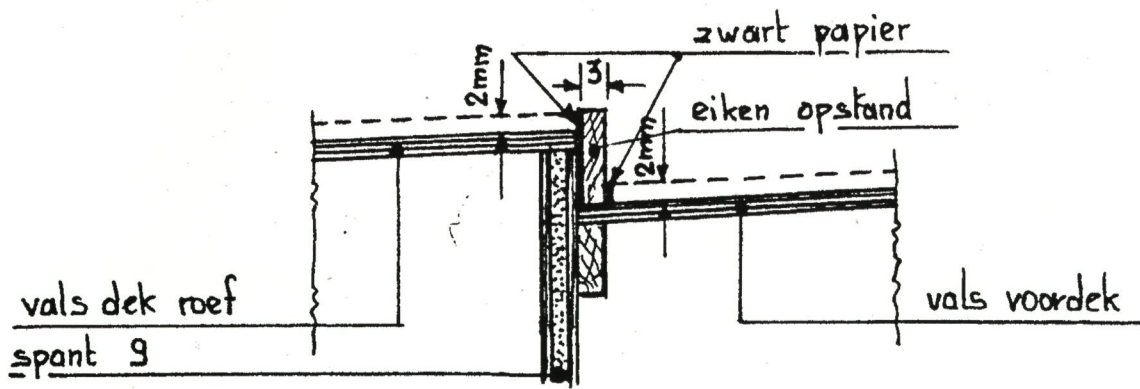


fig. 25

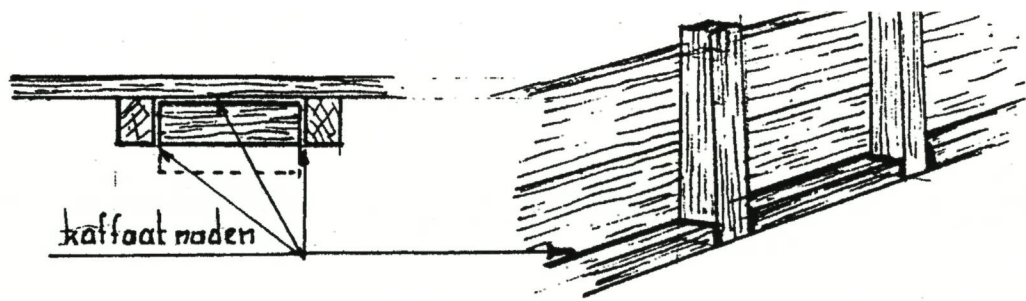


fig. 26

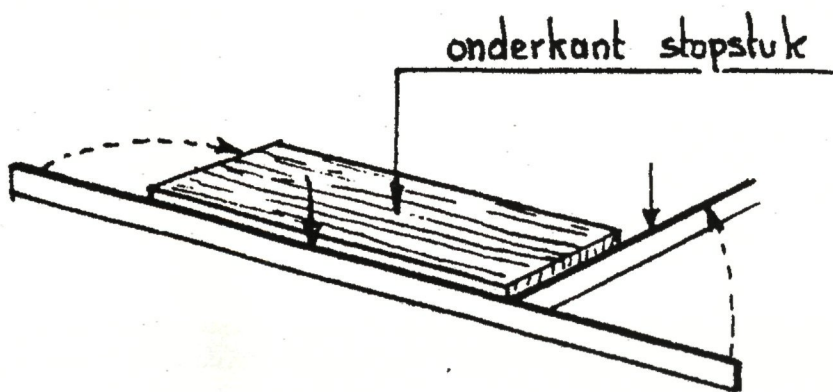


fig. 27

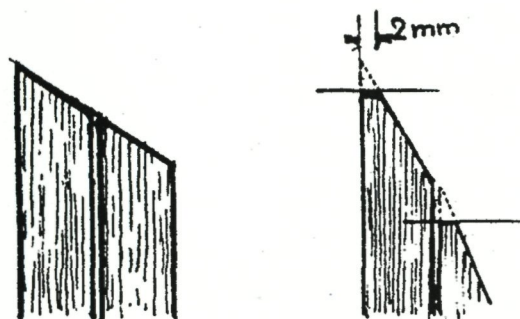


fig. 28

haaks af te zagen, daar scherpe hoeken moeilijk te dichten zijn. Ook op ons model passen we dit toe. De hoeken worden afgezaagd tot we een platte top krijgen van een goeie 2 mm breed (zie fig. 24 + 28).

Om de nodige vertanding in het waterboord te bekomen gaan we als volgt tewerk: de eerste waterboord dichtst bij de voorsteven wordt voor-

lopig op zijn plaats gehouden maar nog niet gelijmd. Tegen de middenste dekplank en bovenop de waterboord houden we 4 volgende dekplanken tegen elkaar en wel zo dat er aan elke dekplank een strookje papier vast kleeft.

Bij iedere dekplank zetten we een stipje op de rand van de waterboord. Vervolgens tekenen we op de water-

boord de juiste vertanding en wordt daarna uitgezaagd en vast gelijmd op het voorste vals dek. De vertanding heeft een breedte van 3 mm en staat haaks op de aslijn (zie fig. 28').

Zo gaan we ook tewerk bij de volgende waterboorden. Let wel dat alle naden tussen de dekplanken opgevuld zijn met een strookje zwart papier. Voor het middendek en het achterdek geldt dezelfde werkwijze: eerst de stopstukken en waterboorden, dan de middenste dekplank en vervolgens de andere planken. De dekplanken zagen we af effen met spant 6 voor middendek en effen met spant 3 voor achterdek. Ik vermoed dat er tegen de achterspiegel geen waterboord noodzakelijk is. De eiken afboordingen van de dekken tegenaan de put worden later afgewerkt.

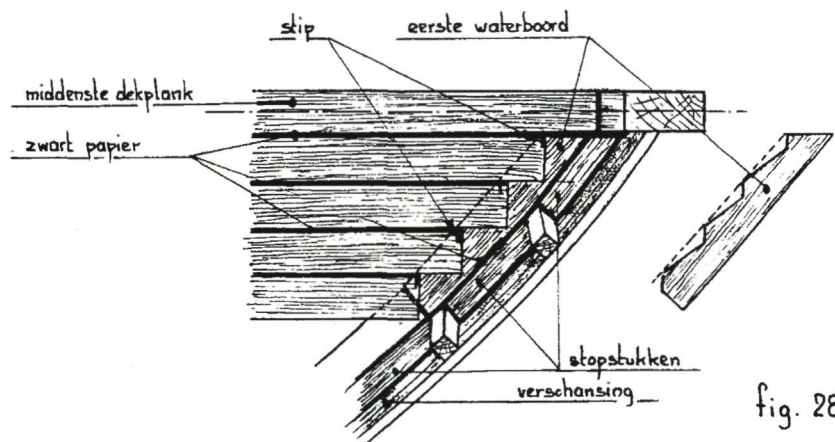


fig. 28'

wordt vervolgd



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

DE ZEE EN DE KUNST

Pol VANDEVENNE

Een kunstenaar die onlosmakelijk met de Belgische kunst verbonden is, maar over wie bitter weinig gegevens gekend zijn is Pol VANDEVENNE.

Hij zou in of rond Brussel geboren zijn in 1870 en aldaar gestorven in 1955.

