

Message in a bottle

30 jaar geleden vonden 7 ontmijners  
de dood in Oostduinkerke

Voilier-école "Amerigo Vespucci"

De loodsboten van het Marinekorps

42e jaargang - 42e année nr. 256 - '99/3

# NEPTUNUS

## *Marine*



# NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP "NEPTUNUS"

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

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



# RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A "NEPTUNUS"

par versement/virement  
de 500,-BEF. sur notre  
compte en banque  
n° 473-6090311-30  
de NEPTUNUS, Ostende.

Vous pouvez également  
prendre un abonnement de  
soutien de 750,-BEF.  
ce qui correspond au prix de  
revient réel de la revue,  
ou mieux encore... un  
abonnement de bienfaiteur  
1.000,-BEF.



## "NEPTUNUS"

42e jaargang - 42e année nr. 256 - '99/3

Directeur - Directeur:  
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:  
J.-C. Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge

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

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

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift - Revue Maritime Trimestrielle  
Uigever - Editeur: VZW Neptunus ASBL  
Postbus 17, 8400 Oostende - Boite postale 17, 8400 Ostende

Prijs per nummer: 150,-BEF  
Prix par numéro: 150,-BEF  
Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel)  
750,-BEF (beschermend - soutien)  
1.000,-BEF (weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland: 1.100,-BEF  
Abonnement étranger: 1.100,-BEF  
voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus  
sur le compte 473-6090311-30 de 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

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar  
gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.  
Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque  
moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'éditeur.

In België gedrukt bij "Vanden Broele", 8200 Brugge  
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele", 8200 Brugge

Copyright 1999 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende  
Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:  
Jean-Claude Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge.

# INHOUD

# SOMMAIRE

nr.3 oktober 1999  
octobre

Editoriaal	162
Editorial	
door / par Saint Bernard du Spuikom	163
Message in a bottle	
par P. Latinis	165
30 jaar geleden vonden 7 ontminers de dood in Oostduinkerke. Als de dag van gisteren...	
door F. Bruneel	171
Les périlleux convois de l'Arctique	
par P. Eygenraam	175
BNS Bellis belgische bijdrage aan nieuw permanent mijnbestrijdingseskader van de Navo	
door G.A.H. Toremans	178
Le port omnium de Boulogne-sur-mer	
par H. Rogie	181
Stanavforlant terug in thuiswateren na Mediterraan intermezzo	
door G.A.H. Toremans	183
Le Vice-amiral aviateur Chevalier André Schlim nous a quitté	
par J.C. Vanbostal	185
Vice-admiraal vlieger Ridder André Schlim heeft ons voor goed verlaten	
	186
De loodsboten van het Marinekorps	
door J. Van Raemdonck	188
Un voilier prestigieux en visite à Gand: l'Amerigo Vespucci a attiré les filles	
par P. Poelman	190
Voilier-école "Amerigo Vespucci"	191
Een prachtig zeilschip op bezoek te Gent: De Amerigo Vespucci trok de jonge meisjes aan	
door P. Poelman	193
Opleidingsschip "Amerigo Vespucci"	194
Info Marine	197
Tour de France à la Voile: la Marine détache le Valcke pour accompagner les participants et l'Ostendais Luc Dewulf sort vainqueur final	
par J.C. Vanbostal	222
Oostense Cruiseterminal in stationsgebouw	
door H. Rogie	224

Modelisme naval...	
Le cuirassé Richelieu 1/50 ème	
par E. Bauthier	225
Boekbespreking	
"Rain later, Good"	
"To Render Safe"	
"Steel, Ships and Men: Commel Laird 1824 to 1993"	
"Vrachtschepen van de wilde vaart"	
door F. Neyts	229
Woorden uit de zeemanskist: boegspriet	
door wijlen IOM(b.d.) J.B. Dreesen	231
Nice to know	233
Aanleggen van vreemde militaire schepen in België	
Escalles de navires militaires étrangers en Belgique	237
Kroniek van het personeel - Chronique du personnel	238

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle  
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift  
M. Van Bussel

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
J.-C. Vanbostal

Lay-out  
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction  
J.-P. Duperroy - Mevr. A.-M. De Backere  
M. Vanderstraeten - Mevr. C. Cappon

Dienst publiciteit - Service publicité  
V. Segaert - C. Cappon

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
Neptunus b.p./pb 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66

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

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-C. Liénart

Président - Voorzitter: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:  
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck,  
G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal,  
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe

# Editoriaal

## TE VEEL BESCHEIDENHEID SCHAADT

In maritieme middelen is iedereen het er roerend over eens dat een land dat aan de open zee grenst, over een militaire Marine moet beschikken. In oorlogstijd op maritiem vlak de solidariteit bewerkstelligen om voor het land de aanvoer te kunnen verzekeren van de goederen die onontbeerlijk zijn voor het instandhouden van de economie, is de hoofdreden van bestaan van de Marine. De talrijke taken en opdrachten die onze Marine in vreedstijd vervult ten voordele van verschillende Ministeries (Landsverdediging, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Handel, Wetenschappelijk onderzoek) en ook voor internationale organisaties, rechtvaardigen reeds op voldoende wijze haar reden tot bestaan

Navo-solidariteit, aanpassingsvermogen, doeltreffendheid, mobiliteit, politico-militaire soepelheid en menselijk uithoudingsvermogen zijn de kenmerken van onze Marine. Meer dan 50 jaar reeds wordt haar beroepsbekwaamheid unaniem door alle partners geprezen, recent nog tijdens het optreden in de Adriatische Zee. De Canadese Commodore David G. MORSE, COMSTANAVFORLANT (CSNFL) vertrouwdde ons onlangs nog toe: "She came around the corner (nl. komend van Toulon) and was immediately ready to operate. That means reability and motivation of the whole crew". En de 2500 bemanningsleden van de basis te Zeebrugge en elders putten kracht uit dit gezegde, overtuigd dat ze zijn (evenals U vrienden lezers) van de goede zaak. Nochtans komt deze waardering, bekend bij de ingewijden, niet altijd even goed over bij onze bevolking. Waarom niet?

De meeste opdrachten van een Marine hebben plaats ver van huis, zodat wie hierin geïnteresseerd is, maar zelden de ware toedracht concreet kan beleven. Anderzijds zijn zeelui van nature uit zwijgzaam, en voelen ze geen behoefte om de ingewikkeldheid van hun beroep aan anderen uit te leggen. Hun beroep is varen en niet "Public relation man" of expert in mediacommunicatie spelen om op te scheppen met hun daden.

Doch laten we luidop praten, laten we van ons horen! Indien moed en intrinsieke waarden door iedereen erkend worden, moeten ze evenzeer op prijs worden gesteld. Zonder valse schroom, bescheidenheid en omzichtigheid als antithese van verwaandheid. Om bij de publieke opinie belangstelling en overtuiging op te wekken, moet voortdurend informatie gegeven worden over alles wat gebeurt, met stof tot nadenken. Voor velen is het niet evident dat onze Marine, die de laatste jaren meer en meer wordt aangezocht om opdrachten uit te voeren, het moet stellen met minder manschappen dan vroeger. Zo is het deels aan het ontbreken van een beschikbare vervangingsbemanning te wijten dat de 152 bemanningsleden van de Wandelaar langer dan voorzien van huis zijn weggebleven (ongeveer 6 maanden).

Gedurende geruime tijd werd aangenomen dat de operaties en diverse crisissen waaraan onze zeelui en andere militairen zouden deelnemen, precieze opdrachten zouden zijn van korte duur. We moeten echter vaststellen dat we vandaag worden geconfronteerd met een openvolging van dergelijke "punctuele" opdrachten, hetgeen uitdraait op een bijna permanente activiteit, wat dan ook resulteert in een grotere rotatiecoëfficiënt voor bemanningen en materieel.

Maar wie weet dat allemaal? Wie is hiervan op de hoogte, als er over dit alles enkel met een zekere bescheidenheid wordt gesproken.

Het moet voor ons allen een bezorgdheid zijn dat het beeld en de filosofie van onze Marine met alle mogelijke middelen aan de bevolking kenbaar wordt gemaakt. Want het grote publiek, dat onze politici kiest, moet overtuigd worden van de vooraanstaande rol die onze Marine speelt zowel op nationaal als internationaal vlak.

Zo kan iedere burger met kennis van zaken, druk uitoefenen op de "decision-makers" opdat de begroting en resoluties zouden goedgekeurd worden, om zo de Marine in staat te stellen de taken uit te voeren die haar door de regering worden opgelegd, voor de veiligheid en de economie van ons land.

Zeker, informeren en alom aanwezig zijn vergen investeringen. Spijtig genoeg wordt maar al te dikwijls vastgesteld dat, geconfronteerd met financiële beperkingen, het budget "personeel" en "public-relations" het eerst wordt getroffen. Op korte termijn heeft dit geen tastbare negatieve gevolgen. Maar pas op voor de toekomst! Men zou meer middelen moeten hebben om ons op een grotere schaal kenbaar te maken. Het gaat om het vertegenwoordigen van ons land en het belang van de ganse gemeenschap.

Maar bovenop deze traditionele vormen van informatie, is het nu meer dan ooit van het allergrootste belang dat iedereen onder ons, elk op zijn niveau hetzij officier, onderofficier, reservist of ZM/FN lover, e.a., de Marine beter leert kennen, zich informeert over wat gebeurt en zal gebeuren, en van het stadium van passief toekijker overschakelt op een meer actieve rol. Iedereen moet in zijn omgeving en werkmilieu een P.R.-man zijn, en alles wat met de Marine te maken heeft propageren en in het daglicht stellen, een Marine waar we trots op zijn.

Door dergelijke bijdrage van iedereen kan zich in ons land een nieuwe gemoedsgesteldheid ontwikkelen die men in Anglo-Saksische landen bestempelt "Sea Minded". Dank zij onze inspanningen kan de grote massa gesensibiliseerd worden en kan er een mentaliteitsverandering ten goede optreden

De tijd dringt. U bent allen bevorderd tot opdrachtgevers van de maritieme public-relations. "Breek het gelid" ... en ... aan het werk!

*Saint Bernard du Spuikom*

# Editorial

## TROP DE DISCRETION NUIT!

Dans les milieux maritimes, nul ne conteste la nécessité évidente pour un pays ouvert à la mer, de disposer d'une marine militaire. La raison d'être fondamentale de la Marine: assurer la solidarité en matières navales en temps de guerre pour garantir à la nation l'apport maritime des besoins et produits nécessaires au fonctionnement de son économie. En Belgique par exemple, la multiplicité des tâches qu'assume notre Marine en temps de paix, au profit de nos différents ministères (Défense nationale, Affaires Etrangères, Justice) et d'instances internationales, prouve à suffisance son incontournable raison d'être.

Solidarité-OTAN, flexibilité, efficacité, mobilité, souplesse politico-militaire et endurance humaine sont les termes récurrents qui qualifient notre Marine. Son professionnalisme est unanimement reconnu par ses partenaires de l'Alliance depuis plus de 50 ans par ces mêmes experts qui récemment encore mirent en exergue ces hommes et navires qui oeuvrèrent en Adriatique. Le Commodore canadien David C. MORSE, "COMSTANAVFORLANT" (CSNFL), nous confiait il y a peu, à propos de l'engagement du F912. WANDELAAR (SHARP WATCH): "She came around the corner (ndr: venant de Toulon!) and was immediately ready to operate. That means reability and motivation of the whole crew!" Et, les 2.500 et quelques marins des bases de Zeebrugge ou d'ailleurs confortent le propos, étant tous convaincus, comme vous amis-lecteurs, de son bien fondé.

Toutefois cette image de marque, positive auprès des initiés, n'est pas toujours perçue avec autant d'acuité et de pertinence par l'ensemble de nos concitoyens. Pourquoi?

La quasi totalité des missions d'une marine se situant loin en mer, au-delà de l'horizon, le spectateur intéressé mais frustré, ne peut que rarement visualiser la finalité concrète. D'autre part, les gens de mer, taciturnes de nature ou par atavisme, n'éprouvent pas le besoin d'extérioriser la complexité de leur profession à des terriens. Leur métier est de naviguer et non d'oeuvrer comme "public relation-man" ou expert en communication médiatique pour vanter leurs mérites.

Au contraire, parlons haut ! Si prouesses et qualités intrinsèques sont reconnues par tous, il y a lieu d'en faire largement état, sans fausse pudeur. Foin de modestie, de discrétion gérée comme antithèse de prétention. Pour intéresser et convaincre l'opinion publique, il faut l'informer. Lui transmettre en permanence renseignements et faits palpables, lui fournir matière à réflexion.

Il n'est pas évident pour quiconque de concevoir le fait, que notre Marine, de plus en plus sollicitée ces dernières années, dispose de moins d'hommes et moyens qu'auparavant. Qu'en conséquence, si les 152 membres d'équipage du WANDELAAR - et d'autres aussi - restèrent plus longtemps que prévus en campagne (près de 6 mois!), cela est dû en partie, au manque de disponibilité et/ou de possibilités de remplacement.

Pendant longtemps, il était patent que les opérations et crises diverses auxquelles participaient nos marins et militaires, seraient du type 'ponctuelles' et de plus ou moins courte durée. Après analyse, force est de constater qu'on assiste en fait à une succession de 'crises ponctuelles' et que cette juxtaposition d'opérations engendre une activité contraignante et permanente qui requiert l'application d'un coefficient de rotation plus élevé pour les hommes et le matériel. Dans cette logique implacable, il est impératif de plaider et d'argumenter pour une adaptation des moyens de défense aux besoins de demain.

Qui sait toutes ces choses si elles sont diffusées avec une certaine retenue?

Propager sans cesse l'image de marque et la philosophie de notre Marine auprès de la population, cultiver son rayonnement par tous les moyens, se doit d'être une préoccupation pour tous. Car il est essentiel que le grand public, l'électeur de nos dirigeants politiques, soit convaincu de son rôle primordial sur le plan (inter)national. Pour qu'en connaissance de cause, chaque citoyen fasse pression sur les 'décision-makers' pour que soient votés budgets et résolutions. Pour qu'elle puisse en toute sécurité accomplir les missions que lui confie(ra) le Gouvernement, au bénéfice de la sécurité et de l'économie du pays.

Certes, informer et gérer son image de marque, être présent en toutes circonstances, implique des investissements. Malheureusement on constate trop souvent que confronté à des restrictions financières le budget "personnel" et "relations publiques" est réduit en priorité. Cela n'engendre aucune conséquence négative mesurable à court terme. Mais gare à l'avenir! Il faut au contraire augmenter la masse de manœuvre pour diffuser toujours plus largement. Il y va de la représentativité de la nation et de l'intérêt de toute la communauté.

En complément des moyens d'information et de diffusion traditionnels déjà utilisés, il importe, aujourd'hui plus que jamais, que chacun d'entre nous à son niveau; marin de carrière, officier, sous-officier de Réserve, ex-milicien ou ZM/FN-lovers de tous bords, prenne à coeur de connaître sa Marine, de s'informer en permanence sur son évolution et de passer du stade spectateur-contemplatif à celui d'acteur. D'oeuvrer activement en authentique "Public Relation-man" pour, dans son environnement, enseigner la mer, ses marins, ses multiples aspects et ceux de cette Marine qui fait notre fierté à tous. C'est en contribuant ainsi que pourra se développer dans ce pays, ce que les anglo-saxons qualifient de sea-minded. C'est au prix de ces efforts que sera sensibilisé la grande masse et que s'effectuera cet indispensable changement des mentalités.

Il urge d'agir! A vous tous désormais promus "chargés de mission de Relations Publiques Maritimes tous azimuts": Rompez les rangs et... au boulot!

*Saint Bernard du Spuikom*

# Havenbestuur Brugge·Zeebrugge



## Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv

P. Vandammehuis  
Isabellalaan 1  
B-8380 Zeebrugge  
tel. 050-54 32 11  
fax 050-54 32 24

internet: <http://www.zeebruggeport.be>  
e-mail: [mbz@zeebruggeport.be](mailto:mbz@zeebruggeport.be)

# MESSAGE IN A BOTTLE



L'HMS Ocean en 1957, un souvenir inoubliable pour 11 marins belges.

**D**urant la période "Standing Naval Forces in the Channel" (SNFC) du M917 CROCUS, un bien étrange message est arrivé dans nos mains.

Lors du traditionnel cocktail du premier jour d'escale à Oslo le 5 mars dernier, l'ambassadeur de Belgique en Norvège et Islande - Mr Marc Baptist - remit au commandant Jan De Beurme et à l'enseigne de vaisseau Christophe Colonval un document bien particulier.

Le 17 avril 1998, une petite fille d'Islande (Sigurábra Rúnarsdóttir) se promenait sur la plage non loin de sa ferme natale et découvrit une bouteille contenant une feuille de papier jauni.

Elle ouvrit la bouteille et trouva un message datant du 9 juin 1957, écrit par 5 matelots belges.

Elle décida de remettre ce document aux autorités belges à Reykjavík. Voilà comment ce document nous est arrivé.

## **Standing Naval Forces in the Channel (SNFC) 98-99**

**L**e 14 septembre 98, le M917 CROCUS partait pour participer à Stanavforchan (SNFC). Mais

l'aventure commença bien avant. Nous avons suivi et réussi les qualifications opérationnelles traditionnelles: MJTT, MOST (10 semaines) et ensuite une période d'immunisation (degaussing) à Brest ce qui nous mena fin juin 98.

Un changement de commandement (le Lieutenant de vaisseau Jan De Beurme succéda au Lieutenant de vaisseau Carl Gillis), une croisière d'été avec les élèves de l'OCA et les congés, nous arrivons donc à la date fatidique du 14 septembre: le départ. Et malheureusement, un premier incident personnel: le commandant est victime d'une crise d'appendicite. Les Opérations nous envoyèrent un remplaçant de choc pour deux semaines: le commandant Plumier. Une météo effroyable nous attendait dès la sortie de Zeebruges mais nous en avons vu d'autres.

Nous avons rejoint la force pour un programme d'entraînement léger afin de faire connaissance et d'apprendre à nous connaître sur le terrain.

Le SNFC était composé de 6 navires: le VIDAR et le MAALOEY (N), le DORDRECHT (NL), le CROMER (UK), le VÖLKLINGEN (D) et le CROCUS.

Le Vidar est notre navire de commandement et logistique, le Maaloey est

un catamaran chasseur de mines. Le Vöklingen est l'antiquité de la force, le Cromer dégage la rigueur anglaise. Le Dordrecht et le Crocus sont de type CMT.

Je vous ferai grâce dans ce récit de notre programme journalier mais sachez que nous pratiquons régulièrement des exercices variés tels que ravitaillement à la mer, fleetex et même la chasse aux mines.

La preuve, nous avons eu l'occasion de trouver une vraie mine, ce qui fit la joie de l'équipage (et surtout de nos plongeurs).

Mais le STANAV, ce n'est pas seulement un exercice, il y a la philosophie. Vous rencontrez des marins d'autres nations avec des mentalités différentes. Ces rencontres sont et resteront dans nos mémoires. A chaque escale, le traditionnel "cocktail party" permet de côtoyer de nouvelles personnes et personnalités. De même, les équipages se rencontrent par le biais du sport ou des visites culturelles sur chaque navire: je veux bien entendu parler des "beercalls". Nous pouvons goûter les différentes spécialités locales. Le "beercall" belge se passa lors de la dernière escale (première partie) à Ipswich.

Le thème: NOËL, chaque invité devait se présenter avec un bonnet de

Père Noël. Nous avons trouvé en ville un sapin avec illumination, quelle chance.

Le 9 décembre, nous quittions Ipswich pour un retour bien mérité vers Zeebrugge. Nous avons pleinement profité de notre période de congé de fin d'année à la maison pour la joie de nos familles.

Mais le SNFC du Crocus n'était pas fini. En effet, le 7 janvier marqua le début de notre deuxième période. Avec de nouveaux compagnons, le Rauma, le Frankenthal, le Sandown qui ont remplacé respectivement le Maaloey, le Völklingen et le Cromer.

Nous ferons moins d'escales mais le programme semble chargé. Nous avons effectué un mini - MOST de 18 jours précédant une période de repos à Glasgow.

Durant cet exercice, nous avons battu un record de chasse aux mines: en douze heures, nous avons classifié 50 contacts ressemblant à des mines, identifié 11 mines et détruit deux vraies mines. Il semble que les petits Belges du SNFC restent au top, la réputation oblige.

### A la recherche des auteurs du message

Dès notre retour en Belgique, je multipliais les recherches pour retrouver nos anciens collègues probablement à la pension.

Le premier retrouvé fut Jacques Dziechiarek alias Broneck, domicilié dans la région de Charleroi.

L'accueil qu'il me réserva, ainsi que sa charmante épouse, me surprit agréablement. Je peux vous affirmer que la Marine reste sa passion principale. Broneck me montra de nombreuses photos et me relata l'histoire extraordinaire de cette bouteille. Il me remit aussi une liste d'anciens de la Marine ce qui me facilita grandement la tâche.