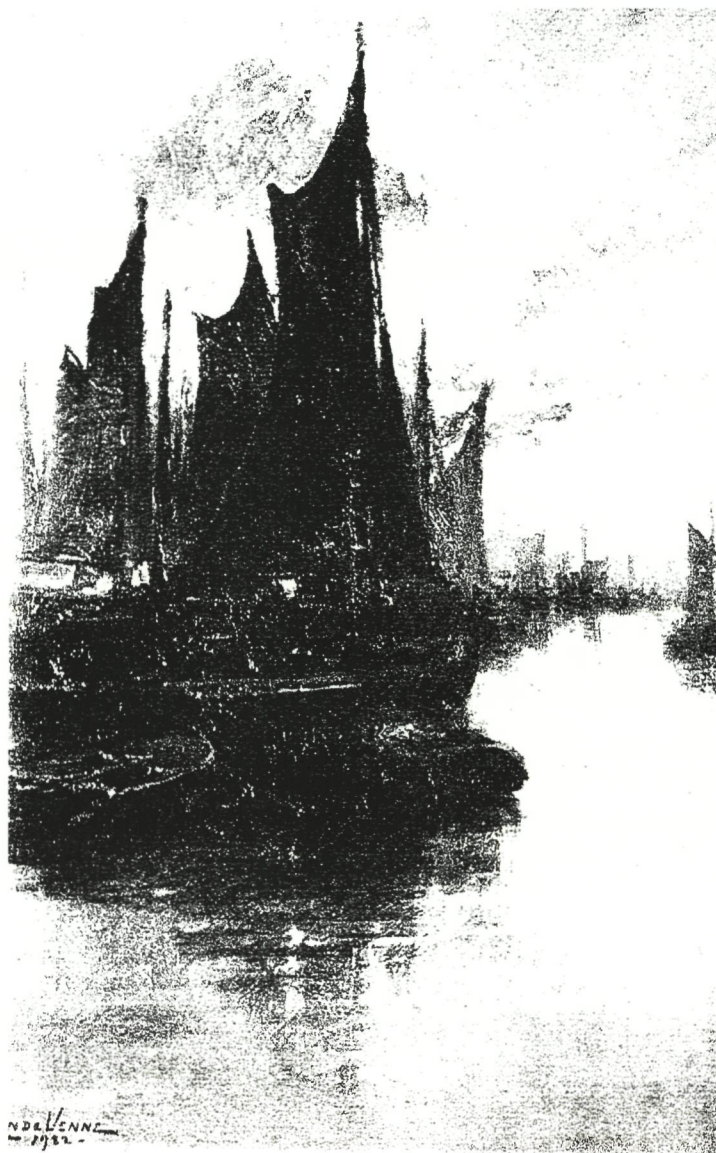
De weinige gegevens vermelden dat hij aan de Sint-Lucasacademie (wellicht deze van Schaarbeek) studeerde tot in 1885. Na alle genres te hebben geprobeerd zou hij zich op het schilderen van stranden en marines hebben toegelegd.

In 1925 zou hij zich in Blankenberge hebben gevestigd.

Zijn oeuvre bestaat uit vissersboten op het strand, duinengezichten, garnaalvissers te paard, marines met diverse effecten zoals regenbui, zonsondergang, storm...verder: vis-



De kunstenaar in zijn atelier



Heure paisible (Barques au couchant).

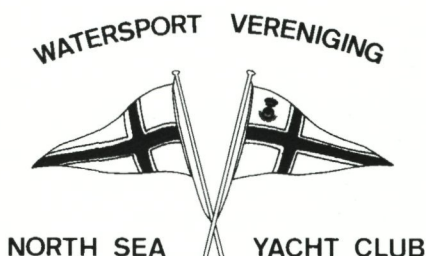
De foto draagt een handtekening en het jaartal 1927

sersboten op zee of in de havens van Blankenberge en Nieuwpoort komen vaak voor.

Zijn oeuvre is charmant maakwerk zonder veel diepgang.

Er bestaat ook een prentkaartenreeks met zijn marines, uitgegeven door de gekende prentkaartenuitgever NELS.

N. Hostyn



50-JARIG BESTAAN NORTH SEA YACHT CLUB

De bijlage van het Belgisch Staatsblad dd. 12 juli 1947 vermeldt dat op 15 april 1947, 9 personen verenigd in een algemene vergadering, besloten de North Sea Yacht Club v.z.w.d., te stichten.

De 9 stichters waren : Commodore Georges Timmermans, Kapitein ter Zee Louis Petitjean, Mr. Emmanuel Taelman, Mr. Willy Marchal, Mr. Auguste Galeyn, Mr. Charles Galeyn, Luitenant André Loze, Mr. Charles Seghers, Mr. Jean de Meulemeester

De vlag van de N.S.Y.C., getekend door August Galeyn, werd op 19 april 1947 voor het eerst gehesen op de spuikom, ter gelegenheid van het dopen van de Snipes van de 212ste FLOTILLA van de SCIRA.

De vergaderingen van het bestuur werden gehouden op de 1ste verdieping van het restaurant "LA BECASSE", Visserskaai. Niet veel onder ons hebben de eerste opslagplaats gekend. Het was een bunker die stond naast de werkplaatsen van Decloedt.

Het aanmeren van alle eenheden gebeurde op losse boeien in de put voor de RYCO. Men zeilde op de spuikom en op zee. Voor zeilboten, vooral de kleinere, was het moeilijk de meerplaats van de RYCO te bereiken. Op een dag, na een zeiltocht, voerde A. Galeyn, zijn broer en J. Maes het Montgomery-dok binnen op de Papillon Eole. Het was voor hen een ware ontdekking dat men er zo ge-

makkelijk kon meren. Gedurende de daarop volgende lunch in de "BECASSE" werd beslist dat ze alles zouden doen omdat het Montgomery-dok een yachthaven zou worden. De Gebroeders Galeyn ontwierpen een klein model op schaal 1/1000 dat een nieuw meerplaats systeem voorstelde en Commodore Timmermans legde het voor aan de toenmalige Burgemeester H. SERUYTS.

De N.S.Y.C. verwierf de toelating, gedurende de zomermaanden het noordelijke gedeelte van het dok te gebruiken, met als voorwaarde zelf de infrastructuur uit te bouwen, volgens het voorstel, en dit op eigen kosten, want de stad Oostende had toendertijd de middelen niet. In juli 47 werd er nog hevig gediscussieerd om een hervereniging met de RYCO te organiseren maar er kwam nooit iets van.

In 1948 bedacht de Stad Oostende de club met een subsidie van 30.000 BEF. en de eerste balsavlotter welke zouden dienst doen in het Montgomery-dok, werden verscheept per maalboot van Antwerpen naar Oostende. Kort daarop werd het 'Monty-dok' ingehuldigd.

De eerste Oostendebank werd gezeild in augustus 1948.

Ondertussen was er nog steeds een comité aan het werk ter verbredering van de RYCO en de NSYC, maar de lat werd zeer hoog gelegd om condities te bereiken die de toenadering weer zouden veroorloven.

Veel zeilraces volgden elkaar op in o.a. Annecy, Kent, Portofino, Hofstade, RORC Westmersea-Oostende.

1950 bracht de komst van 120 lopende meter vlotter bij voor ankering van Snipes en Draken. Dit jaar werd eveneens besloten een Draak aan te bieden aan de Koninklijke Prins Boudewijn. Deze kwam er in 1951, de Prins zeilde niet maar de Marine was aanwezig.

De vloot veranderde: de Draken waren zeer actief, de Snipes wat minder, de Papillons verdwenen en de Cruisers werden gestimuleerd om méér deel te nemen aan de races. De jaren volgden zich op, de zeilevenementen ook zoals de races in Hofstade voor Snipes, de week van Antwerpen Cruisers en Draken, de Ramsgate race Cruisers en Draken, de race Pilote-Pilotin Cruisers en Draken, het Belgische kampioenschap SCIRA te Nieuwpoort Snipes enz. Dit bewijst dat de NSYC er steeds op uit is geweest veel goede races te organiseren en ook deel te nemen aan talrijke internationale gebeurtenissen.

De eerste 5 jaren van deze vereniging bepaalden de koers van zijn toekomst. De North Sea Yacht Club is er in geslaagd een onmiskenbaar kenteken van het Oostendse zeilgebeuren te worden, een aanloophaven voor alle zeilers die noord- of zuidwaarts varen.

NICE TO KNOW

Tentoonstelling "Kongo, met de ville-boot naar de kolonie"

Van 4 september 1997 tot en met 30 april 1998 organiseert het Nationaal scheepvaartmuseum de tentoonstelling "Kongo, met de "ville"-boot naar de kolonie". Deze tentoonstelling wordt georganiseerd naar aanleiding van de TV1 serie "Kongo" die vanaf december 1997 wordt uitgezonden.

Het museum heeft zelf een hele reeks voorwerpen en documenten over de "ville"-boten. Deze zullen worden aangevuld met voorwerpen en foto's van CMB, de rederij die vanaf 1895 tot en met 1989 de scheepvaartverbinding met Kongo verwezenlijkte en met bruiklenen van privé personen zoals van marineschilder Leon Ost. De verkoop van de laatste "ville"-boot, de "Fabiolaville", in 1989 betekende het einde van een belang-

rijk tijdperk in de geschiedenis van de Belgische koopvaardij.

Vanaf 1895 tot ca. 1950 was het vertrek van de Kongoboten aan het Steen een hele beleving waar steeds een massa volk op af kwam. Vanaf 1951 vertrokken de schepen aan het Leopolddok, bij de CMB-terminal.

Het ontstaan van de CMB (Compagnie Belge Maritime du Congo), de voorloper van CMB, in 1895, was het rechtstreeks gevolg van de Kongopolitiek van Koning Leopold II. De tentoonstelling zal een chronologisch overzicht bieden van de geschiedenis van de "ville"-boten.

Enkele interessante thema's zoals publiciteit, leven aan boord en de postverbinding zullen afzonderlijk worden aangekaart. Ook foto- en

videomateriaal van de televisieserie "Kongo", ter beschikking gesteld door de BRTN, zal deel uit maken van het geheel. Journaliste-actrice Ingrid De Vos die meewerkte aan de serie zal ook een aantal foto's van de opnamen tentoonstellen. Verder worden ook historische filmbeelden over het vertrek van de Kongoboten uit Antwerpen getoond.

Deze tentoonstelling wordt georganiseerd buiten de gewone programmering van het museum en in afwachting van een volledige herinrichting van het Nationaal scheepvaartmuseum.

Open van dinsdag tot en met zondag van 10.00 uur tot 17.00 uur, gesloten op 25 en 26 december, en op 1 en 2 januari.

VLAAMSE MARITIEME RUILVERENIGING VZW

Deze zeer actieve vereniging organiseert een ruilbeurs op de hiernavolgende eerste zaterdagen van de maand in 1998. Deze ruilbeurzen hebben plaats van 13 tot 17 uur in het Noorderterras aan de Jordaenskaai te Antwerpen op het gelijkvloers.

Komen hier aan bod : alle mogelijke scheepsfoto's, oude en nieuwe maritieme boeken, tijdschriften, scheepsstempels, postzegels, postkaarten, scheepsmodellen, modelbouw, emblemen, kentekens, vuurtorens en lichtscheper, enz. enz.

De ruilbeurskalender voor 1998 ziet er als volgt uit:

- 3 januari
- 7 maart (+ FAME)
- 4 april
- 2 mei
- 6 juni (+ FAME)
- 4 juli

- 5 september (+ FAME)
- 3 oktober
- 7 november
- 5 december (+ FAME)

Het jaarlijks lidmaatschap van 700 BEF biedt U volgende voordelen:

1. gratis toezending driemaandelijks tijdschrift "FAME".
2. 200 BEF korting bij aanschaffen luxe-fotoalbum "Belgische Zee-macht 1946-1996".
3. gratis tentoonstellingsruimte op de ruilbeurzen.
4. gratis plaatsen van een "zoekertje" (advertentie) in het ledentijdschrift.
5. mogelijkheid om fotokopieën te bekomen uit de rijke archieven voor de symbolische vergoeding van 1 F/blad.

Bestuursadressen:

Leo Van Ginderen, Voorzitter
Tel. + Fax 03/231.45.13

Korte Dijkstraat 3, 2060 - Antwerpen

Bruno De Groote, Secretaris
09/222.96.41

Sportstraat 432, 9000 - Gent

Eddy Van Herck, Penningmeester
03/542.29.26

Noorderlaan 96 Bus 42, 2030 - Antwerpen

Ronny Peeters, Public Relations
Tel. 03/825.13.10

Letterkundestraat 99, 2610 - Wilrijk
GSM 075/87.50.29

INFO MARINE

Oud bemanning van de "De Brouwer" opnieuw bij elkaar

Op 06 september ll. vond er een bijeenkomst voor de Oudgedienden (lichting '55) van de Algerine De Brouwer plaats in het Koninginnehof te Oostende. De nu voor de 6e maal traditioneel geworden samen-

Réunion des anciens du "De Brouwer"

Le 6 septembre avait lieu la désormais traditionnelle réunion des anciens de l'algérine De Brouwer au "Koninginnehof" à Ostende, organisée, cette année encore, par Monsieur Claude Dewasme.



komst werd ook dit jaar georganiseerd door dhr. Claude Dewasme.

In aanwezigheid van toenmalig Commandant de Fregatkapitein (b.d.) Jean Defrenne en een groot deel van de bemanning verliep dit feestmaal in een uitzonderlijk vriendschappelijke sfeer.

Door het grote succes zal men niet nalaten deze samenkomst te hernieuwen in '98. Alle oudgedienden van de "De Brouwer" welke deelgenomen hebben aan de Afrikareizen '53 en later zijn hierbij uitgenodigd.

Contact : Claude Dewasme, Rue du Beau Site 6, 7540 Kain - Tel. 069/21.35.91.

Le banquet s'est déroulé dans un atmosphère d'amitié en présence du commandant de l'époque le Capitaine de Frégate (e.r.) Jean Defrenne et d'une grande partie de l'équipage.

Pour renouveler ce succès en septembre '98, rendez-vous à tous les anciens du "De Brouwer" qui ont participé aux voyages d'Afrique '53 et plus tard.

Contact : Claude Dewasme, Rue Beau Site 6, 7540 Kain - Tel. 069/21.35.91

Succes van Vlootdagen komt Sociale doeleinden ten goede

Dankzij de grote opbrengst van de voorbije Vlootdagen, kon Fregatkapitein J.P. HOSDAIN, Commandant Maritieme Middelen van de Marinebasis Zeebrugge twee cheques overhandigen aan sociale doeleinden. De actie "Kom op tegen Kanker", vertegenwoordigd door de heer R.GOVAERTS nam de eerste cheque dankbaar in ontvangst.