Après quelques coups de téléphone, l'équipe était au complète.

Pierre Latinis s'est aussi montré très content et surpris et va vous raconter l'histoire de cette bouteille qui resta donc 41 ans à la mer ainsi en avait décidé Neptune.

Le reste de l'équipe est aussi sur le pied de guerre et attend naturellement des nouvelles de cette aventure.

Le commandant, les officiers et l'équipage du BNS CROCUS ont décidé de leur rendre hommage et comme on dit à bord "NEVER GIVE UP".

Nous espérons aussi dans un futur proche rencontrer nos anciens à bord de notre CMT.

Je tiens à remercier Broneck, Pierre Latinis, le personnel de Neptunus et bien entendu Mr Marc Baptist pour leur collaboration dans mes recherches.

*Enseigne de Vaisseau C. Colonval  
Officier Armement M917 CROCUS*

### L'Histoire de la bouteille à la mer .... 9 juin 1957

Un soir d'avril, je reçois un appel téléphonique tout à fait inattendu. Il émane d'un officier de la Marine. C'est l'Enseigne de Vaisseau Christophe Colonval, officier à bord du M917 Crocus qui se présente et m'annonce d'emblée avoir une nouvelle étonnante à me communiquer.

Ayant eu la chance de naviguer jusque fin 1996<sup>1</sup>, je pense que son intervention a un rapport avec mes ultimes prestations en mer.

Le Lieutenant Colonval me rappelle qu'en 1957, j'étais embarqué à bord d'un porte-avions de la "Royal Navy": l'HMS Ocean.

Quel choc, je vous l'avoue! Immédiatement je m'interroge, songeur, mais comment diable est-il au courant de mon embarquement et pourquoi m'en reparle-t-il après tant d'années?

Il ajoute d'emblée qu'en juin 1957, une bouteille contenant un message signé par des marins belges avait été lancée à la mer... et c'est cette bouteille qui vient d'être retrouvée échouée sur une côte en Islande, non loin de Reykjavik.

Cette nouvelle me fit l'effet d'un "flash". Imaginez-vous: je me retrouvais 42 ans plus jeune.

Je ne faisais pratiquement plus attention à la voix jeune et claire de l'officier. Mon émotion était à son comble. Un pan entier de ma jeunesse rejaillissait à cet instant précis.

J'avais tout juste 20 ans, j'étais alors célibataire et j'effectuais mon premier embarquement.

Aujourd'hui, à 62 ans, à la retraite et cinq fois grand-père, je suis admis à l'honorariat dans la Marine.

Je me revoyais assis à la longue table de notre "Mess-deck", le Mess 43 des "Belgian Navy's Trainees" où avec mes compagnons, je rédigeais un message reprenant nos noms et adresses, notre nationalité et le nom de notre navire. Puis sous l'oeil sceptique des autres, je jetais la bouteille par le hublot arrière du mess.

Les paroles du Lieutenant me ramènent à la réalité. Il m'explique succinctement les détails de la découverte faite par une jeune Islandaise répondant au nom de Sigurbára Rúrnarsdóttir, un vrai nom viking! C'était le 17 avril 1998

<sup>1</sup> Pierre Latinis a fait partie jusqu'en 1996 du RES SQUAD et c'est à ce titre qu'il a effectué de très nombreux rappels à bord de nos unités, notamment sous les ordres du Capitaine de frégate (R) de Gerlache de Gomery





Photo P. Latinis, Collection J. Looffen

À l'arrière du Flight deck du HMS Ocean, sous le "White Ensign" et entre deux Sikorski. Nous sommes en N°1 (première tenue) car nous attendons d'être présenté au Captain Smallwood, le commandant du porte-avions.

De gauche à droite Dziechciarek, Lagroux (caché), Van Britsom, Chief Looffen, Decroos, Authome, Rasir, Lebon, Tytgat.

## Pourquoi avons nous embarqué à bord du R68 HMS Ocean?

Nous devons cette opportunité unique au Chef d'état-major de la Marine de l'époque, le Commodore Robins.

En mars 57, relâchait à Anvers en escale officielle, le navire – école de la "Home Fleet's Training Squadron", le porte-avions HMS Ocean. Lors de cette escale qui ne passa pas inaperçue, le Commodore Robins pensa à nous, élèves candidats sous-officiers d'active de la Première Promotion de l'ECSO-FN nouvellement créée à Sainte-Croix le 1<sup>er</sup> octobre 1956.

Il demande un embarquement pour des élèves belges, ce que la Royal

Navy accepta volontiers tout en le limitant à 10 marins.

Le choix se porte aux élèves de spécialité "Pont" et "Pont-artillerie" dont je faisais partie et notre embarquement est prévu pour le 1<sup>er</sup> juin 1957.

D'Ostende, un DC4 de la Force Aérienne nous emporte vers Lossiemouth en Ecosse et après une heure de bus, nous rejoignons Invergordon où nous attendait, à coffre, le majestueux "Ocean".

Nous étions tous impressionnés par cette première vision splendide du porte-avions. Un vrai rêve!

Nous étions placés sous les ordres du Premier maître Breveté en Navigation Looffen. Ce sous-officier, authentique gentleman, fut pour nous toujours un chef exemplaire à tous égards.

À la fin de la guerre, il avait servi à bord du croiseur "HMS Bellona".

L'état-major de l'Ocean avait détaché, pour notre instruction nautique, le Petty Officer-Gunner Baker. Ce dernier ne parlant ni français, ni néerlandais, le Chief Looffen, parfait trilingue, nous servit d'interprète.

Notre classe se composait de 10 matelots. Six francophones étaient issus du 3<sup>ème</sup> peloton de l'ECSO-FN, les quatre autres venaient des 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> pelotons néerlandophones.

En voici les noms :

MAT René Authome D/D

MAT Decroos D/KN

MAT Jacques Dziechciarek dit "Broniek" D/D

MAT Georges Huyghens D/KN<sup>2</sup>

MAT Lagroux D/KN

MAT Pierre Latinis D/KN

MAT Jacques Lebon D/KN

MAT François Rasir D/KN

MAT Etienne Tytgat D/KN<sup>3</sup>

MAT Van Britsom D/D

Notre voyage et notre instruction peuvent donc débuter. L'Ocean a d'abord gagné Scapa Flow puis Reykjavík, ensuite, lors du passage du Cercle Polaire Arctique, nous avons eu droit au fameux baptême "Blue Nose".

Les escales suivantes furent Trondheim et Hambourg. Le navire fit ensuite route vers Loch Ewe (nord de l'Ecosse) pour prendre part à un exercice de commandos de marine<sup>4</sup>.

À Loch Eriboll, nous participons aux manoeuvres dans l'Atlantique en compagnie des porte-avions Ark Royal et Eagle, des croiseurs Superb

<sup>2</sup> il sera débarqué en Ecosse, après l'escale d' Hambourg

<sup>3</sup> décédé le 28 novembre 1995

<sup>4</sup> Lorsque nous étions à son bord, les avions avaient été débarqués, le navire disposait uniquement d'hélicoptères Sikorsky utilisés pour débarquer les Royal Marines.

Le DIMANCHE, 1808-00-57

CETTE BOUTEILLE A ETÉ LANCÉE  
DE L'H.M.S. OCEAN PAR  
DES MATRELS BELGES DE  
LA FORCE NAVALE.

A CELUI QUI L'A TROUVÉE,  
PRIERE DE CRIER L'ADRESSE  
SUIVANTE.

PLATINUS  
ENGREUX  
MABOMPRE.

PROF. du LUXEMBOURG.  
BELGIQUE

RENE-AUTHOME  
41, RUE DE L'INDUSTRIE  
LA BOUVIERIE  
HAINAUT  
BELGIQUE

*Handwritten signature*  
Grand boulevard

DIECHTAREK JACQUES,  
127, RUE, Jules Houssière, 127

DAMPREY  
HAINAUT BELGIQUE

FRANCOIS  
Grand'route, 10  
Belgique

Belgique

MAT. LEBON JACQUES  
83, rue de la République, 83  
Wavre (Belgique)

Belgique

Belgique

*Handwritten signature*

The famous message that has derived more than 40 years in a bottle of limonade

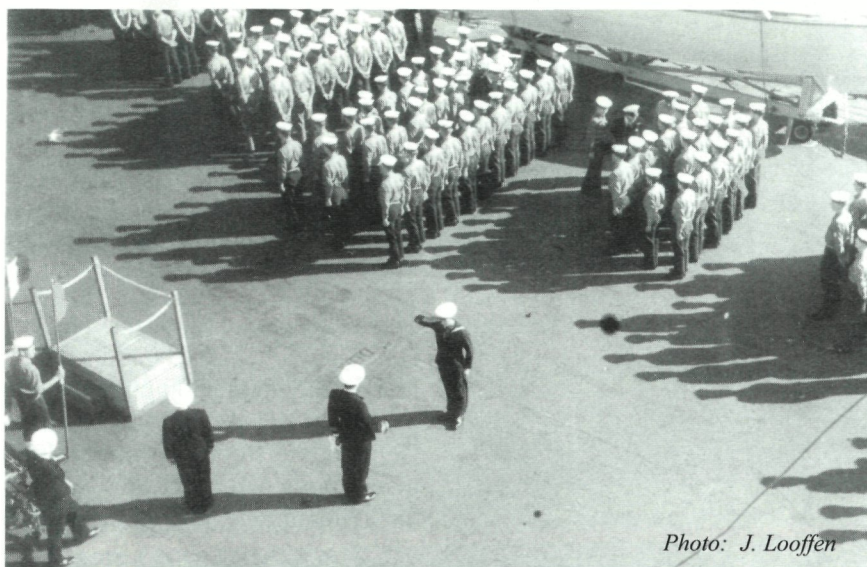


Photo: J. Looffen

On the flightdeck. Le Matelot Pierre Latinis, élève de jour, présente la "Belgian Class" au "Training Commander" en utilisant la formule d'usage "The Belgian Class is present for your inspection, Sir".

Photo: J. Looffen



En mer. Cours de gymnastique. De droite à gauche. Latinis, Tytgat, Rasir, Authome, Lebon et Lagroux

et Jamaica, du mouilleur de mines Apollo, du ravitailleur Maidstone, du pétrolier Tidereach, de plusieurs destroyers et frégates et de sous-marins.

Ensuite via la mer d'Irlande, l'Ocean jette l'ancre devant Penzance puis rejoint Plymouth où notre écolage se termine après deux mois inoubliables.

Nous sommes rentrés à Ostende à bord du M930 Rochefort et M932 Nieuwport. Notre séjour nous per-

mit d'accéder au grade de Premier matelot.

La bouteille (une vidange comme on dit en Belgique!) était une bouteille de jus de fruit achetée à la "Naafi" (nom donné à la coopérative du bord). La bière était limitée à une boîte de (33 cl) quotidienne et délivrée contre présentation de sa carte personnelle appelé "beer card". Un sous-officier était responsable du contrôle.

Nous avons lancé cette bouteille alors que l'Ocean entrait dans l'Atlantique venant de Scapa Flow. A l'intérieur, j'y ai introduit un papier reprenant les noms et adresses de cinq matelots: Lebon - Dziechciarek - Razir - Automne ainsi que la mienne.

Cette bouteille suivie par deux autres si je me souviens bien a donc navigué près de 42 ans! C'est le 22 mars 1999 que le Lieutenant Colonel du M917 Crocus me contacta par téléphone m'annonçant qu'on a retrouvé cette bouteille près de Reykjavik.

Il a pu joindre Jacques Dziechciarek à Charleroi qui a pu donner mon numéro de téléphone.

J'ai pu alors prévenir le Lieutenant Collonval que Jacques Lebon habitait Mariembourg (Chimay).

Le souhait de l'état-major du Crocus serait de pouvoir nous réunir à bord pour fêter cet événement qui sort de l'ordinaire.

A propos de

### l'HMS OCEAN (1945-1957)

Light Fleet Aircraft Carrier

COLOSSUS Class: dix navires construits dont le prototype "Colossus" fut prêt (1946) puis cédé à la marine française (1951) et navigua sous le nom d' "Arromanches".

Déplacement: 13.190 tonnes (17.720 à pleine charge)

Dimensions: 212 x 24 x 6 mètres

Machines 2 hélices, geared turbines-S.H.P. (Shaft Horse Power) 42.000 = 25 Noeuds

Equipage 1.076 hommes

Avions embarqués: 42

Construit au chantier Alexander Stephen and Soons, Linthouse, Govan

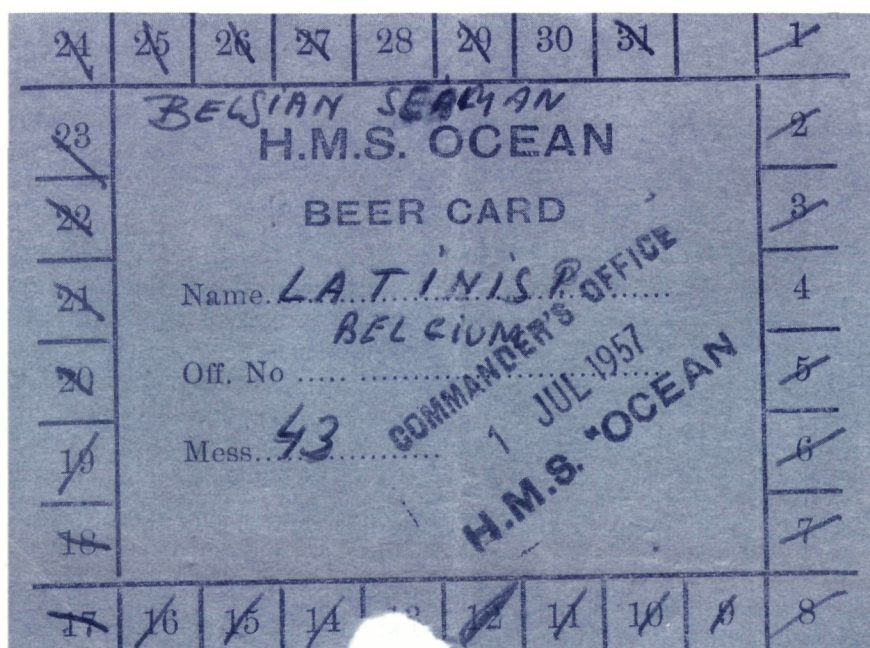
Mise sur cale le 8 novembre 1942

Lancé le 8 juillet 1944

Commissionné le 30 juin 1945

En réserve en janvier 1958

Démoli à Faslane en août 1962



La fameuse "Beer card" donnant droit à une bière par jour.

Si l'Océan sortit trop tardivement de son chantier de construction pour encore prendre une part active à la Seconde Guerre Mondiale, il eut cependant une existence peu commune.

La secrétaire de l'HMS OCEAN ASSOCIATION, Mrs Joyce Knowlson, veuve d'un des premiers membres de l'équipage de l'OCEAN a écrit l'histoire de ce porte-avions sous le titre bien évocateur "HMS OCEAN 1945-1957 Peacetime Warrior"<sup>5</sup>.

Brièvement quelques faits remarquables. En 1945, décolle de son pont le dernier avion de combat biplan, un "SWORDFISH". La même année, apponte pour la première fois dans la Royal Navy Fleet Air Arme, un avion à réaction, un "VAMPIRE". Durant la guerre de Corée, fait incroyable, ses pilotes embarqués volant sur avions à moteur à pistons, des "SEAFURY" abattent un avion ennemi Nord Coréen à réaction, un "MIG".

En Novembre 1956, l'OCEAN opère dans l'affaire du canal de Suez que les Egyptiens veulent nationaliser. Du pont de l'OCEAN s'élançant par hélicoptères les premiers commandos de marine héliportés.



En visite à Neptunus, Mrs Joyce Knowlson nous présente son livre. Elle était accompagnée de Pierre Latinis et son épouse.

Photo: J. Camps

Aujourd'hui, un nouveau vaisseau porte son nom. Le "Landing Platform Helicopter" (L.P.H.) HMS OCEAN de 21.578 tonnes équipé des tous derniers moyens sophistiqués en armement et logistique. Il est à ce jour une des plus importantes unités de la Royal Navy.

En conclusion, nous pouvons être fiers et heureux d'avoir pu vivre ces heures inoubliables à bord de ce porte-avions. Grande doit être notre reconnaissance envers le regretté Commodore Robins et notre Marine qui nous permirent de servir sur une telle unité.

Sans oublier l'Ambassadeur de Belgique en Islande et en Norvège, Mr Marc Baptist et l'état-major du Crocus qui, grâce à leur vif intérêt, autorisèrent la découverte d'une si belle saga.

Merci messieurs.

P. Latinis  
Premier-mâitre Honoraire

<sup>5</sup> publié en 1988 par Compaidd Graphics, Little Ash, Street Lane, Lower Whitley, Warrington, Cheshire WA4 4EN UK

## 30 jaar geleden vonden 7 ontminners de dood in Oostduinkerke

# Als de dag van gisteren...

Een citaat uit de Volksgazet van woensdag 11 juni 1969: "Zeven militairen van de ontminningsdienst van de zeemachtbasis van Oostende zijn dinsdagnamiddag te 15u10 bij een bomontploffing nabij het vakantiecentrum "Westhinder" te Oostduinkerke om het leven gekomen. Zes werden op slag gedood, één overleed bij de overbrenging naar het ziekenhuis van Veurne".

Dit ongeval is wellicht het meest tragische wat onze duikers-ontminners ooit overkwam. En het werd niet zomaar vergeten. Door de jaren heen kregen verschillende nieuwe promoties onderofficieren één van de slachtoffers als peter en regelmatig organiseerde de vriendenkring van duikers-ontminners herdenkingen.

Dag op dag dertig jaar later, op 10 juni '99 zijn familieleden, vrienden en sympathisanten van de slachtoffers opnieuw herenigd op de plaats van het onheil. Emoties spreken boekdelen. Voor velen is het als de dag van gisteren...

**J**uni 1969. In Oostduinkerke is de kindervakantie-afdeling "Zon en Zee" van het vakantiecentrum "Westhinder" aan uitbreiding toe. Met het komend groot seizoen voor ogen, zijn enkele bungalows in aanbouw. Op maandagavond 9 juni stoten arbeiders tijdens graafwerken op wat ze een grote granaat noemen. Veiligheidshalve worden de werken stopgezet. De ploegbaas brengt de rijkswacht op de hoogte, die op haar beurt de ontminningsdienst van de Zeemacht verwittigt. Gezien het late uur kan die dienst dezelfde dag niet meer ter plaatse komen maar zoekt de omgeving te ontruimen en vooral niet meer in de buurt te komen van het gevonden tuig.

Op dinsdagmorgen komt een speciale ploeg van de Zeemacht naar Oostduinkerke. Men stelt vast dat het niet om een buitenproportionele granaat maar om een uiterst gevaarlijke bom van vermoedelijk Britse makelij gaat. Het tuig dateert van de Tweede Wereldoorlog en bevat verdachte

zuur-ontstekers. De ontminners besluiten er een zeer ervaren collega bij te roepen en raken in afwachting

van diens komst de bom niet aan. De specialist komt omstreeks 15 uur aan en de ontruimingswerken vatten aan.



Het monument in Oostduinkerke

Foto: F. Bruneel

Enkele ogenblikken later, totaal overwacht, worden het personeel van centrum "Westhinder" en de arbeiders die een dertigtal meter verder aan het werk zijn, opgeschrikt door een enorme ontploffing. Alle ruiten sneuvelen, pas opgetrokken metselwerk zakt als een kaartenhuisje ineen en de arbeiders worden door de luchtdruk tegen de grond gesmaakt. Men snelt de ontmijners ter hulp maar er kan nog weinig baten. Nog één militair is in leven maar is, net zoals zijn zes dode collega's, onherkenbaar verminkt. Hier in de duinen heeft zich een onmenselijk drama afgespeeld. Onmiddellijk komen burgemeester De Queecker van Deurne, de gemeente waarvan vakantiecentrum "Westhinder" afhangt, en de West-Vlaamse provinciegouverneur Ridder van Outryve d'Ydewalle ter plaatse. Bij de bevolking in de streek van Oostduinkerke en vooral onder het personeel van "Westhinder", de metselaars en op de zeemachtbasis heerst een zeer grote beroering.

Nochtans waren de ontmijners een goed op elkaar ingewerkte ploeg en alle veiligheidsvoorschriften werden in acht genomen. Het tuig had geen herkenningsteken en een gewicht van 250 pond. De specialisten, waarvan sommigen meer dan twintig jaar ervaring hadden in deze branche, hadden de bedoeling het ontstekingsmechanisme ter plaatse onschadelijk te maken, in plaats van de bom van op afstand tot ontploffing te brengen. Wat er precies gebeurde, zal niemand ooit weten. Het drama kende geen getuigen. Het toeval wil dat de chauffeur van het militair voertuig de werkzaamheden geruime tijd gadesloeg maar nauwelijks een minuut voor de ontploffing naar zijn voertuig terugkeerde.