Het Galafeest voor Verlaten Kinderen was de tweede begunstigde. De Heer A.OPSTAELE ontving de cheque met oprechte dank en gaf ons tegelijk een woordje uitleg over de hierdoor mogelijke activiteiten. Naast deze twee giften werd eveneens de vzw Hulpbetoon in de Marine bedacht met een fraaie som.

Tenslotte kwam "Kom op tegen Kanker" nog eens aan de beurt dankzij een cheque van de opbrengst van een actie van de leden van de Motoclub van de Marine", aangeboden door Luitenant-ter-zee A.VITTONÉ

Succès des "Journées de la Flotte" au service d'actions sociale

Grâce à la recette importante des "Journées de la Flotte", le Capitaine de Frégate J.-P. HOSDAIN, commandant des moyens maritimes de la base navale de Zeebrugge, a pu remettre deux chèques à des oeuvres sociales.

"L'Action contre le cancer", représentée par Monsieur R. GOVAERTS, en fut le premier bénéficiaire.

Le gala au profit des "Enfants abandonnés" en était le second. Monsieur A. OPSTAELE reçut le chèque avec gratitude et par la même occasion nous dit quelques mots à propos d'activités ainsi rendues possibles.

Parallèlement l'Association d'entraide de la Marine se voyait gratifiée d'une somme conséquente.

Enfin "l'Action contre le Cancer" était à nouveau à l'honneur et recevait un chèque, recette d'une action menée par le Lieutenant de Vaisseau A. VITTONÉ.



Voor de volgende Vlootdagen belooft IMR RUBBENS ons tal van nieuwe initiatieven opdat de bezoekers kunnen rekenen op een even groot succes als de voorbije jaren.

Lors des prochaines journées de la flotte, le IMR RUBBENS nous promet nombre de nouvelles initiatives afin d'assurer les visiteurs d'un succès à la mesure des années précédentes.

De P902 Libération en de Muziekkapel te Landrecies (Frankrijk)

De Belgische Marine hield eraan aanwezig te zijn in Landrecies van 10 tot 13 oktober 1997 ter gelegenheid van de feestelijkheden georganiseerd naar aanleiding van de 300ste verjaardag van de geboorte van Joseph François Dupleix, geboren in 1697 te Landrecies, nabij Maubeuge in Frankrijk. Dupleix bestuurde de Franse Kolonies in Indië en dankzij zijn kwaliteiten als veroveraar en beheerder heeft Frankrijk zijn aanwezigheid ter plaatse kunnen verstevigen en zijn overzeese gebieden vergroten. De Militaire Marine en de Koopvaardij kenden onder zijn mandaat een aanzienlijke ontwikkeling, te danken aan een belangrijke verhoging van de uitwisselingen tussen Frankrijk en zijn factorijen.

De P902 Libération was dat week-end aanwezig en verwelkomde gemiddeld 600 bezoekers per dag. De Koninklijke Muziekkapel van de Marine De Koninklijke Muziekkapel van de Marine heeft de bevolking van Landreches verblijd met een wandelconcert op zaterdag en vervolgens een muzikale mis en een Gala-concert op zondag. De kerk zat afgeladen vol en aan het optreden van onze muzikanten 's avonds namen meer dan 500 toehoorders deel, waaronder twee Kamerleden, twee Burgemeesters en enkele Raadsleden.



Twee werken gecomponeerd door één van hun landgenoten werden voor het eerst door onze Muziekkapel gespeeld: een militaire mars, "Dupleix" genaamd (die door het fregat met dezelfde naam van de Franse Marine Nationale zou moeten geadopteerd worden) en een groot muziekstuk, "de l'Andrecies a Pondichery", dat met muziknoten het leven en epos van Dupleix verwoordt. Een tentoonstelling van de activiteiten van onze Marine, werd bij deze gelegenheid aan een talrijk publiek voorgesteld. Het is nu duidelijk dat het Departement "Nord" beter de belgische dan haar ei-

Le P902 Libération et la Musique à Landrecies (France)

La Marine belge a tenu à être présente, du 10 au 13 octobre 1997, à Landrecies, pendant les fêtes organisées à l'occasion du tricentenaire de la naissance de Joseph François Dupleix, né en 1697 en Landrecies, près de Maubeuge en France. Dupleix fut administrateur des Colonies françaises en Inde, et à par ses qualités de conquérant et de gestionnaire, permit à la France de raffermir sa présence sur place et d'agrandir ses territoires d'outremer. La Marine militaire et marchande a pris un essor considérable, pendant son mandat, suite à une augmentation importante des échanges entre la France et ses comptoirs.

Le P902 Libération était présent ce week-end et a accueilli, en moyenne, 600 visiteurs par jour. La Musique Royale de la Marine a fait la joie des Landreciens, d'abord par un concert promenade le samedi, et ensuite par une Messe musicale et un concert de gala le dimanche. L'église était bondée et plus de 550 spectateurs, dont deux Députés, deux Maires et quelques conseillers, ont assisté, le soir, à la performance de nos musiciens.

Deux oeuvres, composées par un enfant du pays, ont été jouées pour la première fois par notre Musique: une Marche militaire appelée "Dupleix" (qui devrait être adoptée par la frégate du même nom de la Marine nationale française), et un grand morceau musical, "De Landrecies à Pondichery", qui retrace en musique la vie et l'épopée de Dupleix. Enfin, une exposition, retraçant les activités de notre Marine, était présentée au public nombreux pour l'occasion. Il est maintenant évident que le Département du Nord connaît bien mieux



gen Marine kent, gezien deze laatste sterk afwezig is in het binnenland. De idee van een rondvarende riviervedette sloeg aan bij meer dan één politiek verantwoordelijke van de regio, en misschien krijgt het ook navolging.



la Marine belge que sa propre Marine, très absente à l'intérieur du pays. Le principe d'une vedette fluviale itinérante a enthousiasmé plus d'un responsable politique de la région. L'idée devrait faire son chemin.



Prijs Stichting "Ernest Urban" gaat naar de Marine

In de Koninklijke Militaire School werd op 6 oktober ll. de prijs "Ernest Urban" door ZS aan 2VZ De Brauwer, van de 132ste promotie Alle Wapens, overhandigd. Dit ter gelegenheid van de avond die men organiseerde rond de voordracht van Alain Hubert, over de reis die hij onderneemt naar Antartica (oktober '97 - mei '98). De prijs van de Stichting "Ernest Urban" beloofde de leerling, afkomstig van de KMS, die tijdens zijn studies de meeste punten behaalde in de wetenschappelijke vakken.

Gefeliciteerd.

Le prix "Ernest Urban" à un Marin

Le prix "Ernest Urban" a été remis par ZS au 2EV De Brauwer, de la 132ème promotion Toutes Armes, le 6 octobre dernier, à l'Ecole Royale Militaire. Cela se faisait à l'occasion de la soirée organisée à propos de la conférence d'Alain Hubert sur le voyage qu'il entreprend vers l'Antarctique (octobre '97 - mai '98). Le prix de la fondation "Ernest Urban" récompense l'élève, issu de l'ERM qui a au cours de ses études récolté le plus de points dans les branches scientifiques.

Encore bravo.



Baltisch bezoek bij de Marine

Vice-Admiraal Baltuska, Stafchef van de Litouwse Marine, Kapitein-ter-zee Leit, Stafchef van de Marine van Estland en Kapitein-ter-zee Zenbots, Stafchef van de Letlandse Marine, bezochten de Belgische Marine van 14 tot 16 oktober ll.. Het doel van dit werkbezoek was te tonen aan onze Baltische partners wat een kleine Marine kan realiseren in de geest van internationale samenwerking. Ook de ontwikkeling van de KMV (kustmijnenveger) en de nieuwe mijnenjachttechnieken stonden op de agenda.

Ze Bezochten Eguermin op 14, Evere op 15 en ABNL op 16 oktober.

Visite Balte à la Marine

Le Vice-Amiral Baltuska, Chef d'Etat-Major de la Marine Lithuanienne, le Capitaine de Vaisseau Leit, Chef d'Etat-Major de la Marine Estonienne et le Capitaine de Vaisseau Zenbots, Chef d'Etat-Major de la Marine Lettone ont visité la Marine Belge du 14 au 16 octobre 1997. Le but de cette visite de travail était de montrer à nos partenaires Baltes ce qu'une petite Marine peut réaliser dans un environnement de coopération internationale. Le développement du KMV (dragueur de mines côtier) et des nouvelles techniques de chasse aux mines feront partie des discussions. Ils ont visité Eguermin le 14, Evere le 15 et enfin ABNL le 16 octobre.

Sandy Coast '97

Voor de oefening Sandy Coast '97 kwam een ruim aantal eenheden van onze partners opdagen. Volgende schepen waren aanwezig van 6 tot 17 oktober. Godetia (BE), Narcis (BE), Primula (BE), Harlingen (NL), Schiedam (NL), Maassluis (NL), Walnu (UK), Hurworth (UK), Rottweil (GE), Maaloy (NOR) en Lindormen (DAN). De deelname van de Noorse Catamaran Maaloy was een primeur en de waarnemers keken met belangstelling uit naar de resultaten van dit nieuw scheepsconcept. De Noren die op zoek waren naar een nieuw Mijnenbestrijdingsvaartuig, kozen voor een nationaal ontwerp eerder dan een partnerschap met andere landen zoals België en Nederland.

Er werden 91 oefenmijnen gedropt op de zone teneinde de bemanningen intensief te trainen maar helaas, het slechte weer vormde de spelbreker. Ondanks het feit dat de oefenperiode ingekort werd, daalde de interesse en de wilskracht geenzins. Ondanks alles konden nieuwigheden uitgetest worden, zoals een mobiele Commando- en Logistieke steunpost (Mobile Forward Support Facility) die voor deze gelegenheid door de Koninklijke Nederlandse Marine op de kaaien van Zeebrugge werden geïnstalleerd. De installatie omvatte acht eenheden waaronder een atelier, een magazijn, een bureau, een afdeling gasturbine, een MEC/ELEC-Atelier, enz. Nadat het in februari '97 werd uitgetest, gebruikte men dit steuncomplex voor de schepen voor het eerst in juni van dit jaar.

Sandy Coast '97

L'exercice Sandy Coast '97 a vu la participation de nombreuses unités navales de nos partenaires. Les navires suivants étaient présents du 6 au 17 octobre : Godetia (BE), Narcis (BE), Primula (BE), Harlingen (NL), Schiedam (NL), Maassluis (NL), Walnu (UK), Hurworth (UK), Rottweil (GE), Maaloy (NOR) en Lindormen (DAN). La participation du Catamaran norvégien Maaloy était une première, et ses résultats n'ont pas manqué d'intéresser les observateurs de ce nouveau concept de navire. En effet, les norvégiens, qui cherchaient à développer un nouveau bâtiment de lutte contre les Mines, ont opté pour une construction nationale, plutôt que pour un partenariat avec d'autres pays comme la Belgique ou les Pays-Bas.

91 mines d'exercice avaient été posées sur la zone, afin d'entraîner intensément les équipages, mais le mauvais temps fut hélas de la partie. L'intérêt et la volonté n'ont cependant pas faibli malgré le fait que l'exercice ne couvrit pas toute la période prévue. Il permit cependant de développer, par exemple, de nouvelles initiatives comme un poste de commandement et de soutien logistique mobile (Mobile Forward Support Facility) établi, pour l'occasion par la Marine Royale néerlandaise, sur les quais de Zeebrugge. Cette installation comprenait huit unités dont un atelier, un magasin, un bureau, un complexe turbine à gaz, un atelier mécanique et électrique, etc... Après avoir été testé en février '97, ce complexe de support aux navires fut employé pour la première fois en juin de cette année.

Galafeest te Brugge

Op de 24ste editie van het galafeest, dat werd georganiseerd in het Boudewijnpark te Brugge op 25 oktober ll., ten voordele van het "Fonds voor verlaten kinderen en sociaal kansarmen" waren 900 personen aanwezig. Het feest stond in het teken van "Het Leger en de Natie" en concretiseert de sociale rol van het leger ten opzichte van de minstbegoeden. De Marine en de andere machten plaatsen er hun materiaal in de kijker, elk specifiek voor zijn macht en versierden met zorg de ganse ruimte. De president van het hulpfonds Dhr. Opstaele, verklaarde dat ook dit galafeest een groot succes was.



Fête de Gala a Bruges

900 personnes étaient présentes à la 24ème édition de la Fête de Gala, organisée au Boudewijnpark à Bruges le 25 octobre dernier, au profit du "Fonds de soutien aux enfants abandonnés et aux nécessiteux sociaux". Cette fête était placée sous le signe de "l'Armée et la Nation" et a concrétisé le rôle social de l'Armée vis-à-vis des plus démunis. En effet, afin d'attirer le grand public, la Marine et les autres forces avaient organisé une exposition du matériel spécifique à leurs tâches et décoré avec soin tout le site. Le président du fonds d'entraide, Mr Opstaele, a déclaré d'ores et déjà que cette Fête de Gala fut, à nouveau, un grand succès.

De Zenobe Gramme te Brussel voor de Grand Retour

De Zenobe Gramme lag in de BRYC (Brussel Royal Yachting Club) te Brussel afgemeerd van 25 tot 27 oktober.

Hij verliet Zeebrugge de 23ste en begeleidde vervolgens de jachten naar Brussel, die terugkeerden van de kust om in het binnenland te overwinteren, hetgeen men de "Grand Retour" heet.

Daarnaast is de BRYC ook de peter van de Zenobe Gramme dit was dan ook de aanlegenschap voor de contacten te hernieuwen en eveneens de vriendschapsbanden te hernieuwen. Het klimaat heeft de bemanning van onze prestigieuze zeilboot moeten verrassen. Net terug van een campagne in het zuiden van Europa, met aanleghavens zoals Monaco en St. Tropez, waar ze deelnamen aan een "Sail Parade".

Die de meest prestigieuze schepen van het middellandse zeegebied samenbrengt. Een delegatie werd eerst door Z.K.H. Prins Rainier ontvangen op het Paleis van Monaco, voor de ondertekening van het Gulden Boek en vervolgens door Prins Albert ter gelegenheid van een diner in de Jachtclub van het Prinsdom. Verder hadden de overige protocolaire bezoeken en een receptie aan boord van de Zenobe Gramme plaats, terwijl het zeilschip permanent open was voor het publiek waarbij het gedrag van de bemanning voorbeeldig was.