De bom, afkomstig van een Britse bommenwerper die in 1944 bij zijn terugkeer van Duitsland zijn overtollig vrachtje in zee had moeten dropen, bevond zich zo'n 40 cm. onder het zand. De met duingras begroeide plaats situeerde zich op een geïsoleerde duin, volledig met prikkeldraad afgespannen, gesitueerd tussen de vakantiekolonie en de paviljoenen,

op zo'n anderhalve kilometer van de zee. Men beschouwt het als uitgesloten dat sinds de ingebruikname van het vakantiecentrum in 1960 ooit iemand deze plaats betrad. Ze was enkel toegankelijk gemaakt met het oog op de nieuw te bouwen paviljoenen.

Het stoffelijk overschot van de zeven slachtoffers wordt naar het militair ziekenhuis van Oostende overgebracht. Koning Boudewijn komt er op woensdagmorgen 11 juni de laatste groet brengen. Commodore Lurquin, stafchef van de Zeemacht, vergezelt hem. De koning onderhoudt zich geruime tijd met de militairen en vooral met de ook aanwezige zwaar beproefde familieleden.

Op zaterdag 14 juni worden in Oostende de slachtoffers onder massale belangstelling ten grave gedragen. De ganse natie treurt omwille van deze late en onverwachte oorlogstol. In zijn lijkrede plaatst Commodore Lurquin de fataliteit van 10 juni voorop. We citeren kort: *"Het was één oproep onder vele duizenden. Dagelijks komen meldingen over gevonden oorlogstuig bij het maritiem commando te Oostende binnen. Dagelijks ook rijden onze jongens de kust af om onze stranden, onze duinen, onze badplaatsen veilig te maken voor inwoners en vakantiegangers. Zij staan ten dienste van de gemeenschap en in de uitvoering van*

*hun harde, ondankbare taak zijn zij gekend doorheen de ganse kuststrook. Het gevaar dat met hun werk verbonden is, kon soms vergeten worden, want 24 jaar lang ging het zonder ongelukken. Maar een dreigend lot bleef op hen loeren. Met de ontploffing van het oorlogstuig te Oostduinkerke gingen ook de ogen weer open en beseft men nu opnieuw welk nuttig, welk menslievend en welk gevaarlijk werk onze ontmijners opknappen"*.

10 juni 1999. Dertig jaar later. Voor een herdenkingsplechtigheid zijn familieleden van de zeven slachtoffers, vrienden, sympathisanten, de duikers-ontmijners van de Marine en tal van personaliteiten herenigd op de plaats waar het drama zich toen afspeelde. Onmiddellijk wordt duidelijk dat dit niet zomaar een herdenking is. De sfeer is sereen maar geladen. En wanneer de sprekers in hun exposé terug in de tijd gaan, pinken velen een traan weg. Vooral bij de families ligt het drama na al die jaren nog heel gevoelig. Het rouwproces duurt voort...

De opmerkelijkste toespraak komt van Kapitein-ter-zee Hugo Boden, provinciecommandant van West-Vlaanderen en hier aanwezig in naam van de Stafchef van de Marine. Hij wijst erop dat deze ontmijning zeker geen routinekus was. De bom ter plaatse tot ontploffing brengen, was onmogelijk



**KTZ Hugo Boden, Provinciecommandant West-Vlaanderen**

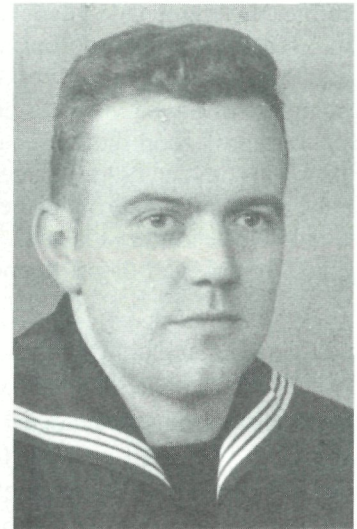
*Foto: F. Bruneel*



*IOM Alfons Hoogewijs (42 jaar)*



*IMC Marcel De Beck (47 jaar)*



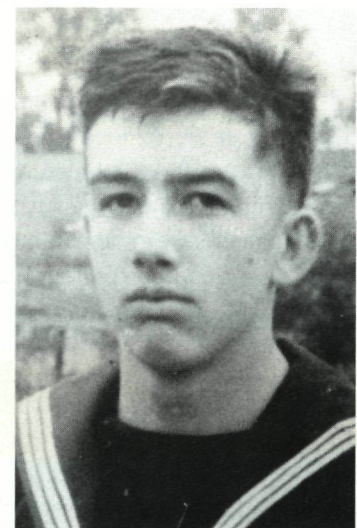
*IMC Cyriel Vandenhoeck (43 jaar)*



*IMR François Meers (23 jaar)*



*IMR Leon Godfrine (37 jaar)*



*MTR Freddy Botte (26 jaar)*



*KMT Robert Ryssens (29 jaar)*

gezien de nabijheid van gebouwen. Het tuig wegbrengen was te riskant en ter plaatse ontmijnen was wegens de ligging ervan niet evident. Een pasklare oplossing kon men deze keer niet zomaar "uit de boekjes" halen. Wat precies gebeurde, is nog steeds onduidelijk. Wel staat vast dat velen hier met gemengde gevoelens staan. Iedereen probeerde op zijn manier het verdriet te verwerken maar anderen rouwen vandaag nog om hun man of zoon die zowel uit idealisme als om den brode aan deze operatie deelnam. Bij de oudgedienden leeft nog steeds de gedachte: "Ik had die dag ook van dienst kunnen zijn..."

Provinciecommandant Boden lanceert een open vraag: "Kunnen we deze zeven mensen als helden beschouwen?". Hij stelt vast dat het woordenboek van Dale maar liefst zes betekenissen aan het woord "held" geeft: "een strijder die door moed uitblinkt", "iemand die niet bang is, die het gevaar niet vreest", "iemand die lichamelijk sterk is en die een grote kennis of vaardigheid heeft", "iemand die uitmunt door grootse daden", "iemand die in het middelpunt van een handeling staat", "het hoofdpersonage". Iedereen is het er roerend over eens dat we de zeven slachtoffers van deze ramp in elk van deze zes betekenissen zeer zeker helden kunnen noemen.

Daarom zijn er voor deze mensen ook twee monumenten opgericht. Zowel in Oostduinkerke als in de marinebasis van Zeebrugge staat een gedenksteen. Enerzijds als herdenking. Anderzijds omdat deze zeven helden als voorbeeld kunnen dienen voor onze jonge marinemensen. Nog steeds vervullen onze duikers-ontmijners een belangrijke taak. Nog steeds wordt onontpofte munitie gevonden die onschadelijk moet worden gemaakt.

En denken we maar aan het werk dat de M915 Aster en M916 Bellis in de Adriatische Zee verrichten en aan de ontmijningsoperaties in Kosovo. Gelukkig voelen velen zich nog geroepen om deze gevaarlijke opdrachten uit te voeren. We kunnen terecht nog fier zijn op onze duikers-ontmijners.

Op de plechtigheid in Oostduinkerke sprak ook Mr. Vanden Bussche, burgemeester van Koksijde de aanwezigen toe. Commandant op rust



Commandant op rust Hugo Van Aelst leest geëmotioneerd de namen van de mannen voor.

Foto: Jan Camps

Hugo Van Aelst, op het ogenblik van de ramp het hoofd van Navclearmin, las geëmotioneerd de namen van de gesneuvelden, zijn mannen, voor. Na een uitgebreide bloemenhulde trok de delegatie naar de marinebasis van Zeebrugge waar ook de provinciegouverneur Mr. Breyne aanwezig was.

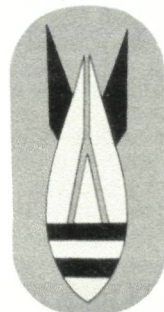
tekst: F. Bruneel  
(met dank aan Marc Vos)



*Wij danken U Heer God  
voor deze mens die zo nabij en dierbaar was  
en die nu plotseling is weggevallen  
uit onze wereld.*

*Wij danken U  
voor alle vriendschap die van hem is uitgegaan  
en voor de vrede die hij heeft meegebracht,*

*Wij bidden U  
Dat hij voort mag leven in zijn kinderen,  
in hun hart en in hun levensdurf  
in hun gedachten en in hun geweten.*



Tekst bidprentje archief Neptunus



# LES PERILLEUX CONVOIS DE L'ARCTIQUE

Le 21 juin 1941, le III<sup>ème</sup> Reich déclenchait l'opération Barbarossa contre son allié de la veille, l'URSS. Moscou ayant trahi les alliés en mettant brutalement fin aux entretiens militaires franco-anglo-soviétiques de 1939 fut trahie à son tour. Entre dictateurs, les coups bas sont monnaie courante. Staline ayant fait confiance à Hitler, son pays se trouva fort dépourvu lorsque Berlin, trahissant le pacte de non agression germano-soviétique, lança la Wehrmacht vers le coeur de la Russie. Moscou fit aussitôt appel aux alliés anglo-américains. Un appel au secours d'autant plus impératif que son industrie d'armement et son approvisionnement économique laissaient beaucoup à désirer. L'appel de l'URSS arrivait à Londres et à Washington à un bien mauvais moment. L'Angleterre était encore aux abois tandis que les armées allemandes triomphaient sur divers théâtres d'opérations. Faisant preuve d'un opportunisme que d'aucuns lui reprochèrent, Winston Churchill passa l'éponge sur la trahison passée et porta secours à l'ennemi d'hier. Un secours difficile et périlleux en raison des dangers de l'arctique à affronter par les convois pour atteindre les ports de la Russie septentrionale. Mais il fallait parer aux dangers les plus immédiats. L'armée rouge, désarmée reculait sur tous les fronts. L'homme d'Etat britannique jugea d'emblée que l'heure n'était pas à la rancune mais que l'intérêt allié était d'éviter à l'URSS un chancellement fatal. Dès le 10 juillet 1941 Molotov, ministre soviétique des affaires étrangères signait à Londres, avec son alter ego anglais Eden, le pacte anglo-russe d'action commune. Tout ceci se passait au moment où les armées allemandes pro-

gressaient vers le coeur de la Russie et où, le 20 octobre 1941, l'état de siège était proclamé à Moscou. Leningrad aussi ne tarda pas à se trouver à portée de canon de la Wehrmacht.

## L'URSS aux abois

L'armée rouge de Vorochilov et de Boudienny, anciens sous-officiers de l'armée tsariste devenus maréchaux soviétiques, perdit dans sa retraite non seulement des dizaines de milliers de morts mais aussi de combattants tombés aux mains de l'ennemi qui les traita fort mal. Si le problème humain n'était pas insoluble grâce aux réserves des républiques de derrière l'Oural, les avions modernes, les blindés et les moyens de communications adéquats faisaient défaut. Churchill mit donc tout en oeuvre pour ravitailler l'URSS dans la mesure du possible et éviter la chute d'autres grandes villes que celles que l'invasion du territoire avait fait perdre pendant les premiers mois de guerre. Il s'agissait pour l'amirauté d'une tâche cornélienne. Début 1941 les pertes britanniques sur mer étaient de 500.000 tonnes par mois. Ce chiffre fatidique fut ramené à 180.000 tonnes. La Grande-Bretagne avait donc besoin de la Navy pour protéger les convois qui traversaient l'Atlantique et approvisionnaient le pays.

Reconstituer l'armée métropolitaine que l'aventure de Dunkerque, en mai et juin 1940, avait dépouillé de l'essentiel de son armement était une mission primordiale. Et il n'y avait pas que l'armée métropolitaine à rendre opérationnelle mais aussi les théâtres africains et asiatiques à ravitailler et à soutenir... Et pourtant...



Le grand amiral de la flotte allemande Erich Raeder

## Les premiers convois vers le Grand Nord

Dès le 21 août 1941 un convoi quitta l'Islande vers le Grand Nord. La Kriegsmarine encore aux mains de l'amiral Raeder disposait des ports norvégiens et pouvait aisément intercepter les navires se rendant vers Arkhangelsk (Mer Blanche) et Mourmansk (Mer de Barents). L'aviation du Reichsmaréchal Göring était également en mesure d'intervenir. Sur les routes de l'arctique, le danger n'était pas uniquement militaire, naval ou aérien, des navires subirent de graves avaries occasionnées par les glaces. Le drame devenait dantesque lorsque les bâtiments étaient torpillés ou endommagés et qu'il fallait secourir des équipages dans l'eau glacée des mers septentrionales, l'hydrocution frappait brutalement les marins tombés à l'eau.

Les chances de survie s'avéraient minimes. L'agressivité des U-boten de Dönitz était telle que dans une phase initiale, 23% seulement des fournitures à l'URSS arrivèrent à destination par la voie arctique. Et pourtant Churchill s'obstina et pourquoi? Moscou réclamait à grands cris l'ouverture d'un second front à l'ouest alors que ni Londres ni Washington (entrée dans la bagarre après le drame de Pearl Harbor du 7/12/1941) n'étaient en mesure de le réaliser. Le raid expérimental de Dieppe le 19 août 1942 au cours duquel mourut Victor Billet fondateur de la section belge de la Royal Navy, démontra avec suffisance que les alliés n'étaient pas prêts à tenter la grande aventure du débarquement sur le continent. Le premier ministre britannique, pour aider les Russes, consentit de lourds sacrifices, il y eut 42 convois à destination des ports de l'arctique. Ils ne furent pas les seuls, d'autres empruntèrent le golfe persique (73% des approvisionnements furent acheminés par

l'océan indien). Moscou, exigeant malgré ses lourdes fautes du passé, devint arrogant lorsque la victoire changea de camp et que les jeunes maréchaux Joukov et Koniev remportèrent fin 1942 début 1943 une victoire incontestée sur l'armée allemande du maréchal Paulus, contrainte à la capitulation dans les ruines de Stalingrad.

### Les batailles homériques

Parmi les batailles navales qui marquèrent cette période cruciale de la guerre 1940-1945 et valurent à la périlleuse route de l'arctique sa sinistre réputation, il y a lieu d'évoquer celle du 5 juillet 1942 qui entraîna la destruction du convoi PQ17. Parti le 27 juin 1942 à destination d'Arkhangelsk, il fut attaqué à 170 milles de sa destination. Un carnage ! Sur les 34 navires du convoi, 23 furent coulés malgré l'escorte de la Navy. La meute des U-boten était favorisée par la durée de la

clarté diurne. Quant vint l'été polaire, les convois furent interrompus. L'aide à l'URSS n'avait pas que des partisans. L'amiral Pound de la Royal Navy ne manqua pas d'être sensible aux pertes considérables en hommes et en matériel (pour ne point parler des cargaisons) que les secours envoyés aux soviétiques entraînaient. Pourtant Churchill s'obstina. Moscou de son côté sous la contrainte des événements, permit l'évacuation des Polonais prisonniers dans les camps derrière l'Oural. Leur présence ne se justifiait plus puisque l'URSS avait changé de camp et que les anglo-américains étaient devenus alliés. En septembre 1939 les anglo-français avaient déclaré la guerre au IIIème Reich lorsqu'il attaqua la Pologne. Le geste de Staline fut de courte durée. A peine l'armée Anders avait-elle été évacuée vers le Moyen Orient et l'Irak que Staline obligea les Polonais encore sur le territoire russe à servir dans l'armée du colonel, puis général Berling d'obédience moscovite.



Convoi dans le Nord pour le ravitaillement de l'URSS pendant la deuxième guerre mondiale

## Une conférence décisive

Du 26 novembre 1942 au 4 janvier 1943 la conférence de Téhéran réunit Churchill, Roosevelt et Staline. Ce dernier insista une fois de plus, non seulement pour l'augmentation des convois d'aide mais aussi pour l'ouverture du second front à l'ouest. Ses exigences étaient d'autant plus impératives que l'armée rouge renaissait de ses cendres et remportait ses premières victoires. Fin 1942 début 1943 les jeunes généraux et futurs maréchaux Joukov et Koniev étaient passés à l'offensive et obligeaient le maréchal Paulus à capituler à Stalingrad. La victoire changeait de camp; l'hiver russe, déjà fatal à la grande armée de Napoléon, allait également conduire à la ruine les puissantes divisions de la Wehrmacht. La mauvaise humeur de Staline était d'autant moins justifiée que les anglo-américains ne ménageaient pas leurs efforts sur d'autres fronts. Leur alimentation exigeait un impressionnant tonnage ainsi que la protection de la navigation par la Royal Navy et l'US Navy. Le 23 octobre 1942, à El Alamein, le général Montgomery avait eu raison de l'Afrika Korps du valeureux maréchal Rommel. A Téhéran, Churchill et Roosevelt firent une substantielle promesse: le 8 novembre 1943 les Américains après avoir débarqué en Sicile et en Calabre se rendaient maîtres du Maroc et de l'Algérie, suscitant la chute de Mussolini et la capitulation des armées italiennes du maréchal Badoglio.

## Combats victorieux dans le Grand Nord

En décembre 1942 les croiseurs Lutzow et Hipper, ainsi que six destroyers de la Kriegsmarine attaquèrent un convoi vers Mourmansk. Ils furent tenus en respect et bientôt refoulés par les destroyers britanniques du capitaine de vaisseau Sherbrooke, d'abord les croiseurs de l'amiral Burnett's ensuite les succès initiaux de la Kriegsmarine et de l'aviation allemande ne se répétaient plus avec la même facilité. En septembre 1943 des sous-marins britanniques endommagèrent sérieusement le cuirassé Tirpitz qui fut en réparation pendant de longs mois avant d'être définitivement torpillé par l'aéronavale de la Royal Navy. Ce furent les croiseurs de l'amiral Sir B. Burnett qui réussirent à entrer dans l'Aaltenfjord et à infliger les premiers dommages au redoutable bâtiment allemand.

## Un bilan favorable

L'Amirauté consacra de précieux moyens à la protection des convois vers l'Arctique. Il fallait non seulement des navires de guerre disposant d'une vitesse suffisante et d'une bonne artillerie, mais en outre, pour assurer la sécurité des cargos, des flottilles qui patrouillaient devant, derrière et sur les flancs des convois. Malgré les pertes et les im-

mobilisations de matériel, le gouvernement britannique aidé par le gouvernement américain envoyèrent 42 convois vers Arkhangelsk ou Mourmansk. Le dernier convoi arriva à destination le 22 mai 1945 alors que le IIIème Reich avait capitulé le 7 mai 1945 à Reims pour le front de l'ouest, et le 8 mai à Berlin pour l'est. L'aide acheminée ne fut interrompue que pendant les périodes où la clarté prolongée des jours polaires, favorisait l'attaquant et brimait les efforts des défenseurs. Pendant ces périodes, l'aide à l'URSS se poursuivait par le golf persique, route plus sûre par laquelle arrivèrent 77 % des approvisionnements. Le grand public ignore les sacrifices énormes entraînés par les flottes de guerre pour assurer les transports de troupes et les approvisionnements divers vers les théâtres d'opération. Les flottes marchandes subirent le même sort: des 117 navires engagés de la flotte de commerce belge, 78 furent coulés, entraînant dans la mort 855 marins soit 1/3 des effectifs. Ces chiffres montrent l'ampleur des pertes, ils ne révèlent point les tragédies qu'elles entraînent, les naufragés perdus dans le froid glacial des mers septentrionales et les navires incendiés où des marins périrent faute de secours opportuns "We will remember them" proclament les anglais lors de cérémonies commémoratives. Faisons de même pour ceux de nos frères qui payèrent de leur vie et de leurs souffrances le prix de la victoire.

*P. Eygenraam*



# Turbo's Hoet



**Uw Turbospecialist - Votre spécialiste Turbo - Ihre Turbospezialist**

**GARRETT**



**HOLSET**



**IHI**

**MITSUBISHI**

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



## BNS BELLIS Belgische bijdrage aan nieuw Permanent Mijnenbestrijdingseskader van de NAVO

Op 27 mei vond de oprichting plaats van MCMFORMED, het 4<sup>e</sup> permanente vlootverband van de NAVO. Negen mijnenbestrijdings-schepen<sup>1</sup> uit 8 landen hesen de NAVO-vlag tijdens een plechtigheid in de Italiaanse marinebasis van La Spezia bijgewoond door Adm. James O. ELLIS (CINCSOUTH), Admiraal Guiseppino SPINOZZI (COMNAV-SOUTH), verschillende NAVO en nationale autoriteiten en, als eregast, de Ondersecretaris van Defensie van Italië, Dott. Fabrizio ABATE.