Le Zenobe Gramme à Bruxelles pour le Grand Retour

Le Zenobe Gramme était amarré au BRYC (Brussels Royal Yachting Club) à Bruxelles, du 25 au 27 octobre '97.

Ayant appareillé de Zeebrugge le 23, il a ensuite accompagné les yachts de Bruxelles, qui reviennent de la côte pour hiverner à l'Intérieur du pays, pour ce qu'on appelle le "Grand Retour".

Le BRYC est, en fait, le parrain du Zenobe Gramme et ce fut l'occasion de reprendre contact et de resserrer des liens d'amitié. Le climat a du surprendre l'équipage de notre voilier de prestige. En effet, celui-ci revient d'une campagne dans le sud de l'Europe, avec escales à Monaco et St. Tropez, où il a participé à une "Sail Parade", réunissant les voiliers les plus prestigieux de la Méditerranée.

Une délégation a été d'abord reçue au Palais de Monaco par S.A.R. le Prince Rainier pour le signature du Livre d'Or, ensuite par le Prince Albert, lors d'un dîner au yacht-club de la principauté. D'autres visites protocolaires et une réception

à bord du Zenobe Gramme ont agrémenté l'escale, pendant laquelle le voilier fut sans interruption ouvert au public. Le comportement de l'équipage fut exemplaire.



De Godetia naar de Perzische Golf

Op 6 november vertrok de Godetia naar de Perzische Golf. Hij nam er deel aan de Belgische week te Dubai (Verenigde Arabische Emiraten) van 7 tot 10 december. Deze week vond plaats in het Kader van een Handelsbeurs waarbij 80 Belgische firma's vertegenwoordigd waren. Op 8 december kwam Z.K.H. Prins Philippe aan boord van de Godetia met een delegatie van Firma Directeurs voor een werklunch. De Godetia meerde op 6 december te Dubai aan met ongeveer 25 leerlingen van de Hogere Zeevaarschool van Antwerpen. Hij vertrok op 11 december met hetzelfde aantal leerlingen die ondertussen afgelost waren dankzij de Luchtmacht. De Belgische Pers werd op het gebeuren uitgenodigd evenals een ploeg van Televox.

Le Godetia pour le Golfe Persique

Le Godetia a appareillé le 6 novembre pour le Golfe Persique. Il a participé à la semaine belge à Dubai (Emirats Arabes Unis) du 7 au 10 décembre. Cette semaine s'inscrivait dans une Foire commerciale, à laquelle 80 firmes belges étaient représentées. Le 8 décembre, S.A.R. le Prince Philippe s'est rendu à bord du Godetia avec une délégation de chefs d'entreprise pour un dîner de travail. Le Godetia arrivait le 6 décembre à Dubai, avec près de 25 élèves de l'Ecole supérieure de navigation d'Anvers à son bord. Il repartait le 11, avec le même nombre d'élèves, dont la relève était assurée par la Force Aérienne. La presse belge était invitée à l'évènement, ainsi qu'une équipe de Televox.



A960 Godetia

De Godetia deed tijdens deze prachtige zeereis volgende havens aan bij de heenreis : Tunis, Alexandrië, Djibouti, Doha en bij de terugreis : Aden, Piraeus (Athene) en Barcelona. Voor de Marine omvatte deze campagne twee opdrachten : vooreerst de steun aan de diplomatieke autoriteiten en aan het Ministerie van Economische Zaken en tevens de zeegewinning van de leerlingen van de Koopvaardij.

In elke aanleghaven speelde de Godetia aldus de rol van Ambassadeur en uithangbord voor België. Een goede vaart toegewenst.

Le magnifique voyage qu'entreprend le Godetia compte les escales suivantes : à l'aller : Tunis, Alexandrie, Djibouti, Doha et au retour: Aden, Le Pirée (Athènes) et Barcelone. Cette campagne couvre deux missions de la Marine : d'abord le support aux autorités diplomatiques et au Ministère des Affaires économiques, ensuite l'entraînement à la mer des élèves de la Marine Marchande.

Le Godetia est, le temps d'une escale, un ambassadeur, et une vitrine de la Belgique. Bons vents et bonne mer.



Dag van het Commando Logistiek

Traditiegetrouw werd ook dit jaar het St. Barbara-feest gevierd, dit naamfeest dat samengaat met St.-Elooi, beiden patroonheiligen van het personeel tewerkgesteld bij de Logistieke groepering.

De plechtigheid had plaats te Zeebrugge in de Marinebasis op 05 december jl. en werd voorafgegaan door de personeelsinformatievergadering in de polyvalente zaal.

De ceremonie op het vlaggeplein verliep volgens het gebruikelijke patroon. In zijn toespraak tot het militair- en burgerlijk personeel zei Comlognav Kapitein-ter-zee SBH ir. L. Vermaere het volgende:

Geachte genodigden,

Namens alle personeelsleden van het Commando Logistiek, mag ik U hier vandaag van harte welkom heten.

Uw aanwezigheid hier, heren oud-commandanten en op rust gestelden, is voor ons het duidelijke bewijs dat U, ook al hangt het uniform nu in de kast, nog steeds met goede herinneringen terugdenkt aan Uw tijd bij de Logistiek en dat U blijft meeleven en meevoelen met het wel en wee van dit Commando. Onze dank daarvoor.

Wij danken ook onze andere genodigden. In hun diensten werken heel wat collega's ten bate van de Logistiek. Uitbetalingen, bijhouden van persoonlijke dossiers, opstellen van wachtlijsten, het verzorgen van maaltijden, opleidingen aan de diverse personeelscategorieën, het zijn maar enige voorbeelden van diensten die Uw mensen dagelijks leveren aan ons. Wij danken U dat U onze blijk van waardering voor deze service hebt aanvaard door hier aanwezig te willen zijn.

Een gelegenheid als vandaag wordt dikwijls benut om even achterom te kijken en het afgelopen werkjaar in 't kort te overlopen. Er gebeurde de afgelopen 12 maand echter zoveel, en een deel zou ik zelfs kunnen vergeten gezien dit dateert van voor mijn aankomst in april, zodat ik me zal beperken tot een paar grotere evenementen die vooral naar buiten toe een zekere weerslag hadden.

Zoals gepland is de verhuizing van Oostende naar hier nu in zijn eindfase want enige weken geleden is uiteindelijk ook de laatste over te brengen werkplaats hier aangekomen. Dit overbrengen van werkplaatsen liep niet altijd van een leien dakje. Eén van de belangrijkste redenen was wel het grote tijdsinterval dat verliep tussen de eerste plannen van inrichting en de uiteindelijke reële inplanting zelf. Maar alles is toch nog min of meer in goede plooiën gevallen en we hebben dus een goede reden om na het eten straks een wat officiële opening van de loodsen te organiseren waarop U nu allen al uitgenodigd bent.

Un deuxième évènement important fut la remise à la Marine française du Dianthus, du Fuchsia en de l'Iris. Ce projet a été suivi par beaucoup, au début avec beaucoup d'inquiétude mais, à fur et à mesure que le temps passait, avec de plus en plus d'admiration. J'ai déjà en l'occasion de vous informer des diverses réactions, aussi de l'étranger, que notre commandement a reçues. Si le général, directeur de la DGA prône que "ce programme est à ma connaissance le premier d'une telle envergure, qui se réalise dans les limites du budget et de temps prévues, à la satisfaction complète du client", vous avez le droit d'être fiers et je ne peux que répéter mes félicitations.

Er werd ook verder gewerkt aan de invoering van totale kwaliteit. Stilaan zijn we in staat om deze moderne aanpak van werken uit te dragen. Op het hoogste niveau, de Marineraad met name, wordt de invoering van een strategisch plan voor TQL uitgewerkt. Op het terrein hebben we al menige vergadering kunnen beleggen met onze directe klanten, voornamelijk de vloot. Het spreekwoord "woorden wekken, voorbeelden strekken" is dus van toepassing. Het is duidelijk dat de geleverde inspanningen vruchten beginnen af te werpen. Terecht mogen we ook van **totale** kwaliteit spreken. Niet alleen vanwege de connecties met de autoriteiten en de schepen maar ook omdat nu al het

personeel van ons commando meedoet. Om dit te onderlijnen wens ik nu even mijn toespraak te onderbreken voor een korte maar zeer symbolische gebeurtenis. Ik heb de eer, in Uw aller aanwezigheid, de heer Landrie, General Manager van SAIT, uit te nodigen om samen met mij het kwaliteitscharter van onze burgerwerklieden te ondertekenen. Ook zij engageren zich dus en laten alzo zien, niet enkel en alleen door hun aanwezigheid hier, dat ze, alhoewel ze eigenlijk niet tot de Marine behoren, er zich toch zeer innig mee verbonden voelen.

Ik gebruikte daarnet met opzet het woord "beginnen": we staan inderdaad voor een nog lange weg maar we mogen ons daar echter niet laten door afschrikken. Ook onze voorgangers kenden analoge situaties. In de archieven vond ik de volgende tekst, uitgesproken op 8 december 1967, dus op drie dagen na 30 jaar geleden, door de toenmalige CPV Geluyckens; ik citeer: "Uw taak is niet af, Uw belangstelling moet gaan naar alles wat de techniek in de diverse domeinen biedt. Om al onze krachten samen te bundelen moeten dus onze kleine middelen met maximaal rendement uitgebaat worden. De Logistieke Groepering heeft al baanbrekend werk verricht en dynamische realisaties tot stand gebracht.

Mais ce n'est point fini. "Et je cite encore : "En effet, le moment est à la restructuration, à la rationalisation. Ces mots signifient économies. Chaque jour est une bataille sans cesse recommencée pour assurer l'existence même de notre Force Navale. Nous ne pouvons admettre le moindre gaspillage. Avec nos moyens relativement pauvres, nos navires doivent continuer de naviguer le plus possible. Nous devons nous montrer, si nous voulons survivre, et nous devons être prêts à accepter d'être examinés à la loupe. Ce sera peut être une question de vie ou de mort. Mais je veux vous faire partager mon optimisme. J'ai confiance dans l'avenir car j'ai confiance en vous" - fin de citation. Même après 30 ans, cette citation a gardé toute sa vérité et son actualité.

Il est vrai que de grands changements ont eu lieu les dernières années et pas uniquement à la Marine ou dans les Forces Armées. Notre société aussi est secouée. Beaucoup de nos concitoyens ont le coeur engourdi; le confort et la facilité les rendent indifférents aux problèmes du monde, à la peine des autres. Beaucoup ont le coeur froid, ils ne cherchent pas à se dépasser pour mieux se donner. Je vous demande de ne pas vous limiter à constater cette évolution, de ne pas vous laisser décevoir par la tournure des événements même si certains croient que n'importe qui peut dire n'importe quoi. Est-ce que celui qui a la santé pour venir travailler a le droit d'être pessimiste?

Egoïsme is één van de slechtste instellingen die men kan hebben. Ieder van ons, tot welke categorie van personeel men ook behore, onder welk statuut men ook werke voor de Marine, ieder van ons heeft zijn eigen capaciteiten. Als we erin slagen, zoals voor het project Dianthus, Fuchsia en Iris, elk ons deel te dragen als lid van eenzelfde team, in vriendschap en met wederzijds begrip, dan zal iedereen snel voelen dat men altijd meer terugkrijgt, onder diverse vormen, dan wat men zelf heeft moeten geven. Zeg niet : onze bijdrage is niet meer dan een kleine druppel. Zonder onze druppel zou de zee minder groot zijn. Samen maken we het werk lichter. Daarvoor reken ik op U omdat het kan.

Tot slot en alhoewel we nog maar begin december zijn, wil ik eindigen met U en al Uw dierbaren alvast het allerbeste voor het komende jaar toe te wensen. Een goede gezondheid in de eerste plaats, vreugde ook in Uw werk met en voor alle collega's. Bien que nous ne sommes qu'au début du mois de décembre, je termine en vous souhaitant, ainsi qu'à vos proches, beaucoup de bonheur pour l'année qui vient. Une bonne santé d'abord mais aussi beaucoup de satisfaction dans votre travail avec et pour tous les collègues.

Leve de Logistiek Vive la Logistique. Merci.

De toespraak werd gevolgd door de eedaflegging.

Volgende militairen legden de eed af:

2MR P. Jooris

1MT M. Deckmijn

1MT I. Deroo

1MT J. Maes

De eedaflegging werd gevolgd door de uitreiking van de eretekens.

Kruis van Officier in de Kroonorde:

Croix d'Officier de l'Ordre de la Couronne:

FKP A. Bracke

Kruis van Ridder in de Kroonorde:

Croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne:

LDV C. Iserentant

1MC H. Moors

MTC F. Beckord



Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II:

Croix de Chevalier de l'Ordre de Leopold II:

1OM G. Bauwens

Gouden Palmen in de Kroonorde:

Palmes d'Or de l'Ordre de la Couronne:

QMC Cl. Van Der Velde

KMC J. Beernaert

Gouden Medaille in de Orde van Leopold II:

Médaille d'Or de l'Ordre de Leopold II:

1MC J. Vandewalle

1MC C. Becue

MTR J. Thielens

Militair Ereteken van Eerste Klas:

Décoration Militaire de Première Classe:

1MC W. Provoost

1MR Y. Bar

1MR M. Vermote

MTR P. Mommens

MTR M. Sabbe

MTR P. Plasmans

2MR M. Hollevoet

Militair Ereteken van Tweede Klas:

Décoration Militaire de Deuxième Classe:

1MR M. Godts

MTR G. Vanheste

MTR P. Heselmans

MTR G. Blomme

MTR B. Tonneau

1MT E. David

1MT P. Vandewoestyne

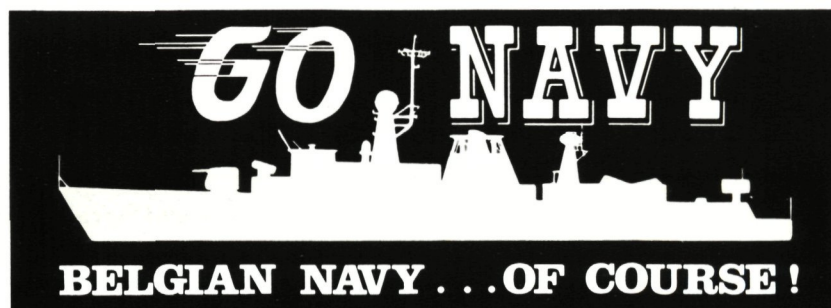


**ZELFKLEVER
AUTOCOLLANT**

25,-BEF

Portkosten 17,-BEF

Frais d'envoi 17,-BEF



Met rust

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



1LZ (b.d.) G. CORNILLIE

Mise à la pension

Les Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou le seront sous peu. La rédaction leur souhaite beau-coup de succès.