*"De geboorte van het Mine Counter-Measure Force Mediterranean komt op een moment dat onze geïntegreerde multinationale strijdkrachten opnieuw geëngageerd zijn in vredesopdrachten"* zei Adm. ELLIS in zijn openingswoord. *"Het nieuwe eskader kwam tot stand in navolging van onze jarenlange ervaring opgedaan met MCMFORNORTH en komt tegemoet aan de nieuwe geo-politische situatie die ontstond na de Koude Oorlog. De activering kadert volledig in het Strategisch Concept van de NAVO waarbij de multinationale strijdkrachten een grotere rol zul-*

*len spelen. Als Standing Naval Force zal MCMFORMED deel uitmaken van de Allied Command Europe Immediate Reaction Force voor de zuidelijke regio"* aldus Admiraal Ellis.

Hoofdpoddrachten van het eskader zijn in het algemeen dezelfde als deze van MCMFORNORTH nl.:

- \* de multinationale samenwerking verbeteren door deelname aan NAVO en nationale oefeningen en het aanlopen van havens in de Middellandse Zee
- \* optreden als een IRF in crisis- of oorlogstijd
- \* het verbeteren van de interoperabiliteit en bijdragen aan de ontwikkeling en evaluatie van MCM tactieken en communicatie
- \* een kern vormen waarrond een sterkere mijnenbestrijdingsstrijdkracht kan gevormd worden

Operationele controle over MCMFORMED valt onder de bevoegdheid van CINCSOUTH en het operationele commando is in handen van COMNAVSOUTH.

Hoewel het eskader vooral in de Middellandse Zee zal ingezet worden is het ook beschikbaar om buiten het NAVO operatiegebied op te treden.

In de normale configuratie zal MCMFORMED bestaan uit een logistiek commando/steunschip, dat tevens dienst zal doen als vlaggeschip en 4 à 6 mijnenjagers en -veggers. Het commando zal roteren tussen de landen die op permanente basis een schip bij het eskader indelen, met name Italië, Griekenland, Turkije, Groot-Brittannië en Duitsland. België, Nederland, Spanje en de US hebben zich akkoord verklaard MCMV's aan het eskader toe te wijzen indien de nationale taken dit toelaten. Het is niet uitgesloten dat in de toekomst nog andere NAVO marines MCMV's bij het eskader zullen indelen (bvb. Portugal, Noorwegen, Denemarken, Frankrijk). Commander Michele CASSOTTA, IN, ingescheept aan boord van het commando- en logistiek steunschip ITS ALPINO, kreeg de eer om als eerste het bevel over het eskader te mogen voeren.

<sup>1</sup>Schepen die deel uitmaakten bij de activatie waren ITS ALPINO (vlaggeschip), BNS Bellis, SPS Segura, USS Champion, ITS Numana, TCG Edençik, HMS Atherstone, HS Erato, FGS Sulzbach-Rosenberg.

In principe zou het eskader na het verlaten van La Spezia deelnemen aan de PfP-oefening Coop PARTNER in de Zwarte Zee, gevolgd door een bezoek aan Roemenië alvorens deel te nemen aan enkele andere mijnbestrijdingsoefeningen met Spaanse en Italiaanse marines. Maar een voorval voor de kust van Venetië bracht daar verandering in.

Begin mei werden 3 Italiaanse vissers gewond toen er een bom ontplofte bij het binnenhalen van hun visnetten. Italiaanse militaire ontmijners bevestigden dat de vissers al ettelijke bommen van Amerikaanse makelij in hun netten hadden opgevisst. Hierop verklaarde de NAVO dat er inderdaad ontplofte munitie in de Adriatische Zee gedropt werd. Tijdens de luchtaanvallen boven ex-Joegoslavië kon het namelijk gebeuren dat de piloten van de gevechtsvliegtuigen hun op scherp gezette bomladingen niet konden droppen, hetzij door de slechte weersomstandigheden, hetzij door mechanische problemen. Uit veiligheidsoverweging dienden zij deze munitie boven de Adriatische Zee te dumpen vooraleer op hun bases terug te keren. Hiervoor had de NAVO een 6-tal zones aangeduid, de Allied Force Emergency Jettison Areas (AFEJA).

De gedropte munitie omvatte verschillende types precisie- en zwaar-tekrachtbommen (Raytheon Paveway II, LGB's, GBU-10, GBU-12, GBU-15, GBU-16, GBU-24, GBU-27, GBU-31, GBU-94 grafietbommen, laser geleide missielen, AGM-130 en LDGB (low-collateral damage bombs).

Een AFSOUTH woordvoerder verklaarde dat er sinds het begin van de luchtbombardementen boven ex-Joegoslavië meer dan 200 bommen in deze 6 AFEJA's gedropt waren.



BNS Bellis tijdens inauguratie MCMFORMED

Na het incident stuurde de Italiaanse Marine 4 van haar mijnenjagers naar de zones voor de kusten van Venetië en Chioggia. SACEUR bestelde MCMFORMED naar de Adriatische Zee te sturen om daar, samen met MCMFORNORTH<sup>2</sup>, ingezet te worden bij het zoeken en opruimen van de ontplofte munitie gedropt door de geallieerde vliegtuigen. De operatie, met codenaam ALLIED HARVEST, werd zo de eerste grote operationele opdracht voor MCMFORMED.

Het vlootverband verliet La Spezia op 29 mei en na een korte opwerkingsperiode voor de kust van Sicilië liep het eskader Ancona binnen op 4 juni. USS Champion en SPS Segura hadden ondertussen het eskader verlaten.

Elke AFEJA is opgesplitst in vakjes van 1 vierkante mijl en elk schip krijgt binnen een AFEJA een bepaalde zone toegewezen. Met een snelheid van 2 kn speuren de schepen dan hun toegewezen zone naar "verdachte" contacten. Afhankelijk van de commandant van een schip werd gekozen voor een routine van 6h op/6h af of 12h op/12h af.

In eerste instantie kreeg MCMFORMED de AFEJA voor de kusten van Ancona toegewezen.

Het zijn de met telegeleide onderwartertuigen (ROV's) uitgeruste mijnbestrijdingsschepen die uitermate geschikt blijken om deze opdracht uit te voeren. Bij een contact wordt met de classificatiesonar de karakteristieken van het contact bepaald. Het kan gebeuren dat het enkel gaat over een container, een ijskast, olietanken, buizen of andere rommel. Vertoont een voorwerp de karakteristieken van een bom of een ander type munitie dan wordt de ROV uitgestuurd voor een nauwkeurige identificatie. Blijkt het een echte bom dan dropt het geleide duikbootje een explosieve lading. Na het terug aan boord nemen van de ROV wordt de mijn of het explosief tot ontploffing gebracht via een akoestisch signaal.

Het "clearen" van 1 zone neemt ongeveer 3 weken in beslag. Gemiddeld duurt het inzetten van een ROV ongeveer 45 minuten per missie omdat de telegeleide onderwartertuigen terug aan boord genomen dienen te worden vooraleer de explo-

<sup>2</sup>SACEUR had op 7 mei MCMFORNORTH al opdracht gegeven op te stomen naar de Adriatische Zee. Het eskader bestond uit het vlaggeschip HMS Bulldog, BNS Aster, HMS Sandown, HMNS Urk, HDMS Makrelen en FGS Lindau



**BNS Bellis in La Spezia**

sieve ladingen tot ontploffing gebracht worden. Een andere moeilijkheid bij deze "clearance" operaties is het feit dat de moderne munitie een ongewone en verminderde signatuur hebben. Eind juli hadden beide mijnbestrijdingseskaders 73 ontplofte tuigen onschadelijk gemaakt.

Naast haar 2 mijnbestrijdingseskaders had de NAVO ook SNFL en SNFM naar de Adriatische Zee gestuurd. De inzet van de 4 NAVO vlootverbanden bij de operaties SHARP WATCH en ALLIED HARVEST bewezen eens te meer over de nodige flexibiliteit en mogelijkheden

*G.A.H. Toremans*

---

<sup>3</sup>Zie artikel van Dhr. Saint Bernard du Spuikom in NEPTUNUS Nr. 255 - 2/99 -blz.119

Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning



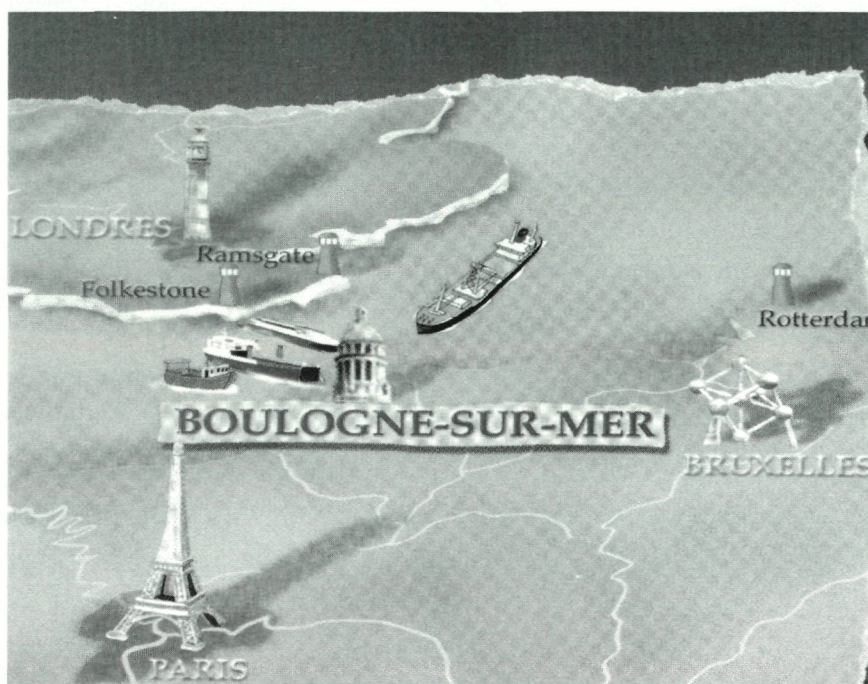
Frank Dierickx Informatica

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

# LE PORT OMNIUM DE BOULOGNE-SUR-MER

Situé à la rencontre de deux mers poissonneuses, la Manche et la mer du nord, Boulogne-sur-mer est avant tout le premier port de pêche de France. Mais sa situation géomarine privilégiée en fait aussi un port transmanche important et lui assure également un trafic commercial industriel dont les exportations touchent le monde entier.

Situé à quelque 40 kilomètres de la côte méridionale de l'Angleterre, Boulogne-sur-mer entretient un trafic transmanche de fret et de passagers avec Folkestone. La compagnie Hoverspeed, avec son Seacat pouvant transporter 600 passagers à la vitesse de 36 noeuds, assure quatre traversées journalières qui pendant les mois d'été seront portées à six.



## Un défi au Chunnel

L'année dernière, près d'un million de passagers (+4,2%) et quelques 124.000 véhicules touristiques ont transité par la gare maritime de Boulogne. L'importance de ce trafic touristique peut donc être comparée à celle du port d'Ostende qui opère sur Douvres avec la même compagnie. Notons que la gare maritime de Boulogne totalise 515 mètres de quai dotés de trois postes d'amarrage dont un avec passerelle à double niveau. Le poste n° 3 est réservé au Seacat alors que les deux autres accueillent les transbordeurs ferries qui en 1998 ont transporté 35.000 unités de charge sur la liaison de Folkestone.

## Minerais et produits forestiers au port de commerce

En tant que port de commerce, Boulogne-sur-mer a manutentionné l'année dernière 2.250.000 tonnes de marchandises, soit 8,4% de moins qu'en 1997. Il se classe

ainsi en 12<sup>ème</sup> position quant aux tonnages réalisés par les ports français. Ce trafic commercial s'effectue essentiellement dans la darse Sarraz-Bournet du port extérieur où la moitié des cargaisons est traitée par le pôle sidérurgique de la SFPO. Un autre lot important est constitué de produits forestiers dont les arrivages sont traités par deux entreprises belges de stevedoring: Sea Invest et Nova Natie.

Au quai minéralier de l'usine sidérurgique SFPO, plus d'un million de tonnes de pondéreux a été manutentionné l'an dernier. Il s'agit de l'importation de coke et de minerais de manganèse en provenance du Gabon, et de l'exportation de ferromanganèse dans le monde entier. Plus de 40 destinations y sont recensées. Deux portiques de 25 tonnes y assurent la manutention sur un quai de 240 mètres de long dragué à la cote -11m. Le quai est accessible aux minéraliers jusqu'à 230 m de long et d'un tirant d'eau de 35 pieds.

## Sea Invest et Nova Natie

Quant aux produits forestiers dont le port de Boulogne s'est fait une spécialité, ils sont réceptionnés au Quai de l'Europe de la darse Sarraz-Bournet par Sea Invest et Nova Natie, deux firmes belges spécialisées dans le stevedoring et dont le siège social est implanté respectivement à Gand et à Anvers.

Au port d'Anvers, le groupe Sea Invest est opérationnel aux quatre terminaux de ABT ainsi qu'à celui de Belgian New Fruit Wharf. A Zeebrugge, nous retrouvons Sea Invest au terminal de la ZBM, de Andrew's Fruit Terminal et de Flanders Cold Center. Enfin au port de Gand, Sea Invest est présent au Flanders Fruit Terminal ainsi qu'au terminal de CBM, GST, GCPP, Sogatra et Ensagent.

A Boulogne-sur-mer, le group Sea Invest/Nova Natie traita en 1998 plus de 421.000 tonnes de produits forestiers provenant essentiellement de



verts, de 22.500m<sup>2</sup> de terre-pleins, de 3 grues de 12,5/20 tonnes et de 2 grues de 30/35 tonnes.

En conclusion, toutes ces activités, imbriquées dans l'économie locale, font vivre Boulogne-sur-mer au rythme de la mer et génèrent ainsi quelques 12.000 emplois au coeur d'une agglomération de 120.000 habitants.

l'Amérique du Nord et déchargés au Quai de l'Europe. Spécifions que ce quai a 775 mètres de long.

C'est aussi au Quai de l'Europe qu'a lieu l'exportation de ciments et de clinckers dont le tonnage s'élevait à

370.000 tonnes en 1998. Pour le trafic de clinckers, un portique de chargement et un silo de 42.500t y sont disponibles. Notons enfin que le quai dispose, pour tous ces trafics, de plus de 63.000m<sup>2</sup> de hangars cou-

*H. Rogie*



de firma met  
het apestaartje

**COMPUTERS**



**Advanced computer  
SOLUTIONS**

- Computer **Hard & Software**
- Netwerk **+ netwerkbeheer**  
(Novell-Windows NT)
- Herstellingen **& Consulting**
- Software **op maat**
- Upgrade **& hulp bij software  
moeilijkheden**

decleer freddy **kustlaan 4**  
8450 bredene  
tel-fax 059/33 07 54



**SPECIALISEREN  
IS VOORAL EEN KWESTIE  
VAN SELECTEREN.**



**ARTESIA BANK**

VOORHEEN PARIBAS BANK BELGIË



# STANAVFORLANT terug in thuiswateren na Middellandse intermezzo

Na deelname aan Operatie SHARP WATCH keerde STANAVFORLANT terug naar haar Atlantische thuiswateren. Op 7 mei had SACEUR namelijk beslist het eskader te laten opstomen naar de Adriatische Zee om, samen met SNFM, ingedeeld te worden bij de multinationale strijdkrachten van Operatie ALLIED FORCE.

Het eskader liep Lissabon binnen (13 tot 24 mei) voor een korte onderhoudsperiode en een briefing op de CINCIBERLANT Hoofdkwartier. "Gedurende deze stop gaf de Portugese Marine ons de gelegenheid gebruik te maken van haar Tactical Training Centre zodat we de NATO Lessons Learned Data Base konden raadplegen om de ervaringen opgedaan door onze collega's tijdens Operatie SHARP GUARD 1994 door te nemen" vertelde de Canadese Commodore David MORSE, de COMSNFL, tijdens een interview aan boord van zijn vlaggeschip HMCS Athabaskan. "Ik heb verschillende punten uit deze gegevensbank gebruikt bij het opstellen van de operationele orders voor mijn eskader. We hebben er tevens op toegezien dat alle schepen een degelijke briefing kregen over de mogelijke situaties die we eventueel konden verwachten eens op zone aangekomen".

"Na het verlaten van Lissabon op 24 mei hielden we radar callibratie oefeningen met medewerking van de Portugese Luchtmacht, ADEX met Spaanse Harriers die aanvallen met STYX missielen simuleerden, Rules Of Engagement (ROE) oefenin-

gen en werden enkele crisisscenario's uitgetest waarbij de nadruk lag op de transfer van brandbestrijdingsmateriaal en DC-teams naar de andere schepen. Vooraleer de Adriatische Zee binnen te varen hielden we nog even halt in Napels waar we van COMNAVSOUTH nog een laatste briefing kregen".

Daar aangekomen had SNFL een dubbele opdracht. "Onze eerste taak bestond uit het ondersteunen van de geallieerde strijdkrachten, met de schepen ingezet bij de humanitaire missies en de Carrier Battle Groups te beschermen tegen eventuele uitvallen van de Joegoslavische marineschepen uit de marinebasis in Bar. Onze 2<sup>e</sup> opdracht bestond erin een maritime controle uit te voeren zodat er geen oorlogs-materiaal of olie via de havens van Montenegro ex-Joegoslavië zou binnenkomen".

Ondanks dat zowel de VN en de WEU voorstanders waren van een volwaardig maritiem embargo ging dit om allerlei redenen toch niet door. Bijgevolg beperkten SNFL en SNFM zich voornamelijk tot het rapporteren en identificeren van schepen. "We beschikten nochtans over goed omliggende ROE's" vertelde Commodore MORSE. "Een eerste set voor de scheepvaart controle waarbij we de mogelijkheid hadden kort onder de kusten van Albanië en Montenegro te opereren. Een 2<sup>e</sup> set gaf duidelijke richtlijnen indien we bedreigd en/of aangevallen zouden worden. Indien het maritieme embargo echt van kracht zou zijn gekomen was er nog een 3<sup>e</sup> set ROE's voorzien".



Commodore David Morse, COMSTANAVFORLANT

Eind juni besloot SACEUR de Operatie SHARP WATCH te beëindigen. SNFL liep op 25 juni Palermo binnen voor een de-briefing en zette op 30 juni koers naar Zeebrugge waar het op 9 juli aankwam voor een 14-daagse onderhoudsperiode.

HMCS Athabaskan, HMS Coventry, HMNS Philips van Almonde, SPS Andalucia, NRP Corte Real en HDMS Peder Torenskjold en USS Stephen W. Groves verlieten Zeebrugge op 26 juli om hun normale trainingsprogramma terug aan te vatten. Eerst ging het naar Gdansk (29 juli tot 2 augustus), de eerste keer dat een NAVO vlootverband een Poolse haven binnenloopt sinds Polen toetrad tot de NAVO. Na dit bezoek volgde een 2 dagen durende oefening met de Poolse Marine.

Cmdre. MORSE wees erop dat "deze oefening verder gaat dan de tot nu toe gehouden PjP-oefeningen".



**HMCS Athabaskan**

Voordien waren deze enkel gericht op zeemanschappelijke manoeuvres. Onze oefening daarentegen zal de nadruk leggen op ASW, ASuW and AAW. Ik ben namelijk van mening dat de tijd rijp is om meer aandacht te geven aan echte operationele aspecten zodat de PfP marines in de toekomst nauwer betrokken kunnen worden bij de vredes- en humanitaire opdrachten van de NAVO".

Na havenbezoeken aan Kopenhagen, Stavanger en Edinburgh neemt SNFL deel aan de grote NAVO-oefening NORTHERN LIGHTS 99. Gevraagd naar de toekomst van het

eskader is Cmdre. MORSE ervan overtuigd dat SNFL een periode van grote uitdagingen tegemoet gaat. *"Vooral door de snelle technologische evolutie op het gebied van de informatica en communicatie.*

*De permanente vlootverbanden van de NAVO zullen een belangrijk middel blijven bij het verder uitbouwen en verbeteren van de interoperabiliteit tussen verschillende marines. Er bestaat geen enkel laboratorium waar men de theorie in praktijk kan uittesten zoals dit kan met SNFM en SNFL. Beide vlootverbanden zullen in de toekomst meer bij niet-oorlogstaken betrokken*

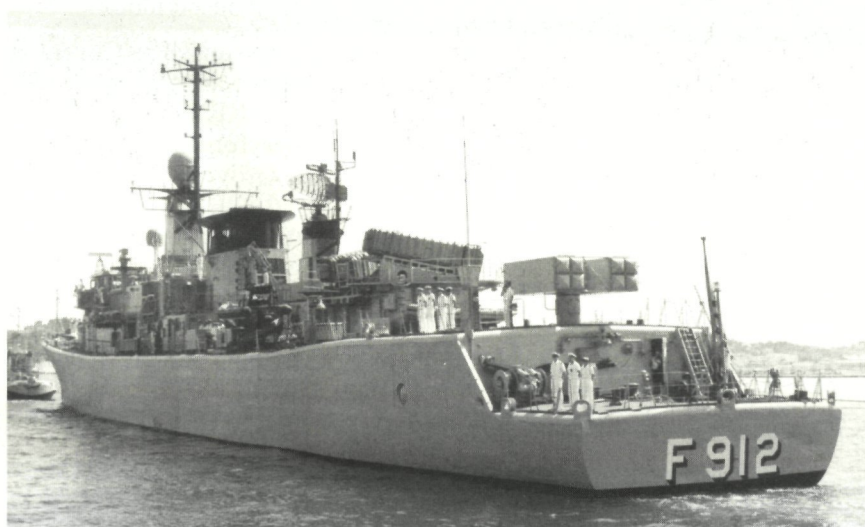
*worden en dichter onder de kusten moeten opereren. Zoals U weet hebben we de laatste jaren meermaals deelgenomen aan humanitaire operaties, embargo's en MIO's. Ik ben er dan ook van overtuigd dat we onze schepen bij nog vele andere (humanitaire) opdrachten kunnen inschakelen. Alles zal echter afhangen van de politieke wil van de NAVO autoriteiten"* aldus COMSNFL

Een andere beslissende factor is de flexibiliteit. In de toekomst zullen we nog flexibeler moeten zijn.

Meer bepaald bij de wijze waarop schepen de vlootverbanden zullen vervoegen.

*"Een schoolvoorbeeld is de manier waarop BNS WANDELAAR aan mijn eskader toegewezen werd. Het fregat vervoegde het eskader binnen een zeer korte tijdsspanne. Ik was aangenaam verrast over haar flexibiliteit en hoge operationele paraatheid ondanks dat schip en bemanning al van 17 januari de thuishaven verlaten had"* bekende Cmdre. Morse.

*Tekst en foto's: G.A.H. Toremans*



**Vertrek van de Wandelaar uit Toulon**

# Le Vice-amiral aviateur Chevalier André Schlim nous a quitté

Un chapitre de l'histoire de la Marine vient d'être tourné avec la disparition le 9 août dernier d'un de ses anciens chef d'état-major.

Né à Waltzing, près d'Arlon, le 7 février 1926, André Schlim commença sa carrière militaire très jeune.

En 1941, il avait 15 ans lorsqu'il décida de quitter la Belgique, alors occupée par les allemands, afin de rejoindre les forces combattantes via l'Espagne. Mais le sort en décida autrement et, arrêté à la ligne de démarcation, il passa six mois dans une compagnie disciplinaire du Jura.

Echappé puis repris, il fut finalement mis au travail dans une usine à carburé d'où il réussit à s'échapper avec la complicité d'un ouvrier belge (qui lui fournit les papiers nécessaires) et d'un ingénieur luxembourgeois. Arrivé à Port Bou, puis au Portugal, il réussit à gagner la Grande-Bretagne par avion (un Sunderland) après un voyage mouvementé de plus de huit mois.

D'abord soupçonné d'être un espion, arrêté et interné trois semaines dans une école ("Patriotic School"), il fut enfin libéré et mis à la disposition des forces belges.

Mais Schlim était trop jeune pour s'engager dans la Navy, et c'est finalement après avoir falsifié sa carte d'identité pour se vieillir de 2 ans, qu'il se présenta à Eaton Square.

Engagé volontaire à la Section Belge de la Royal Navy le 21 septembre 42, il suivit un entraînement à HMS Royal Arthur (Skegness). Embarqué en qualité de candidat officier à bord du croiseur léger HMS Charybdis, il participa à l'escorte des convois de l'Océan Atlantique et de Méditerranée et pris part au débarquement des troupes alliées à Palerme.

Rentré en Angleterre en octobre 1943, il est affecté à l'aviation nava-

le et, à sa demande, suit un entraînement de pilote de chasse au Canada avant de rejoindre la 892ème escadrille de chasse de nuit basée à Egwington (Irlande) où il volera sur Hellcat et effectuera des patrouilles anti-sous-marines.

Mais en avril 1945, à trois semaines du "Jour J", son Hellcatt s'écrase au sol lors d'un entraînement d'appontage de nuit. Cet accident l'envoie à l'hôpital pour deux mois.

Rétabli, il passe à la 827ème escadrille de chasse sur Seafire et ne revient en Belgique qu'à la fin de la guerre pour rejoindre la Marine belge.

L'enseigne Schlim prendra ainsi part aux opérations de dragages de mines des eaux côtières des ports belges.

Après avoir commandé plusieurs navires (le Bovesse, le Mechelen, l'Artevelde et le Kamina), André Schlim dirigea les opérations de la Section Planning et Programmation. Il devient ensuite Chef du Groupement Opérations (Comopsnav).



Photo: archives Neptunus

C'est en 1980 qu'il accède au grade de vice-amiral et chef d'état-major de la "Force Navale".

Sa simplicité, son engagement social et son sens de l'humour faisaient de lui un amiral aimé de son personnel. L'amiral Schlim prit congé de sa fonction de Chef d'Etat-major à la



Photo: archives Neptunus

Le Hellcat du "midshipman-pilot" Schlim qui s'écrasa au sol et se retourna lors d'un entraînement le 19 mai 1945.

Photo: archives Neptunus



En août 1984, l'Amiral A. Schlim, en compagnie du Capitaine de vaisseau P. Van Damme, recevant le Chef d'Etat-major de la Marine Indienne, l'Amiral O.S. Dawson.

Marine le 1er janvier 1986. Mais il resta très actif dans le domaine maritime, notamment en acceptant la présidence de l'oeuvre sociale Ibis. De 1986 à octobre 1994, il assurait également le rôle de conseiller auprès de Son Altesse Royale le Prince Laurent.

Très affecté par le décès de son épouse, il vivait seul dans sa villa de Loppem.

Il nous a quitté, victime d'une thrombose, à l'âge de 73 ans.

Ses funérailles, rendues avec les honneurs militaires, prirent place à l'église Sint-Martinus de Loppem le 16 août dernier.

J.C Vanbostal

## Vice-admiraal vlieger Ridder André Schlim heeft ons voor goed verlaten

Op 9 augustus 1999 werd een hoofdstuk in de geschiedenis van onze Marine afgesloten met het heengaan van één van haar oude stafchefs.

Geboren te Waltzing, bij Arlon, op 7 juli 1926, begon André Schlim heel vroeg aan zijn militaire loopbaan.

In 1941, toen hij 15 jaar oud was, nam hij het besluit België, dat door de Duitsers bezet was, te verlaten, en zich bij de strijdkrachten in Spanje te voegen. Maar het lot besliste er anders over. Hij werd aangehouden bij de demarcatielijn en gedurende 6 maanden ondergebracht bij een tuchtcompagnie in de Jura. Hij ontsnapt, wordt opnieuw gevat, en uiteindelijk tewerkgesteld in een fabriek van waaruit hij kan ontsnappen met de hulp van een Belgische arbeider, die hem de nodige papieren bezorgde, en van een Luxemburgs ingenieur. Via Port Bou en Portugal kan hij verder met een vliegtuig (een Sunderland) Engeland bereiken, dit na een zwerftocht van

bijna 8 maanden. Daar aanzag men hem voor een spion, werd hij aangehouden en gedurende 3 weken ondergebracht in een school (Patriotic school).

Uiteindelijk werd hij vrij gelaten en ter beschikking gesteld van de Belgische strijdkrachten.

Maar Schlim was te jong om tot de Navy te mogen toetreden. Nadat hij zijn identiteitskaart had vervalst en zó 2 jaar ouder werd, meldde hij zich aan op de Belgische Ambassade op Eaton Square.

Op 21 september 1942 wordt hij als vrijwilliger ingelijfd bij de Belgische



Een admiraal dicht bij zijn personeel

Foto: archief Neptunus

sektie van de Royal Navy, en volgt hij een opleiding bij HMS Royal Arthur (Skegness).

Ingescheept als kandidaat officier aan boord van de lichte kruiser HMS Charybdis, nam hij deel aan de konvooibegeleiding in de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee, en aan de ontscheping van de geallieerde troepen te Palermo. Terug in oktober 1943, wordt hij, op eigen aanvraag, aangeduid om een opleiding te volgen in Canada tot jachtpiloot. Daarna voegt hij zich bij het 892e nachtjachteskader in Egwington (Ierland). Hij vliegt op Hellcat en voert patrouillevluchten uit tegen onderzeeboten. Maar in april 1945, drie weken vóór "J-day" stort zijn Hellcat neer tijdens een nachtelijke lands oefening. Hij zal hierdoor twee maanden in het hospitaal verblijven.

Volledig hersteld, gaat hij over naar het 827° jachteskader op Seafire en komt pas op het einde van de oorlog terug naar België om zich bij de Marine te voegen. Zó nam Vaandrigger-zee Schlim deel aan de ontmijningsoperaties van de Belgische havens en kustwateren. Na het bevel te hebben gevoerd over verschillende eenheden (Bovesse, Mechelen, Artevelde, Kamina e.a.) wordt André Schlim hoofd van de sectie Planning en Programmatie. Vervolgens wordt hij Comopsnav (Commandant Operationele Groepering).



Vice-admiraal Schlim als Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine tijdens het jaarlijks Galabal

Foto: archief Neptunus

In 1980 wordt hij Vice-Admiraal en Stafchef van de "Zeemacht". Zijn eenvoud, zijn sociaal engagement en zijn zin voor humor maakten van hem een zeer geliefde chef. Admiraal Schlim ging op rust op 1 januari 1986, maar bleef nog actief in de maritieme wereld, onder andere als voorzitter van het Koninklijk Werk Ibis. Sedert 1986 was hij eveneens raadgever van Z.K.H. Prins Laurent.

Zeer ontroerd en aangeslagen door het overlijden van zijn echtgenote, bleef hij alleen in zijn villa te Loppem.

Hij werd op 9 augustus slachtoffer van een hersenbloeding die hem fataal werd. Op 16 augustus werd hij met militaire eer begraven in de kerk van St. Maarten te Loppem.



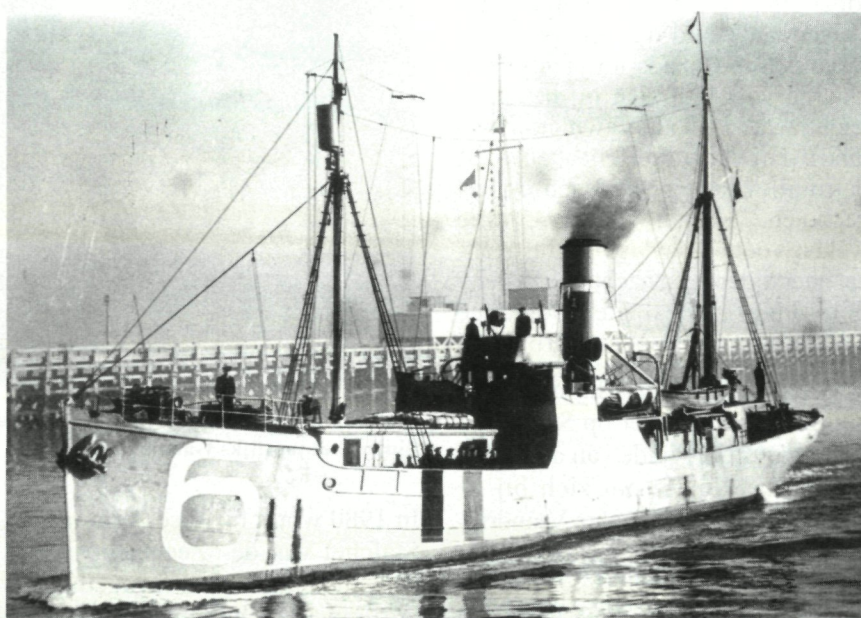
Een laatste groet

Foto: Ch. Theys

# De loodsboten van het Marinekorps

In 1920 kocht het Belgische Bestuur van het Zeewezen drie *Admiralty trawlers* van de Britse *Royal Navy*. Het ging om de *HMS John Ebbs-FY3566*, de *HMS James Adams-FY3555* en de *HMS Brigadier-FY1530*. Ze werden respectievelijk omgedoopt tot loodsboot (of pilote) *A4*, *A5* en *A6*. De 'A' in hun naam stond voor loodsboot "*de l'Ancienne série*". De *A4* en de *A5* behoorden tot de '*Mersey*'-klasse en waren sinds 1917 in dienst. Ze werden gebouwd bij *Cochrane & Sons* in Selby en hadden een waterverplaatsing van 324 grt. De *A6* behoorde tot de '*Military*'-klasse en dateerde van 1915. Dit vaartuig mat 303 grt en was gebouwd bij *Smith's Dock Co. Ltd.* in Middlesbrough.

Deze drie *trawlers* vervulden tussen 1920 en 1939 loodsdiensten voor de Belgische kust. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in september 1939 zou hier echter verandering in brengen. De toenemende oorlogsdreiging, maar vooral het acute probleem van de drijvende mijnen in de territoriale wateren noopten de Belgische regering ertoe om in de schoot van de landmacht een kleine krijgsmarine op te richten. Dit 'Marinekorps' zou echter met een serieus probleem worden geconfronteerd: België beschikte niet meer over oorlogsschepen. Om deze leemte op te vullen wendde majoor Decarpentrie, de bevelhebber van het korps, zich tot de directeur-generaal van het Zeewezen (Henry De Vos). Deze regelde op 26 oktober 1939 de transfer van de *A4* en de *A6* naar het Marinekorps. Hij had beslist enkel deze oudere eenheden af te staan, omdat de modernere loodsboten (*MLB13-16*) nodig waren om de loodsdiensten te blijven verzekeren.



De patrouilleur A6 omgebouwd tot oorlogsschip in 1939

Foto: L Van Ginderen

Na hun transfer naar het Marinekorps werden de *A4* en de *A6* omgebouwd tot 'oorlogsschepen'. Dit hield de installatie van wapenning in. Een kanon van 47 mm werd geïnstalleerd op een daartoe geconstrueerd platform op het achterdek. Verder werden twee mitrailleurs van het type *Maxim* met een driepikkel op de brug gemonteerd. De installatie van deze wapenning was echter erg rudimentair: de munitie werd opgeslagen in gewone kasten op de brug, dichtbij het platform en er werd geen enkele vorm van bescherming tegen granaatinslagen voorzien voor de bemanning en de munitie. Op de romp werd de Belgische vlag en het woord 'België' geschilderd. Beide loodsboten werden bij het 1<sup>ste</sup> Escadrille van het Marinekorps ingedeeld, en als '*patrouilleur*' geklasseerd. Hun taken waren het patrouilleren van de Belgische wateren, en het bestrijden van mijnen.

Een onderzoek van de vaartuigen door Decarpentrie bracht een aantal belangrijke nadelen aan het licht bij de toch wel zeewaardige vaartuigen. De diepgang van de loodsboten (4.50m) was te groot om over alle Vlaamse zandbanken te kunnen varen, waardoor de inzetbaarheidsmogelijkheden afnamen. Een ander gebrek was de extreem lange tijd, veertien uur (!), die nodig was om voldoende druk te krijgen op de stoommachine, waardoor men meer dan een halve dag moest wachten vooraleer men kon uitvaren. Men kon dit probleem wel verhelpen door ook in de haven de machines constant onder druk te houden, maar dat had een enorme stijging van het steenkoolverbruik tot gevolg. Een derde nadeel van de twee vaartuigen was het feit dat maar tegen een snelheid van negen knopen kon worden gevaren, wat het controleren en enteren van vreemde vrachtschepen geen gemakkelijke opgave zou maken.



Mitrailleur van het type Maxim aan boord van de A4, A5 en A6

Foto: L. Van Ginderen

In januari 1940 werd ook de *A5* overgedragen aan het Marinekorps. Dit vaartuig werd op gelijkaardige manier uitgerust, en zou eveneens bij het Eerste Escadrille worden ingedeeld. Een derde eenheid was noodzakelijk, opdat op elk ogenblik één vaartuig op zee zou kunnen worden gehouden, terwijl de twee andere in onderhoud of op verlof waren.

Tijdens de *phoney-war*, de periode tussen het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog en de Duitse inval in België, voerde één van de drie loodsboten bijna dagelijks patrouillevaarten uit langs de Belgische kust. Enkel wanneer de weersomstandigheden dermate slecht waren, bleven ze in de haven. Op 21 februari 1940 begeleidde de *A4* het schoolschip *Mercator*, bij zijn vertrek op zijn twintigste kruisvaart. De voornaamste opdracht van de drie loodsboten was echter de mijnenbestrijding. Dit gebeurde op een primitieve wijze, met het kanon, de mitrailleurs of geweren. Andere mijnenveegapparatuur was niet voorhanden. Toch slaagde het Marinekorps er in om ruim tachtig zeemijnen te vernietigen, waarvan de loodsboten het grootste gedeelte voor hun rekening namen. Zo maakte de *A4* tenminste 33 stuks onschadelijk, de *A5* vijftien en de *A6* vijfentwintig.

Onmiddellijk na de Duitse invasie van 10 mei 1940 vertrokken de drie loodsboten naar Duinkerke om er gedemagnetiseerd te worden. Tijdens deze trip escorteerden ze de Belgische stoomschepen *Amethyste* en *Turquoise*. Op 19 mei waren ze terug in Oostende. De *A4* werd nog dezelfde dag naar Engeland gezonden met een hoeveelheid goud en waardepapieren van de Nationale Bank aan boord. Het is echter niet duidelijk of het om vijfhonderd miljoen Belgische frank ging of 2,5 miljard. De *A5* en de *A6* verlieten België enkele dagen later richting Engeland, samen met de meeste andere vaartuigen van het Marinekorps. Het grootste gedeelte van de Belgische ('oorlogs'-)schepen werd tot 13 juni 1940 te Dartmouth door de Engelsen vastgehouden. Enkel de *A6* mocht generaal Pouleur met zijn staf naar Frankrijk brengen. In de nacht van 2 op 3 juni namen ook drie eenheden van het Marinekorps deel aan de evacuatie van Duinkerke, waarbij meer dan vijfhonderd Franse soldaten in veiligheid werden gebracht. De *A5* had er hiervan 234 voor haar rekening genomen. Tijdens de inscheping ontplofte er een bom vlak bij dit vaartuig, waarbij één bemanningslid (tweede meester Hermie) en vijf Franse soldaten gewond werden.

Op 13 juni mocht het Marinekorps Dartmouth verlaten. De vaartuigen bereikten de volgende dag Lorient, maar moesten daarna steeds zuidelijker vluchten, als een gevolg van de Duitse opmars in Frankrijk. Uiteindelijk bereikten de drie loodsboten, samen met de andere overblijvende eenheden van het Marinekorps St.-Jean de Luz, dichtbij de Spaanse grens. Om aan Duitse gevangenneming te ontkomen besliste majoor Decarpentrie richting Spanje te vluchten. Zes vaartuigen, waaronder de *A4* en *A5*, bereikten Bilbao, waar ze geïnterneerd werden door de Spaanse autoriteiten. Drie eenheden (waaronder de *A6*) bleven echter in St.-Jean de Luz, omdat hun bemanning aan het muiten was geslagen. De twee loodsboten die in Spanje aan de ketting lagen, bleven tot na de Tweede Wereldoorlog in Spanje, ondanks een Duits opeisingsverzoek. Na de oorlog keerden ze naar België terug. De *A6* werd door de *Kriegsmarine* in beslag genomen, en diende als *Vorpostenboot V1815*. Ze ging door geallieerde actie verloren.

J. Van Raemdonck

#### Bronvermelding

J. Van Raemdonck, Het Belgische Marinekorps 1939-1940 (onuitgegeven licentiaatsverhandeling, KUL), Leuven, 1999.

# Un voilier prestigieux en visite à Gand: l' Amerigo Vespucci a attiré les filles



Dans le cadre des festivités du 500ème anniversaire de la naissance de Charles Quint, l'Amerigo Vespucci, le voilier-école de la marine militaire italienne a fait escale à Gand du 30 juillet au 2 août. Ce voilier de 4150 tonnes et comptant 245 membres d'équipage est pour beaucoup l'un des plus beaux voiliers au monde.

Visité par plus de 4000 personnes en 2 jours, le point d'orgue de cette escale fut l' "Italian Cadets - Ships Dance", la soirée dansante du samedi soir où les 115 cadets parcoururent la ville afin de distribuer une feuille invitant les "jolies gantoises" à rallier le navire.

625 filles s'empressèrent ainsi de venir danser avec un cadet italien (un chiffre jamais atteint de mémoire d'officier du Vespucci).

Des belges avaient donné aux italiens cette idée de distribution de tracts afin d'attirer les filles à bord, ce qui fit dire à ces derniers qu'ils avaient

appris quelque chose des belges en matière de séduction des jolies filles. De la part d'italiens, il s'agit là d'un beau compliment! La réception officielle avait eu lieu le vendredi soir et près de 250 personnes y prirent part : personnel du Shape, de l'Otan, de la Marine et des Services de la Ville.