1OM (b.d.) E. DUFOSSEZ

1OM(b.d.) F. LAPEIRE

1MC (e.r.) J. HALLEUX

SMU(b.d.) F. PELEMAN

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



1LZ (b.d.) E. SMETS

1MC (b.d.) J. GOETHALS

1MC (b.d.) A. OTTE

1MC (b.d.) V. TRATSAERT

KMT (b.d.) R. VANPARYS

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



FKP (b.d.) A. STROOBANT

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

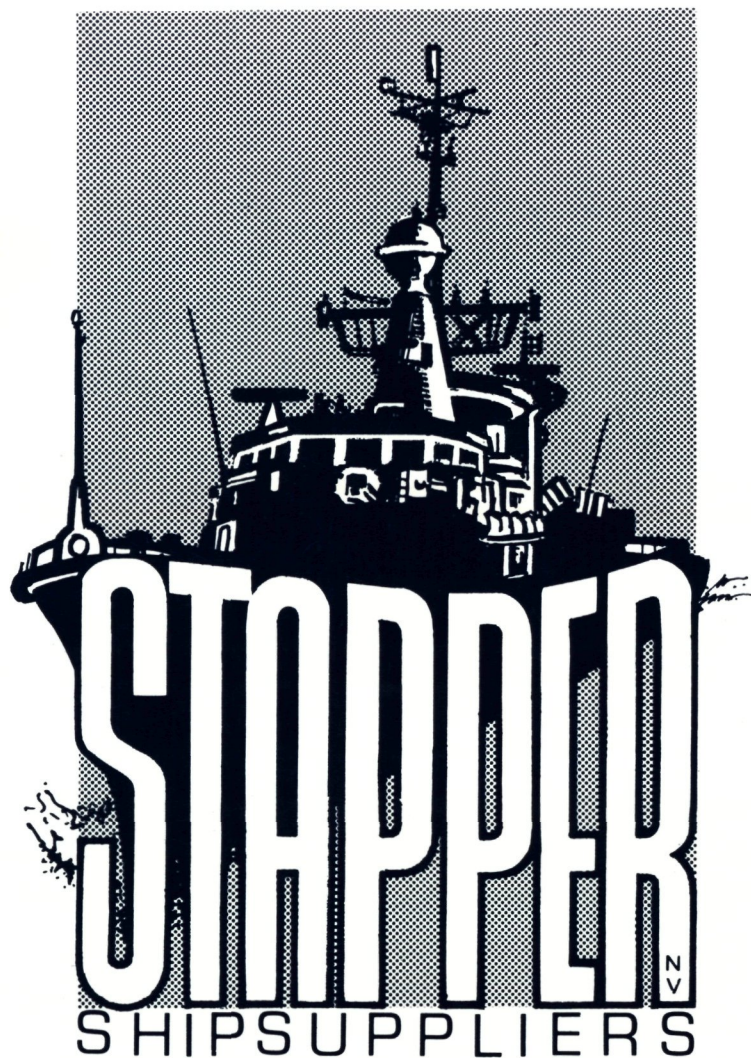
ABELOOS M. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 MIDDELKERKE
 ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
 ARRIGHI D. - KRAAINEM
 BAERT H. - HASSELT
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BERO M. - OOSTENDE
 BERTIEAUX J.-M. - EUGIES-HAINAUT
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
 BILLET G. - BRUGGE
 BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION
 VALMONT
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BLOMME W. Korvetkapitein - KOOLKERKE
 BOECKMANS R. - BRUXELLES
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BORGHIS 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
 CARLIER L. Fregatkapitein (R) - PARIS
 CARROUHY Ph. - BRUXELLES
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
 CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. - BRAINE-
 LE-CHATEAU
 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
 DECORTE B. - OOSTENDE
 DE COSTER L. Premier Maître Chef (e.r.) - IZMIR
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. Lieutenant de
 vaisseau 1ère Cl. (Hre) - OHAIN
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE
 de HEMPTINNE E. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. (Hre)
 - SERVILLE
 DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM
 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
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - BRUGGE
 DEPOORTER V. - HOEVENEN
 DERMAUT P. Erevaandrig-ter-zee - MOEN
 DEROO J. - LOVENDEGEM
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE
 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-VANDENECKHAUT 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
 GOOSSENS J. - EVERE
 GRAUX P. - AUDERGHEN
 HANTON J.-M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE
 HEILMAN CH. - OOSTENDE
 HELLEBAUT - AALST
 HELLEMANS M. Fregatkapitein - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) -
 BREDENE
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERMIS SODALES -OOSTENDE
 HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEUSDENS R. - LA GLEIZE
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
 HIA P. - Premier matelot - TOURNAI
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 OOSTENDE
 HOSTE R. - LEERS (FRANCE)
 HOUZEAU DE LEHAIE Cl Lieutenant de vaisseau 1ère
 Cl. (Hre) - BINCHE
 HUGET P. Korvetkapitein (R) - ITTERBEEK
 HUYGENS H. Luitenant-ter-zee - HEVERLEE
 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
 MARSIA L. Capitaine de corvette - BRUXELLES
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate (Hre) - BRUXELLES
 MASURE D. Erefregatkapitein - Oostende
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MAXI-STOCK VIERSTRAETE - ICHTEGEM
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 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
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN
 ZEEMACHT KEMPEN - GEEL
 NAUDTS J. - OOSTAKKER
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK
 PICHLER Ch. - BERCHEM
 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
 REYNIERS O. - SINT-NIKLAAS
 ROSIERS J. Capitaine de vaisseau - BRAINE-L'ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 ROYAL YACHT CLUB BRUXELLES - BRUXELLES
 SAUSSEZ G. - REBECQ
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de frégate (Hre) - BRUXELLES
 SCHLIM A. Vice-amiral aviateur (e.r.) Chevalier - BRUGGE
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau - OOSTENDE
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIBRET M. Mme - ST. HUBERT
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 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
 TAS J. - WAASMUNSTER
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THIBAUT DE MAISIÈRES C. Commodore - BRAINE L'ALLEUD
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT
 THYS R. - EDEGEM
 TOREMANS G. - PELLENBERG
 TREMPONT G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 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 BUSSEL M.-R. Fregatkapitein MAB - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE
 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) - ANTWERPEN
 VANLERBERGHE G. Fregatkapitein - OOSTKAMP
 VAN NECK Dirk - AALST
 VERCRUYSSSE Y. Bandenbenodigdheden - KOEKELARE
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de division - OTTIGNIES
 VERLAINE J. - LIEGE
 VERSCHULDEN C. - BRUXELLES
 VILAIN A. - RECOGNE
 VITTONI V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VRIENDENKRING GEPENSION. ZM - OOSTENDE
 WARNAUTS P. Capitaine de frégate - BRUGGE
 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 december 1997
 Clôturé à la date: 15 décembre 1997



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 59 37