*Texte et photo: P. Poelman*

Félicitations au Capitaine de frégate (R) Patrick Poelman et au Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) Frederic Everaerts pour avoir assuré avec brio leur travail d'officier de liaison et nous avoir transmis ces informations.

Bericht aan de Bevolking van Gent en omliggende!

Heden zaterdagavond om **21.00 uur** nodigen  
de **cadetten (aspirant officieren)** van de

**ITS A5312 "Amerigo Vespucci"**

*Graag alle jonge ongehuwde dames (van meer dan 18 jaar) uit op hun*

**"Italian Cadets - Ships Dance"**

*Een unieke belevenis in het prachtige kader, dit prachtig zeilschip.*

**Inkom gratis**

L'avis invitant les gantoises à rallier le navire pour le "Ships Dance"



# VOILIER-ECOLE "AMERIGO VESPUCCI"

## Aperçu historique

Le trois-mâts carré école italien L'AMERIGO VESPUCCI porte le nom du célèbre navigateur qui explora les Antilles et les côtes de l'Amérique du Sud et fut le premier à penser que les terres découvertes par Christophe Colomb n'étaient pas l'Asie, mais un nouveau continent auquel on donna plus tard son prénom.

Il a été construit dans l'esprit des vaisseaux du milieu du XIX siècle.

Mis sur cale le 12 mai 1930, lancé le 22 février 1931 dans l'ancien chantier naval à Castellammare di Stabia, le trois-mâts carré a été dessiné par le lieutenant Colonel du Génie Maritime Francesco ROTUNDI. Il déplace 4.100 tonnes, mesure 101 mètres de long et 16 de large, le tirant d'eau atteint 7,30 mètres; la surface voilure est de 3.000 mètres carrés; deux moteurs diesel-électrique FIAT lui assurent une vitesse de 10 noeuds. Un second navire du même type, le Cristoforo Colombo, avait été construit trois ans auparavant, il fut remis aux Soviétiques comme dommage de guerre en 1949; rebaptisé Danuy ce qui signifie Danube en russe, il navigua comme voilier école quelques années en Mer Noire avant d'être désarmé en 1963, puis démoli à Odessa en 1971.

Ces deux navires étaient destinés à être des ambassadeurs de prestige ressemblant aux vaisseaux à trois ponts du milieu du XIX siècle.

Il est vrai que l'Amerigo Vespucci est d'abord le reflet de l'image de marque de la Marine Militaire Italienne à l'étranger. Mais c'est aussi un formidable voilier-école. Chaque été, depuis 68 ans, presque sans discontinuité, 150 futurs officiers de la Marine Italienne s'y amarinent au cours d'un stage de trois mois. L'apprentissage est rude, mais en quelques semaines les cadets sont capables d'établir toute la voilure en une quinzaine de minutes, après avoir préparé les manoeuvres. C'est la rude école du vent et de l'effort: de

la ligne de flottaison à la pointe du mâât de misaine 42 m, à la pointe de grand mâât 56 m et à la pointe d'artimon 48 m. La longueur de la grande vergue est de 28 m et une voile pèse dans les 200 kg. Pour établir toute la voilure, il faut beaucoup, beaucoup d'hommes: l'opération dure 30 minutes dans les stridences modulées des sifflets qui commandent la manoeuvre comme au XIX siècle.

Le commandant n'hésite pas non plus à demander à son équipage de dégréer les mâts de perroquet lorsque, pour accéder au pont, le bateau dont le tirant d'eau atteint 7,30 mètres ne peut passer sous un pont. Ce fut le cas à chaque fois que l'Amerigo Vespucci s'est rendu à Rouen.

Les manoeuvres sont accomplies dans la plus pure tradition: certaines nécessitent cependant de recourir au cabestan, le travail étant trop lourd à la main. Les matelots introduisent les barres d'anspects dans les mortaises (les orifices prévus à cet effet dans le haut cabestan) et poussent ensuite dessus pour virer ici une aubrière.

En fait le Vespucci n'est pas un musée ni une scène d'opéra. C'est un navire-école. Personne n'imagine la vie que mènent chaque été ces écoliers -là. On les appelle cadets: vieux nom qui n'a plus de sens hors la planète militaire. Ce sont les élèves-officiers de l'Académie Navale de Livourne. C'est à leur usage qu'existe l'Amerigo Vespucci, et qu'il quitte chaque année la Méditerranée vers la mer du Nord, l'Atlantique. Chaque printemps, le Vespucci quitte la Spezia, son port d'attache, et cabote quelques semaines pour se mettre en forme. A l'été sa campagne commence, rayon d'action: trois mois. En juillet, les élèves-officiers montent à bord; ils débarqueront pour la rentrée. Ces cadets sont du même âge que les matelots du Vespucci, et d'origines sociales aussi variées. Leur différence unique tient dans la vocation. Les matelots trouvent dure la vie sur un trois-mâts:



normal ce sont des conscrits, donc des civils dans l'âme. Les cadets répondent à un autre appel. Ils veulent la mer pour lieu de travail. Leur vie, pendant ces trois mois, sera implacable. Les jours et les nuits de ces garçons, comparés à ceux de l'équipage, vont relever du bagne et du noviciat.

Les cadets ont double charge: d'une part, comme les matelots ils triment. Ils prennent les quarts, ils lavent le pont, repeignent le navire du haut en bas, pinceau en main, pot de blanc au cou; ils grimpent dans les vergues prendre un ris d'urgence, arc-boutés sur les filières, sanglés comme des alpinistes.

Voici son autre face: la rude école du large, l'apprentissage du métier d'officier. Non seulement les cadets apprennent la manoeuvre, mais aux heures où les bordées se reposent eux suivent des cours, navigation, météo, astronomie. Et non seulement ils bachotent, mais on leur inculque en travaux pratiques une philosophie de l'existence.

## BIOGRAPHIE du Capitaine de vaisseau Francesco Carlo RIZZO DI GRADO E DI PREMUDA

### Commandant du Voilier-Ecole AMERIGO VESPUCCI

Le Capitaine de Vaisseau Francesco Carlo RIZZO DI GRADO E DI PREMUDA est Commandant du Voilier-Ecole AMERIGO VESPUCCI depuis le 23 novembre 1998.

Avant d'être nommé à ce commandement, il a été Chef du Bureau Entraînement/Etudes et Directeur des Stages Navals au centre d'entraînement de la Flotte.

Le Capitaine de Vaisseau RIZZO DI GRADO E DI PREMUDA est né à Rome le 21 octobre 1952.

À l'issue des quatre années de formation à l'Ecole Navale, où il est admis en 1970 il est nommé E.V. en 1974 et Capitaine de Vaisseau le 1er janvier 1996.

Après différents embarquements sur la corvette ALBATROS et la frégate LUIGI RIZZO comme Chef Service ASM, il obtint le brevet d'armes sous-marines, branche surface et embarque sur les frégates INDOMITO et LUPO toujours comme Chef Service ASM; puis il est Commandant en Second de la Frégate ZEFFIRO engagé dans le Golfe Persique (Opérations "Desert Shield", et "Desert Storm").

Alternativement, il commande le Dragueur VISCHIO et la frégate PERSEO, engagée dans l'ex-Yougoslavie dans les opérations d'embargo "Sharp Vigilance" et "Sharp Fence".

Au cours de ses affections à terre, il a exercé plusieurs fonctions parmi lesquelles:

Commandant des Cours Officiers-Mariniers à l'Ecole de Tarente;

Chef Division ASM au Centre d'Entraînement de la Flotte.

Le Commandant RIZZO DI GRADO E DI PREMUDA est titulaire de la médaille des services militaires (or), de la médaille des services à la mer et de la croix commémorative des opérations dans le Golfe Persique Deux.

Il est marié avec Madame Marie Teresa Castapano et père de deux enfants: Giuseppe (25 ans) et Valeria (16 ans).

Le Commandant Francesco Carlo RIZZO DI GRADO E DI PREMUDA est le quatrième de la génération Rizzo à servir dans la Marine; ses prédécesseurs étaient:

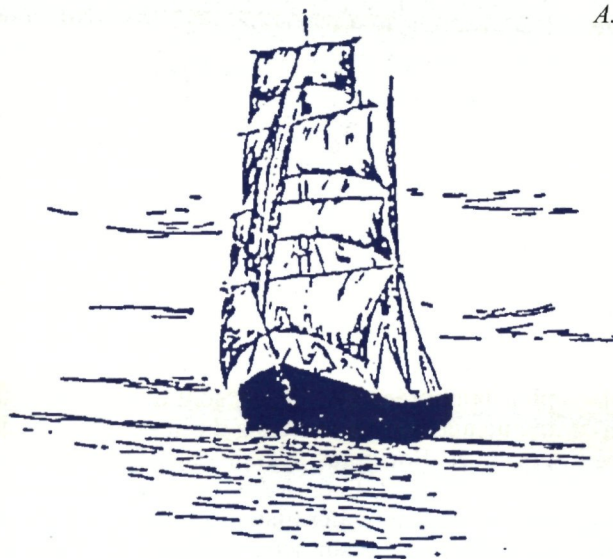
Giovanni Rizzo né à Milazzo en 1843, élève pilote sur l'unité "Re d'Italia", périt à la bataille de Lisse le 20 juillet 1866;

Luigi Rizzo, Vice-Amiral, né à Milazzo en 1897, de Giacomo Rizzo, Capitaine au Long Cours et frère dudit Giovanni: il est mort à Rome en 1951.

Commandant de torpilleur (MAS) durant la 1ère Guerre Mondiale, il coule les cuirassés autrichiens hongrois "WIEN" dans le port de Trieste, 1917) et "SZENT ISTVA" (dans les eaux de Premuda le 10 juin 1918): pour tous les services exceptionnels rendus lui a été concédée la distinction suprême de la médaille Militaire (deux or et quatre argent).

Enseigne de Vaisseau de 1ère classe Giorgio RIZZO, cadet de Luigi Rizzo, Commandant de torpilleur (MAS) durant la 2ème Guerre Mondiale, il tombe au champ d'honneur le 16 septembre 1943 à Portoferraio bombardée en représailles par la "Luftwaffe": lui a été concédée la distinction suprême de la Médaille Militaire (deux argents à titre posthume)

*Remerciements au Capitaine de vaisseau A. Porta Attaché Naval d'Italie à Paris*



# Een prachtig zeilschip op bezoek te Gent: De Amerigo Vespucci trok de jonge meisjes aan



De Vespucci afgemeerd te Gent aan kaai 360 (Arthurkaai)

In het kader van de feestelijkheden ter gelegenheid van de 500<sup>e</sup> verjaardag van de geboorte van Keizer Karel, was de Amerigo Vespucci, schoolschip van de Italiaanse Marine, op bezoek te Gent, van 30 juli tot 2 augustus. Dit zeilschip van 4.150 ton met 245 bemanningsleden is voor velen één van de mooiste zeilschepen die de oceanen bevaren.

4.000 personen bezochten het schip. Het hoogtepunt was ongetwijfeld de "Italian cadets - ships dance" het bal dat op zaterdagavond doorging en waarvoor 115 de stad introkken om uitnodigingen voor dit bal aan de "Gentse schone" uit te delen.

625 meisjes (nooit gezien aantal) namen de uitnodiging aan en kwamen dansen met de cadetten.

Belgen hadden de Italianen op het idee gebracht deze pamfletten rond te dragen en zo de meisjes aan boord te lokken. "Op gebied van mooie meisjes te verleiden hebben we van de Belgen veel geleerd" zegden de cadetten.

Een mooi compliment, vooral als het uit Italiaanse mond komt.

De officiële receptie had plaats op vrijdagavond. 250 genodigden waren hierop aanwezig, waaronder personeel van de Shape, de Navo, de Marine en Stad Gent.

Onze dank en gelukwensen aan Fregatkapitein (R) Patrick Poelman en Luitenant-ter-zee 1<sup>e</sup> Kl. (R) Frederic Everaerts voor het feilloos vervullen van hun taak van verbindingsofficier en om ons bovenstaande informatie te hebben overgemaakt.

*Tekst en foto: P. Poelman*

Bericht aan de Bevolking van Gent en omliggende!

Heden zaterdagavond om **21.00 uur** nodigen de **cadetten (aspirant officieren)** van de

**ITS A5312 "Amerigo Vespucci"**

Graag alle jonge ongehuwde dames (van meer dan 18 jaar) uit op hun

**"Italian Cadets - Ships Dance"**

Een unieke belevenis in het prachtige kader, dit prachtig zeilschip.

**Inkom gratis**

# OOPLEIDINGSSCHIP "AMERIGO VESPUCCI"



## Historisch overzicht

Het Italiaanse driemaster-opleidingszeilschip "Amerigo Vespucci" draagt de naam van de beroemde zeevaarder die de Antillen en de kusten van Zuid-Amerika exploreerde en de eerste was die eraan dacht dat het gebied dat Christoffel Columbus ontdekte niet Azië was maar wel een nieuw continent waaraan later zijn voornaam werd gegeven.

Het schip is gebouwd net zoals de schepen uit het midden van de negentiende eeuw. Het werd op stapel gezet op 12 mei 1930 en verliet op 22 februari 1931 de vroegere koninklijke scheepswerf van Castellamare di Stabia. De vierkant getuigde driemaster werd ontworpen door Luitenant-Kolonel Francesco ROTUNDI van het marine-ingenieurskorps. Het heeft een waterverplaatsing van 4.100 ton, is 101 meter lang en 16 meter breed, de diepgang is 7,3 meter, het zeiloppervlak is 3.000 vierkante meter en twee FIAT dieselelektrische motoren verzekeren een snelheid van 10 knopen.

Een tweede schip van hetzelfde type, de "Cristoforo Colombo", werd drie jaar daarvoor gebouwd (het werd in 1949 aan de Sovjets overgedragen als oorlogsschadeloosstelling) en werd herdoopt tot "Danuy", dit betekent Donau in het Russisch. Dit schip voer gedurende enkele jaren als opleidingszeilschip op de Zwarte Zee vooraleer het in 1963 ontteld werd en daarna in 1971 in Odesa werd gesloopt.

Beide schepen waren bestemd om te worden ingezet als prestigieuze ver-

tegenwoordigers en ze leken op de driedekkers uit het midden van XIXe eeuw.

Het is een feit dat de Amerigo Vespucci eerst en vooral het boegbeeld is van de Italiaanse Militaire Marine in het buitenland. Maar het is ook een buitengewoon opleidingszeilschip. Elke zomer, al sedert 68 jaar, bijna zonder onderbreking, worden er 150 toekomstige officieren van de Italiaanse Marine voor zeedienst opgeleid gedurende een stage van drie maanden. De opleiding is hard, maar na enkele weken slagen de cadetten erin om, na het optuigen, alle zeilen te hijsen in vijftien minuten. Het is de harde leerschool van de wind en de inspanning. De top van de fokkenmast bevindt zich 42m boven de waterlijn, die van de grote mast 56m en die van de bezaanmast 48m; de lengte van de grote ra is 28m; een zeil weegt meer dan 200 kg; om alle zeilen te hijsen zijn er heel, heel veel mannen nodig. Duur van de operatie: 30 minuten,

onder het doordringende geluid van de bootsmanfluit die de operatie begeleidt, net zoals in de XIXe eeuw.

De commandant aarzelt eveneens niet om zijn bemanning te vragen de bramsten af te tuigen wanneer het schim met zijn diepgang van 7,30m niet onder een brug kan doorvaren. Dit was het geval telkens de Amerigo Vespucci naar Rouen voer.

De manoeuvres worden zuiver volgens de traditie uitgevoerd maar toch moet men voor bepaalde operaties zijn toevlucht nemen tot een kaapstander omdat het werk te zwaar is om met mankracht uit te voeren.

Eigenlijk is de Amerigo Vespucci noch een museum, noch een operastuk. Het is een echt schoolschip. Niemand kan zich voorstellen wat het leven is dat deze beginnelingen leiden. Men noemt ze de cadetten: een oude naam die geen betekenis meer heeft buiten de militaire sfeer. Het zijn de leerling-officieren van de Zeevaartacademie van Livorno. De



Amerigo Vespucci wordt enkel door hen gebruikt en elk jaar verlaat hij de Middellandse Zee om koers te zetten naar de Noordzee en de Atlantische Oceaan. Telkens in de lente verlaat de Vespucci La Spezia, zijn thuishaven, en vaart gedurende enkele weken langs de kust om in vorm te komen. 's Zomers begint zijn opdracht; actieradius: drie maanden. In juli komen de leerling-officieren aan boord; zij zullen afmonsteren voor het nieuwe schooljaar. Deze cadetten hebben dezelfde leeftijd als de matrozen van de Vespucci en ook dezelfde verscheiden sociale achtergronden. Het enige verschil ligt in hun roeping. De matrozen vinden het leven op een driemaster zwaar,

wat normaal is want zij zijn dienstplichtig, dus eigenlijk burgers in hart en nieren.

De cadetten daarentegen niet. Het is niet deze periode die hen interesseert. Zij beantwoorden de lokroep van de zee en willen de zee als hun werkdomein. Hun leven gedurende deze drie maanden zal onverbidde-lijk zijn. De dagen en nachten van deze jongens zullen, vergeleken met deze van de bemanning, een erg harde leertijd zijn.

De cadetten hebben een dubbele taak: moeten ze zich afbeulen net als de matrozen; zij lopen de wacht, schrobben het dek, herschilderen het schip van boven tot onder, de bor-

stel in de hand en de verfpot om de nek; zij klimmen in de ra om dringend een zeil te reven, zich schrap zetten om het want, ingesnoerd als een bergbeklimmer.

Maar dit is de keerzijde: de harde school in volle zee, de leerschool van het officiersvak. De cadetten leren niet enkel de manoeuvres, maar tijdens de uren dat de bemanning rust, volgen zij lessen in navigatie, meteorologie en astronomie. Zij moeten ook niet enkel "blokken", maar er wordt hen ook - door middel van praktisch werk - een eigen bestaansfilosofie aangeleerd.

## **BIOGRAFIE van Kapitein-ter-Zee Francesco Carlo RIZZO DI GRADO E DI PREMUDA**

### **Commandant van het opleidingszeilschip AMERIGO VESPUCCI**

Kapitein-ter-Zee Francesco Carlo RIZZO DI GRADO E DI PREMUDA is Commandant van het Zeilopleidingsschip AMERIGO VESPUCCI sedert 23 november 1998.

Vooraleer hij benoemd werd om deze taak op zich te nemen, was hij Hoofd van het Trainings/Studiebureau en Directeur van de Marinestages bij het Vlootopleidingscentrum.

Kapitein-ter-Zee Francesco Carlo RIZZO DI GRADO E DI PREMUDA is geboren in Rome op 21 oktober 1952.

In 1970 wordt hij toegelaten tot de vierjarige opleiding aan de Zeevaartschool, waar hij in 1974 het diploma behaalt en op 1 januari 1996 wordt hij Kapitein-ter-Zee.

Na verschillende reizen op het korvet ALBATROS en het fregat LUIGI RIZZO als Hoofd van de Dienst Onderwaterwapens, behaalt hij het brevet voor onderwaterwapens op de fregatten INDOMITO en LUPO, waarna hij - nog steeds in dezelfde functie - eerste officier wordt op het fregat ZEFFIRO dat ingezet wordt in de Perzische Golf (Operaties "Desert Shield" en "Desert Storm"). Beurtelings staat hij ook aan het hoofd van de mijnveger VISCHIO en het fregat PERSEO ingezet in ex-

Joegoslavië bij de embargo-operaties "Sharp Vigilance" en "Sharp Fence".

In de loop van zijn aanstellingen aan de wal heeft hij verschillende functies waargenomen, o.a.:

Commandant van de Leergang Officier-Marinier in de School van Tarente

Hoofd van de Dienst Onderwaterwapens bij het Opleidingscentrum van de Vloot.

Kapitein-ter-Zee Francesco Carlo RIZZO DI GRADO E DI PREMUDA is de houder van de gouden medaille voor militaire dienst, van de medaille voor diensten op zee en van de Herdenkingskruis Twee voor operaties in de Perzische Golf.

Hij is gehuwd met mevrouw Maria Teresa Catapano en vader van twee kinderen: Giuseppe (25 jaar) en Valeria (16 jaar).

Kapitein-ter-Zee Francesco Carlo RIZZO DI GRADO E DI PREMUDA is de vierde van de Rizzo's die in de Marine dienden, zijn voorgangers waren:

Giovanni Rizzo, geboren in Milazzo in 1843, leerling-piloot ingescheept bij de eenheid "Red'Italia", vergaan in de slag van Lisse op 20 juli 1866;

Luigi Rizzo, Vice-Admiraal, geboren in Milazzo in 1897, als zoon van Giacomo Rizzo, Kapitein op de Grote Vaart en broer van de reeds genoemde Giovanni; hij overleed in Rome in 1951.

Als bevelhebber van de torpedoboot (MAS) tijdens de 1e Wereldoorlog brengt hij de Oostenrijkse pantserscheperen "WIEN" (in de haven van Triëste, 1917) en "SZENT ISTVA" (in de wateren van Premuda op 10 juni 1918) tot zinken. Voor alle uitzonderlijke diensten die hij verleend heeft, werd hem de hoogste onderscheiding van de Militaire Medaille verleend (twee gouden en vier zilveren).

Luitenant-ter-zee eerste klasse Giorgio Rizzo, jongere broer van Luigi Rizzo. Bevelhebber van de torpedoboot (MAS) tijdens de 2e Wereldoorlog, valt hij op het veld van eer op 16 september 1943 te Portoferraio dat gebombardeerd werd als represaille door de Luftwaffe. Hem werd de hoogste onderscheiding verleend van de Militaire Medaille (twee zilveren, waarvan een ter nagedachtenis).

**Italiaanse Militaire Marine/Marine Militaire Italienne**  
**Opleidingsschip / Voilier-Ecole**  
**AMERIGO VESPUCCI**

Type: driemaster zeilschip / voiliers trois mâts

Waternverplaatsing geladen Déplacement en charge	4.100 ton
Lengte over alles met boegspriet Longueur totale hors tout avec beaupré	101 m
Lengte over alles (zonder boegspriet) Longueur totale hors tout (sans beaupré)	82,4 m
Breedte Largeur	15,5 m
Breedte over alles Largeur hors tout	21 m
Maximum diepgang Tirant d'eau maximum	7,30 m
Diepgang met personeel/materiaal Zeevaartschool Tirant avec personnels/matériels Ecole Navale	7,06 m
Diepgang zonder personeel/materiaal Zeevaartschool Tirant sans personnels/matériels Ecole Navale	6,80 m
Netto tonnenmaat Tonnage net	1.002,57 ton
Oppervlakte zeilwerk Surface voilure	2.533m <sup>2</sup>
Oppervlakte zeilwerk (met korf en ra) Surface voilure (avec bonnette et vergue)	2.824 m <sup>2</sup>
Breedte kruiselingse ra van ondermast Largeur vergues bas en croix	28 m
Breedte ra van ondermast met armen Largeur vergues bas à bras	21 m
Hoogte grote mast t.o.v. waterlijn Hauteur Grand Mât par rapport à la ligne de flottaison	54 m
Hoogte grote mast zonder topmast Hauteur Grand Mât sans mâ de flèche	41 m
Afmetingen boven kaai met kruiselingse ra van ondermast Encombremments aériens à quai avec vergues bas en croix	12,5 m
Afmetingen boven kaai met ra van ondermast met armen Encombremments aériens à quai avec vergues bas à bras	5,5 m

# Info Marine

**Succes zonder voorgaande voor de  
"Dagen van de Marine 1999":**

21 schepen uit 12 verschillende landen waren op bezoek

**Succès sans précédent pour les  
"Journées de la Marine 1999":**

21 navires à visiter de 12 pays différents



Meer dan 40.000 bezoekers zijn op de Marinebasis van Zeebrugge de talrijk voorgestelde attracties komen bekijken, met als grootste trekpleister natuurlijk de schepen. En die waren dit jaar zeer talrijk.

Bovenop de in een vorige editie van Neptunus aangekondigde schepen, legde Stanavforlant (Standing Naval Force Atlantic) eveneens aan te Zeebrugge, en dit ter gelegenheid van de 50<sup>e</sup> verjaardag van de NAVO.

Plus de 40.000 visiteurs ont franchi les portes de la Base Navale de Zeebruges afin de découvrir les nombreuses attractions proposées au public. Les navires tenaient bien évidemment la vedette.

Et ils étaient venus nombreux cette année. En plus des navires annoncés dans le précédent Neptunus, Stanavforlant (Standing Naval Force Atlantic) fit escale à Zeebruges. Une occasion unique de fêter le 50<sup>ème</sup> anniversaire de l'OTAN.



Een roerganger van de USS Stephen W. Groves zorgt voor de tassen van de bezoekers.

Un marin américain du USS Stephen W. Groves, de quart à la coupée, prend soin des sacs des visiteurs.

## Info Marine

Foto/photo: J.C. Vanbostal



... en op het Italiaans korvet Sibilla, houdt matroos 3<sup>e</sup> klas Francesco Spoto fier de wacht.

... alors qu'à bord de la corvette italienne Sibilla, c'est le Matelot de 3<sup>ème</sup> classe Francesco Spoto qui monte fièrement de quart.

### Een uitstekende muzikale sfeer

Het muzikaal gedeelte werd verzorgd door verschillende muziekkorpsen, waaronder vanzelfsprekend dit van de Belgische Marine. Dit jaar komt de originaliteit zeker toe aan de fransen van de Bagad de Lann-Bihoué.

### Une excellente ambiance musicale

L'ambiance musicale était assurée par différents corps de musique dont bien évidemment la Musique Royale de la Marine. L'originalité revient cette année aux français du Bagad de Lann-Bihoué.

Foto/photo: J.C. Vanbostal





## Info Marine

### Een kathedraal van zeilen als vedette op zondag

De driemaster Libertad, komende van Rouen, liep zondagmorgen binnen en stak de andere schepen een beetje de loef af.

Zijn prachtig silhouet tekende zich van ver af aan de horizon. De bezoekers waren dan ook zeer opgetogen van dichtbij één van de schepen te kunnen bewonderen die deel had genomen aan de "Armada van de eeuw".



Foto/photo: J.C. Vanbostal

### Une cathédrale de voile en vedette le dimanche

Le trois-mâts Libertad, arrivé de Rouen le dimanche matin, vola la vedette aux autres navires.

Sa superbe silhouette et ses mâts visibles de loin, attirèrent les visiteurs curieux de pouvoir voir de près un des navires ayant participé à la fameuse "Armada du siècle".



Foto/photo: J.C. Vanbostal

De receptie aan boord van de Libertad. De genodigden kunnen zich tegoed doen aan de Argentijnse keuken.

Une réception à bord du Libertad: les invités ont l'occasion de goûter la cuisine argentine.

## Info Marine

De bezoekers kwamen niet enkel voor de vrolijke sfeer. Talrijke activiteiten en tentoonstellingen weerhielden hun aandacht, zoals o.a. een demonstratie van lijf-aan-lijf gevecht gegeven door de Koninklijke school voor onderofficieren van Zedelgem.

Les visiteurs ne vinrent pas uniquement pour l'ambiance. Les nombreuses activités et expositions ont également retenu l'attention, telles ces démonstrations de close-combat par l'Ecole Royale des sous-officiers de Zedelgem.



Foto/photo: J.C. Vanbostal

### Grote bijval voor de stoomtrein

De NMBS droeg eveneens haar steentje bij tot het wel-slagen van de "Dagen van de Marine" en had hiervoor speciaal een authentieke stoomtrein van stal gehaald (een type 1 daterend van 1935) die op zaterdag en zon-dagnamiddag op en neer pendelde tussen het station van Zeebrugge en de Marinebasis, en uitzonderlijk twee maal het traject Gent St.-Pieters – Zeebrugge aflegde.

Wat een heugelijke gebeurtenis voor de bezoekers om zich naar de Marinebasis van Zeebrugge te kunnen be-geven aan boord van dit stoomspuwende stalen ros.

### Grand succès pour le train à vapeur

La SNCB prêtait également son concours aux "Jour-nées de la Marine" et avait également mis en service un train à vapeur authentique (un type 1 de 1935) qui effectua, les samedi et dimanche après-midi, des na-vettes permanentes entre la gare de Zeebruges et la Base Navale, et, exceptionnellement, deux trajets en-tre Gand St. Pierre et Zeebruges.

Quel plaisir pour les visiteurs que de pouvoir se rendre à la Base de Zeebruges à bord de cette vieille dame marchant à l'eau et au charbon!



Foto/photo: F. Bruneel

Stoomlocomotief type 1

## Info Marine

### Bezoek van de Minister van Landsverdediging aan de "Dagen van de Marine"

De "Dagen van de Marine" waren een uitstekende gelegenheid voor onze nieuwe Minister van Landsverdediging (hij had pas 5 dagen voordien de eed afgelegd) om onze zeelui te ontmoeten en aanwezig te zijn op een gebeurtenis die volledig in het teken staat van de goede verstandhouding tussen onze Marine en de bevolking.

Hij nam ruimschoots de tijd om met iedereen een woordje te wisselen. Een opsteker voor de talrijk vertegenwoordigde maritieme en militaire verenigingen, naar wie hij gretig luisterde en die zich door de nieuwe Minister gesteund voelden.

De nieuwe Minister van Landsverdediging, hier in gesprek met de Stafchef van de Marine, was opgetogen over zijn eerste contact met de Marine. Rechts: LTZ Lieven Goussaert, Vleugeladjutant van ZS.



### Visite du Ministre de la Défense Nationale aux "Journées de la Marine"

Les "Journées de la Marine" étaient une excellente opportunité pour André Flahaut, notre nouveau Ministre de la Défense Nationale (il avait prêté serment le 12 juillet, soit 5 jours avant sa visite), de rencontrer nos marins et de participer à un événement rapprochant la Marine de la Nation.

Il a donc pris le temps de s'entretenir avec tous. Une aubaine pour les responsables des nombreuses associations maritimes et militaires représentées, qui se sentaient écoutés et soutenus par leur nouveau ministre.

Le nouveau Ministre de la Défense Nationale, ici en conversation avec le Chef d'Etat-major de la Marine, ravi de sa première prise de contact avec la Marine. A droite, le Lieutenant de vaisseau Lieven Goussaert, aide de camp de ZS.



Foto's/photos: F. Bruneel

André Flahaut in gesprek met de Zeescouts.

André Flahaut s'entretenant avec les scouts marins.

## Info Marine

André Flahaut heeft eveneens eind augustus een bezoek gebracht aan de Marine. Op 24 augustus bezocht hij de Marinebasis Zeebrugge, op 27 augustus was hij in Den Helder waar hij deelnam aan de bevelsoverdracht en gebriefd werd over de organisatie ABNL, en op 31 augustus bezocht hij Eguermin.

André Flahaut zal, laat ons hopen, de Minister zijn van de zo lang verwachte militaire heruitrusting. Zoals U weet liggen voor onze Marine veel projecten op tafel en ter studie, zoals de bouw van kustmijnenvegers (KMV) en de vervanging van de logistieke steunschepen, de fregatten en de helikopters.

André Flahaut a également rendu visite à la Marine à la fin du mois d'août. Le 24, il s'est rendu à la Base Navale de Zeebruges; le 27, à Den Helder, afin d'assister à la remise de commandement et d'être informé sur l'organisation ABNL; enfin, le 31, il gagna Ostende et visita Eguermin.

Monsieur Flahaut sera, espérons le, le ministre du rééquipement militaire tant attendu. Comme vous le savez, de nombreux projets nous concernant sont actuellement à l'étude tels le projet de construction de dragueurs de mines côtiers (KMV) et le renouvellement des navires de soutien logistique, des frégates et des hélicoptères.

### Célie Dehaene wordt meter van de Stern

Mevrouw Célie Dehaene, echtgenote van de uittredend premier, heeft toegestemd het nieuwe Marineschip A963 Stern te dopen en er het meterschap van te aanvaarden.

De doop had plaats te Zeebrugge op 16 juli om 15 uur. De Stern, de laatste aanwinst van onze Marine zal aangewend worden om nationale opdrachten uit te voeren, zijnde alle activiteiten die aan België zijn toegewezen in territoriale, Europese en internationale wateren.

### Célie Dehaene devient marraine du Stern

Madame Célie Dehaene, épouse de notre Premier Ministre sortant, a accepté de baptiser le nouveau navire multirôle de la Marine, le A963 Stern et d'en devenir la marraine.

Le baptême eut lieu à Zeebruges, le 16 juillet à 15 heures. Le Stern, dernier navire acquit par la Marine, est utilisé pour toutes les missions qui caractérisent "l'Action de l'Etat en Mer", soit toutes les activités dévolues à la Belgique dans les eaux territoriales, européennes et internationales.



Foto/photo: Violet Corbett Brock / Het Volk

De nieuwe bevelhebber van de Stern, Luitenant-ter-zee Serge Ots, overhandigt aan Mevr. Dehaene een schilderij van het schip en dit onder het goedkeurend oog van de Stafchef van de Marine.

Le nouveau commandant du Stern, le Lieutenant de vaisseau Serge Ots remet une peinture de son navire à Madame Dehaene, sous le regard du Chef d'Etat-Major de la Marine.

## Info Marine

### Thuiskomst van de Wandelaar te Zeebrugge na een afwezigheid van bijna 6 maanden

9 juli was de heugelijke dag van de terugkomst van het fregat Wandelaar en de 152 koppige bemanning. Een terugkomst die eerst voorzien was voor 28 mei, maar die moest worden uitgesteld wegens de Kosovo crisis. Hierdoor werd het fregat ingedeeld bij de "Standing Naval Force Mediterranean" en de "Standing Naval Force Atlantic" en naar de Adriatische zee gestuurd.

De zending bestond in het opsporen en identificeren van koopvaardij schepen die aanlegden in een haven van Montenegro, en het controleren van de aanwezigheid van oorlogsschepen die niet tot een NAVO land behoorden.



Foto/photo: G.Poupaert

De thuiskomst was oorspronkelijk voorzien op 28 juli maar gezien de operatie "Sharp Watch" waaraan de Wandelaar deelnam, vroegtijdig werd stopgezet, kon het fregat samen met Stanavforlant haar vredesopdrachten verder zetten. Na een bezoek aan Palermo van 25 tot 30 juni werd koers gezet naar Zeebrugge.



Foto/photo: J.C. Vanbostal

Het weerzien na een afwezigheid van bijna 6 maanden

### Le Wandelaar est de retour à Zeebrugge après près de six mois de déploiement

Le 9 juillet c'était enfin le grand retour pour la frégate Wandelaar et ses 152 membres d'équipage. Un retour d'abord prévu pour le 28 mai, mais qui fut postposé suite à la crise du Kosovo. Notre frégate fut désignée pour rejoindre l'escadre composée de navires de la "Standing Naval Force Atlantic" et de la "Standing Naval Force Mediterranean" et envoyée en mer Adriatique.

Sa mission était le repérage et l'identification de navires marchands faisant escale dans un des ports du Monténégro et le contrôle de la présence de navires militaires n'appartenant pas à un pays faisant partie de l'OTAN.

Le retour était finalement prévu pour le 28 juillet mais l'opération, du nom de "Sharp Watch", arrivant à terme plus tôt que prévu, la frégate continua sa mission de temps de paix au sein de Stanavforlant et fit une escale à Palermo du 25 au 30 juin avant de mettre le cap sur Zeebrugge.

Des retrouvailles après près de 6 mois d'absence.

## Info Marine

### De "Dag van de Marine" te Brugge op 17 juli

De "Dag van de Marine", met militair défilé en uitreiking van eervolle onderscheidingen, had plaats op 17 juli op de Burg te Brugge.

### Le "Jour de la Marine" à Bruges le 17 juillet

Le "Jour de la Marine", avec défilé militaire et remise de distinctions honorifiques, eut lieu le 17 juillet à Bruges.



De Dag van de Marine in een historisch kader.  
Le Jour de la Marine a pour cadre un lieu chargé d'histoire.

De detachementen kwamen ter plaatse om 14.45 uur. Om 15 uur kwam Kapitein-ter-zee Boden, Provinciecommandant aan op de Burg, gevolgd door Flottielje Admiraal Rosiers, Commandant van de Marineopera-

L'arrivée des détachements se fit à 14h45. Le Capitaine de vaisseau Boden, Commandant de la Province de Flandre Occidentale se présenta sur le Burg 15 minutes plus tard, il fut suivi, ainsi veut le protocole, de



## Info Marine

ties, Divisieadmiraal Verhulst, Stafchef van de Marine, de heer Van den Bilcke, Eerste Schepenen van de stad Brugge, de heer Breyne, Provinciegouverneur, Viceadmiraal Herteleer, Chef van de Generale Staf en de heer Flahaut, Minister van Landsverdediging, die de detachementen schouwde.

l'Amiral de flottille Rosiers, Commandant des Opérations Navales, de l'Amiral de division Verhulst, Chef d'Etat-major de la Marine, de Monsieur Vandenberghe, Premier Echevin de Bruges, de Monsieur Breyne, Gouverneur de la Province de Flandre Occidentale, du Vice-amiral Herteleer Chef d'Etat-major Général et de Monsieur Flahaut Ministre de la Défense Nationale qui passa les détachements en revue.



**De Minister van Landsverdediging tijdens het schouwen van de peletons.  
Le Ministre de la Défense Nationale passant les troupes en revue.**

De rapportage van de vlootactiviteiten gebeurde door Flottielje Admiraal Rosiers en Kapitein-ter-zee Boden. Daarna volgde een toespraak door de Stafchef van de Marine en de uitreiking van eervolle onderscheidingen.

Le rapport des activités de la Flotte fut rendu par l'Amiral de flottille Rosiers et le Capitaine de vaisseau Boden, il fut suivi d'une allocution du Chef d'Etat-major de la Marine et d'une remise des distinctions honorifiques.



**Overhandiging van de Gouden Palmen in de Kroonorde aan Onderkapelmeester L. Simon  
Remise des Palmes d'Or de l'Ordre de la Couronne au Sous-chef de musique L. Simon**

## Info Marine

Samen met de Koninklijke Muziekkapel van de Marine, onder leiding van Luitenant-ter-zee eerste klasse Kapelmeester P.Snellinckx, verlieten de detachementen het paradeplein om 16 uur.

De plechtigheid werd besloten met een défilé en een receptie in de Stedelijke Hallen.

Hierbij volgt de rapportage van de Stafchef van de Marine.

Les détachements quittèrent la place vers 16 heures accompagnés par la Musique Royale de la Marine sous la direction du Lieutenant de vaisseau de Première Classe Chef de Musique Snellinckx.

La cérémonie se termina par un défilé des détachements et une réception aux Halles de la ville.

Vous trouverez ci-dessous le rapport de l'Amiral de flottille Rosiers, Commandant des Opérations Navales.



Flottielje admiraal J. Rosiers en Kapitein-ter-zee H. Boden.  
L'Amiral de flottille J. Rosiers et la Capitaine de vaisseau H. Boden.

*Foto's/photos: S. Gryson*

### Rapportage aan de Stafchef van de Marine

#### Inleiding

Mijnheer de Minister van Landsverdediging, Mijnheer de Gouverneur, Heren Opperofficieren, Mijnheer de Burgemeester, Dames en Heren van de Marine en vrienden van de Marine, van harte welkom op deze feestelijke dag!

Mijnheer de Minister,

Het hele jaar door wordt de Marine ingezet in buiten- en binnenland voor operaties, voor diensten door de Natie aan haar gevraagd, en voor het uitstralen van een goed imago van België. Dit is de dagelijkse opdracht van de marineschepen en de ondersteunende walinstellingen.

Dit zijn vooral de taken van mannen en vrouwen van de Marine, militairen en burgers, gesteund door hun families.

Om hen voor die voorbeeldige inzet te danken mag ik vandaag het jaarverslag publiekelijk rapporteren aan onze Stafchef.

De officieren en bemanningen staan hier symbolisch verzameld op dit mooie burgplein. Ik dank hiervoor speciaal de Burgemeester en de Stad Brugge. Het permanente NAVO-Eskader, beter bekend als STANAVFORLANT is hier ook symbolisch aanwezig. De schepen van dit eskader zijn te gast in Zeebrugge voor de Marinedagen.

"I thank COMSTANAVFORLANT for his kindness to join this ceremony".

Wij zullen U onze Marinevlag, die we in het buitenland met fierheid voeren, meermaals en per klasse schepen tonen.



## De fregatten

Admiraal, de bijna 400 opvarenden van de fregatten Wielingen, Westdiep en Wandelaar rapporteren U het volgende:

De Wandelaar is nog maar net teruggekeerd van een bijna zes maanden durende ontplooiing. Het fregat voer met het Belgisch-Nederlands eskader naar de kusten van Noord-Amerika en de Caraïbische Zee. Daar werden groot-schalige marine en amfibische oefeningen gehouden met de Amerikaanse tweede vloot en geallieerde Marines, alsook lanceringen met de Duitse Marine. Na meer dan vier maanden weg van de thuishaven werd het fregat gedirigeerd naar de Adriatische Zee. Daar heeft het samen met STANAVFORLANT, hier aanwezig, deelgenomen aan de NAVO-operaties met de codenaam "Sharp Watch". De 160 bemanningsleden en het schip zijn nu aan een wel verdiende rust toe, maar vanaf eind september begint het opwerken en oefenen opnieuw.

De Wielingen is na een twee jaar durende onderhoudsperiode, gekoppeld aan een modernisering van zijn wapensystemen, in januari '99 aan zijn operationele opwerking begonnen. Het fregat heeft zopas de laatste technische test afgelegd in Kreta en stoomde met het Belgisch-Nederlands opwerksquadron terug naar huis. De 160 bemanningsleden staan klaar om vanaf september de training verder te zetten in Plymouth. Het fregat zal midden november volledig operationeel inzetbaar zijn.

De welgevulde operationele periode van de Westdiep, met ondermeer de deelname aan de operatie "Southern Breeze III" eindigde in december '98. Het schip is nu aan een nieuwe onderhoudsbeurt toe. Deze wordt gekoppeld aan de modernisering van zijn wapensystemen en eindigt in 2000.

Samen hebben de fregatten sinds juli verleden jaar 61.852 zeemijlen of maar liefst 114.550 kilometers afgelegd. Dit is bijna driemaal de wereld rond. Hiervoor zijn ze 543 dagen weggeweest uit hun thuishaven.

Volgende havens werden bezocht:

- in noordelijke wateren: Brest, Le Havre, Leith, Portsmouth, Faslane, Southampton, Dublin, Cork, Den Helder, Aarhus, Gdansk.
- in zuidelijke wateren: Alexandrië, Soudha, Kerkira, Palermo, Malaga, Toulon, Funchal, Lissabon, Cadiz, Leixoes.
- in niet-Europese wateren: Norfolk, Mayport, Tampa, Puerto Rico, San Juan.

## Het Commando- en Bevoorradingsschip

Admiraal, het Commando en logistiek steunschip Godetia rapporteert U het volgende:

een hoogtepunt van het voorbije jaar was voor de bijna 100 bemanningsleden de drie maanden durende ontplooiing naar de Middellandse Zee als commando-en steunschip voor een multinationale (Belgische, Nederlandse, Duitse, Engelse en Franse) mijnenbestrijdingsgroep.

Daarbij kwam nog een twee en een halve maand durende trainingscampagne naar Zuid-Amerika met inscheping van leerlingen van de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen. Vandaag ben ik in Zeebrugge, overmorgen in Brussel. Daarna vervolg ik de zomercampagne voor de Marineleerlingen van de KMS tot einde juli.

In het voorbije jaar heb ik 26.979 zeemijlen, bijna 50.000 kilometers afgelegd en was ik 209 dagen weg van de thuishaven.

Volgende havens werden bezocht:

- in zuidelijke wateren: Ancona, Brindisi, Cagliari, Palermo, Augusta, Izmir, Kusadasi, Piraeus, Malaga, Las Palmas en Lissabon.
- in niet-Europese wateren: Praia, Recife, Montevideo, Buenos Aires, Rio De Janeiro en Fortaleza.

## De Mijnenjagers

Admiraal, de meer dan 250 bemanningsleden van de mijnenjagers Aster, Bellis, Crocus, Lobelia, Myosotis, Narcis en Primula rapporteren U het volgende:

## *Info Marine*

de Aster en de Narcis volgden met succes de volledige opwerktrein bij het Bi-Nationale Trainingscentrum te Oostende.

De Bellis eindigde een zes maandenlange ontplooiing bij de permanente mijnenbestrijdingsflottielje-noord van de NAVO, dat voor het eerst ingezet werd in de kustwateren van Noord-Amerika. Dit jaar was de Bellis ook aanwezig in La Spezia, op 27 mei, ter gelegenheid van de oprichting van de tweede en tevens nieuwe permanente mijnenbestrijdingsflottielje-zuid. Onmiddellijk nadien werd de flottielje ingezet in operatie "Allied Harvest", op zoek naar afgeworpen vliegtuigbommen in de Adriatische Zee om deze onschadelijk te maken. De Bellis komt morgen 18 juli in Zeebrugge terug.

Na een zes maandenlange afdeling bij de NAVO-flottielje-noord neemt de Crocus nu samen met de Lobelia en de Myosotis deel aan de zomercampagne voor de Marineleerlingen van de KMS. Twee mijnenjagers zullen morgen in Londen afmeren waar zij zullen deelnemen aan de traditiegetrouwe ceremonie bij het CENOTACH, dit jaar in aanwezigheid van prins Filip.

De Lobelia nam verleden jaar voor het eerst deel aan de operatie "Open Spirit" in de Baltische Zee. Samen met de Duitse en andere geallieerde Marines worden op jaarbasis, in de kustwateren van de Baltische Staten, zeemijnen en bommen opgeruimd. Verder oefende de Lobelia alsook de Crocus met de Franse Marine.

De Myosotis werd druk gebruikt voor opleidingen en vooral voor de Marinereservisten, die regelmatig het schip overnemen voor eigen trainingsopdrachten.

In het komende najaar zal de Narcis op zijn beurt de NAVO-flottielje-noord vervoegen terwijl de Primula, na een jaar onderhoud, nu de training zal aanvatten.

De Aster, sedert eind maart afgedeed bij het NAVO-flottielje-noord, neemt op dit ogenblik nog steeds deel aan de operatie "Allied Harvest" in de Adriatische zee en tezamen met zijn collega's van de beide NAVO-mijnenbestrijdingsflottieljes heeft hij bijgedragen tot het opruimen van 38 bommen.

Tezamen legden de mijnenjagers het laatste jaar 70.302 zeemijlen af, omgerekend 130.000 kilometers of drie maal de wereldbol rond. Ze waren 902 dagen weg van huis.

Ze bezochten hierbij volgende havens:

- in de noordelijke wateren: St. Malo, Brest Boulogne, Cherbourg, Amsterdam, Den Helder, Haringvliet, Leith, Glasgow, Dundee, Ipswich, Londen, Hull, Falmouth, Liverpool, Dublin, Cork, Hamburg, Kiel, Olpenitz, Friederichsort, Gdynia, Tallin, Riga, Malmo, Aalborg, Frederikshaven, Esbjerg, Stavanger, Nergem, Aarhus.
- in de zuidelijke wateren: Bordeaux, Lissabon, Alicante, Malaga, La Spezia, Brindisi, Messina, Cagliari, Palermo, Ancona, Izmir, Koper, Constanza, Piraeus.
- in niet-Europese wateren: Tunis, Casablanca, Norfolk, Little Creek, New York, St.-Johns, Reykjavik.
- in eigen land: Oostende, Antwerpen, Gent en Brussel.

### **De Hulpdiensten**

Admiraal, de flottielje van de hulpschepen, waar meer dan 90 Marinemensen dienen, rapporteert U het volgende: de Belgica werd het hele jaar lang ingezet voor wetenschappelijk onderzoek op zee in de Belgische kustwateren en in de noordzee. Het schip legde in het voorbije jaar 16.930 zeemijlen of meer dan 31.000 kilometers af en voer 220 dagen op zee. Hoogtepunt was ongetwijfeld de deelname aan de Wereldtentoonstelling in Lissabon, samen met de Westdiep.

De Zenobe Gramme, opleidingsvaartuig bij uitstek, neemt jaarlijks in de zomermaanden deel aan de "Tall Ship Race". Hij is net Rouen buitengevaren. Zoals bij ieder zeilvaartuig worden de wintermaanden besteed aan onderhoud. Hij was 90 dagen weg uit de thuishaven. Hij deed Delfzijl, Falmouth en Rouen aan, alsook Lissabon, Leixoes, La Coruna en El Ferrol.

De Truffaut werd in '98 gedurende 45 dagen ingezet voor het testen van het nieuwe veegtuig voor de geplande kustmijnenveggers. Deze testen zijn nu opgeschort tot mei 2000.

De Valcke en Albatros zijn al oude getrouwen van de noordzee en verzekerden in het afgelopen jaar de Marinepermanentie voor de Belgische kust. Zij droegen vooral bij tot de visserijwacht en de redding op zee.

## *Info Marine*

Als laatste nieuwkomer in de Belgische Marine, want gisteren gedoopt in Zeebrugge als vervanger van de Merkssem, zal de Stern, door zijn grotere snelheid en moderne uitrusting, de flottielje versterken.

De Liberation, het kleinste, wellicht het meest bekende Marineschip in het binnenland, begroette tientallen Belgische steden en gemeenten om er met fierheid de Marinevlag te tonen.

Verder rapporteer ik U ook, Admiraal, de aanwinst van twee havenslepers, de Mier en de Wesp.

### **De Helikopters**

Als laatste, Admiraal, wil ik zeker de Marinehelikopters vernoemen. Zij vlogen honderden diverse opdrachten in binnen- en buitenland. Voor het eerst werd een van hen, tot eergisteren, aan boord van het Nederlandse bevoorradingschip, HNLMS Zuiderkruis, ingescheept als boordhelikopter.

### **Conclusie**

Admiraal, als Marinemensen zijn wij altijd bescheiden geweest.

Wij varen op de wereldzeeën, vaak uit het zicht en achter de horizon. Tijdens onze opdrachten hebben we ons land waardig vertegenwoordigd in drie van de zes continenten.

Van heel Europa tot heel Amerika, van Noord-Afrika tot Klein Azië.

Wij zijn er van overtuigd dat U met deze rapportage tevreden naar ons kunt terugblikken.

Wij willen onze Marineleuze: "NON MULTA SED MULTUM" trouw zijn, alsook de tradities van onze "anciens" verderzetten.

## **Rapport au Chef d'Etat-major de la Marine**

### **Introduction**

Monsieur le Ministre de la Défense Nationale, Monsieur le Gouverneur, Messieurs les Officiers Généraux, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs de la Marine et amis de la Marine. Soyez de tout coeur les bienvenus en ce jour de fête!

Monsieur le Ministre,

La Marine est mise en oeuvre toute l'année durant, tant à l'étranger qu'en Belgique, pour des opérations, pour des services que la nation lui demande, et pour soutenir l'image de marque de la Belgique. C'est la mission qui est remplie au quotidien par les bâtiments de mer et les organismes à terre qui les appuient. Ce sont surtout les tâches exécutées par les hommes et les femmes qui composent cette Marine, les militaires et les civils, ainsi que les familles qui les soutiennent.

En signe de reconnaissance pour leur engagement exemplaire, j'ai l'honneur aujourd'hui de pouvoir faire rapport en public au Chef d'Etat-Major.

Les officiers et les équipages se présentent à vous, symboliquement rassemblés sur cette superbe place. Pour cette faveur, je remercie d'ailleurs tout particulièrement le Bourgmestre et la ville de Bruges.

L'escadre permanente de l'OTAN, mieux connue sous son vocable de STANAVFORLANT, est ici également symboliquement présente. Les bâtiments de cette escadre sont nos invités à Zeebrugge pour les Journées de la Marine. Je remercie également COMSTANAVFORLANT pour sa présence parmi nous.

Nous allons vous présenter, pour chaque type de bâtiments, notre pavillon de Marine que nous arborons fièrement à l'étranger.

## Les frégates

Amiral, les 400 Marins des frégates Wielingen, Westdiep, et Wandelaar, vous rapportent ce qui suit:

Le Wandelaar vient à peine de rentrer d'un déploiement de près de six mois. La frégate intégrée dans l'escadre belgo-néerlandaise a croisé au large des côtes nord-américaines et dans les Caraïbes. Celle-ci y a participé à d'impressionnants exercices navals et amphibies avec la seconde flotte américaine et des marines alliées. Elle procéda à des lancements missiles avec la marine allemande. Plus de quatre mois après son appareillage de Zeebrugge, la frégate a reçu l'ordre de mettre le cap vers la mer Adriatique. C'est intégrée à STANAVFORLANT, aujourd'hui au mouillage chez nous, qu'elle y participe aux opérations de l'alliance sous le nom code de "Sharp Watch". Les 160 membres d'équipage ainsi que le bâtiment prendront bientôt un repos bien mérité. Dès la fin septembre ils se remettront au cycle d'entraînement.

C'est après deux années d'entretien, allant de pair avec la modernisation de ses systèmes d'armes, que le Wielingen a débuté sa mise en condition en janvier 99. La frégate a passé récemment son dernier test technique en Crète et vient à peine de rentrer à son port d'attache en navigant de conserve avec l'escadrille d'entraînement belgo-néerlandaise. Les 160 membres d'équipage sont prêts à affronter l'entraînement pointu à Plymouth qui leur permettra d'être pleinement opérationnels à la mi-novembre.

La période opérationnelle du Westdiep, avec un programme complet et entre autres l'opération "Southern Breeze III", s'est terminée en décembre '98. Le bâtiment est maintenant à l'entretien et aura ses systèmes d'armes modernisés pour la fin de l'an 2000.

Depuis juillet de l'an passé, les frégates ont ainsi parcouru 61.852 milles nautiques, pas moins de 114.550 kilomètres. C'est trois fois le tour du monde. Pour ce faire, ils étaient 543 jours hors de leur port d'attache.

Ils firent relâches dans les ports suivants:

- Dans les eaux du nord: Brest, Le Havre, Leith, Portsmouth, Faslane, Southampton, Dublin, Cork, Den Helder, Aarhus et Gdansk.
- Dans les eaux méridionales: Alexandrie, Soudha, Kerkira, Palerme, Malaga, Toulon, Funchal, Lisbonne, Cadix, et Leixoes.
- Hors des eaux européennes: Norfolk, Mayport, Tampa, Puerto Rico et San Juan.

## Le Bâtiment de Commandement et de Soutien Logistique

Amiral, le bâtiment de commandement et de soutien logistique Godétia vous rapporte ce qui suit:

pour les 100 marins le point d'orgue de l'année dernière fut sans conteste le déploiement en Méditerranée en tant que bâtiment de commandement et de soutien logistique pour un groupe naval multinational (de Belgique, des Pays-Bas, d'Allemagne, du Royaume-Uni et de France) de bâtiments antimines.

Il faut ajouter une campagne d'entraînement de deux mois et demi au profit de l'école supérieure de navigation d'Anvers qui mena le Godétia en Amérique du sud. Je suis aujourd'hui à Zeebrugge, après-demain à Bruxelles et ensuite je poursuivrai jusqu'à la fin juillet la campagne d'été avec les élèves marins de l'ERM.

L'année passée, j'ai parcouru 26.979 milles marins, près de 50.000 kilomètres, et j'ai été absent 209 jours.

J'ai fait relâche dans les ports suivants:

- Dans les eaux méridionales: Ancône, Brindisi, Cagliari, Palerme, Augusta, Izmir, Kusadasi, Le Pirée, Malaga, Las Palmas et Lisbonne.
- Hors des eaux européennes: Praia, Recife, Montevideo, Buenos Aires, Rio De Janeiro et Fortaleza.

## Les Chasseurs de Mines

Amiral, plus de 250 marins des chasseurs de mines Aster, Bellis, Crocus, Lobélia, Myosotis, Narcis et Primula vous rapportent ce qui suit:

## *Info Marine*

L'Aster et le Narcis ont terminé avec fruit le cycle de mise en condition complet auprès du centre d'entraînement bi-national d'Ostende.

Le Bellis termina son affectation de six mois auprès de la flottille permanente antimines nord de l'OTAN qui fut déployée pour la première fois dans les eaux nord-américaines. Cette année, le Bellis mouilla le 27 mai à la Spezia pour participer à l'inauguration de la seconde et également nouvelle flottille permanente antimines sud. Immédiatement après cette cérémonie, la flottille fut engagée dans l'opération "Allied Harvest", pour trouver les bombes larguées par les avions dans l'Adriatique et les neutraliser. Le Bellis rentre au port de Zeebrugge demain le 18 juillet.

Après un déploiement de six mois dans la flottille OTAN nord, le Crocus participe ce mois de juillet avec le Lobélia et le Myosotis à la campagne d'été au profit des marins élèves à l'ERM. Deux chasseurs de mines seront demain à Londres pour la traditionnelle cérémonie du Cénotaphe, cette fois en présence du Prince Philippe.

Le Lobélia participa l'année dernière pour la première fois à l'opération "Open Spirit" en mer Baltique. La marine allemande et d'autres marines alliées y éliminent annuellement dans les eaux Baltiques des mines marines et des bombes. De plus, le Lobélia s'exerça, ainsi que le Crocus, avec la marine française.

Le Myosotis fut surtout mis en oeuvre pour l'instruction et en particulier pour les réservistes de la marine, qui approprient régulièrement le bâtiment pour leurs entraînements spécifiques.

En ce second semestre, le Narcis rejoindra à son tour la flottille OTAN nord alors que le Primula entamera, après un an d'entretien, sa mise en condition.

L'Aster fait partie de la flottille OTAN nord depuis fin mars et est aujourd'hui encore toujours engagé dans l'opération "Allied Harvest". Ensemble avec les autres bâtiments des deux flottilles OTAN, il a participé à la neutralisation de 38 bombes.

Durant l'année écoulée, les chasseurs de mines ont parcouru 70.302 milles nautiques, soit 130.000 kilomètres ou trois fois le tour du monde. Pour ce faire, ils ont été en route durant 902 jours.

Ils firent relâche dans les ports suivants:

Dans les eaux du nord: St-Malo, Brest, Boulogne, Cherbourg, Amsterdam, Den Helder, Haringvliet, Leith, Glasgow, Dundee, Ipswich, Londres, Hull, Falmouth, Liverpool, Dublin, Cork, Hambourg, Kiel, Olpenitz, Friederichsort, Gdynia, Tallin, Riga, Malmö, Aalborg, Frederikshaven, Esbjerg, Stavanger, Bergen et Aarhus.

Dans les eaux méridionales: Bordeaux, Lisbonne, Alicante, Malaga, La Spezia, Brindisi, Messina, Cagliari, Palerme, Ancône, Izmir, Koper, Constanza, Le Pirée.

Hors des eaux européennes: Tunis, Casablanca, Norfolk, Little Creek, New York, St-Johns et Reykjavík.

Chez nous: Ostende, Gand, et Bruxelles.

### **Les Bâtiments Auxiliaires**

Amiral, la flottille des bâtiments auxiliaires armés par plus de 90 marins vous rapporte ce qui suit:

Le Belgica opéra toute l'année dans les eaux côtières belges et en mer du nord au profit de la recherche scientifique en mer. Le bâtiment parcourut 16.930 milles nautiques, soit plus de 31.000 kilomètres et fût 220 jours à la mer. La participation à l'exposition universelle de Lisbonne, ensemble avec le Westdiep, restera sans conteste l'événement important de l'année.

Le Zénobe Gramme est le bâtiment idéal pour l'instruction. Chaque année en été, il participe à la course des grands voiliers.

Il vient d'appareiller de Rouen.

Comme tous les voiliers, c'est en hiver qu'il est à l'entretien. Il fût 90 jours en mer. Il fit relâche: à Delfzijl, Falmouth, Concarneau, et Rouen, ainsi qu'à Lisbonne, Leixoes, La Coruna, et El Ferrol.

Le Truffaut servit durant 45 jours comme plate-forme test pour la nouvelle drague des futurs dragueurs de mines côtiers. Les tests suivants sont reportés à mai 2000.

## Info Marine

Le Valcke et l'Albatros sont les routiniers de la mer du nord et y assurent fidèlement la permanence marine dans le eaux d'intérêt national pour la Belgique. Ils participent au garde-pêche et au sauvetage en mer.

Le cadet et jeune premier de la marine, baptisé hier à Zeebrugge, c'est le Sterne. Il remplace le Merksem et grâce à sa plage de vitesse et à ses équipements modernes, il renforcera les capacités de la flottille.

La Libération, la plus petite unité navigante de la marine mais aussi sans conteste la plus connue dans le pays, fit escale dans des dizaines de villes et communes belges pour y montrer fièrement notre pavillon de marine.

Je vous annonce enfin, Amiral, la prise en inventaire de deux remorqueurs portuaires, le Mier et le Wesp.

### Les Hélicoptères

Je désire en dernier lieu citer avec force les hélicoptères de marine. Ils ont à leur actif des centaines de missions de tout ordre, effectuées en Belgique ou à l'étranger. C'est ainsi que l'un d'entre eux fut, jusqu'à avant-hier, placé pour la première fois sur le Zuiderkruis, un bâtiment d'appui de la Marine Royale des Pays-Bas, et ce en tant qu'hélicoptère organique embarqué.

---

### Een lenteconcert te Antwerpen ten voordele van de sociale werken van de Marine

De opbrengst van het 16<sup>e</sup> Lenteconcert van de militaire gemeenschap van de provincie Antwerpen werd op 26 mei overhandigd in het statig gebouw van de Provinciecommandant van Antwerpen in aanwezigheid van dokter Jan Meireleire (Directeur generaal van de stichting Kinsbergen), Magda Lameir en Hubert de Kort (coördinator en voorzitter van de vzw Auxilia), Kolonel vlieger Bruce Naudts (Provinciecommandant Antwerpen) en Kapitein-ter-zee Willy Goethals, adjunct Stafchef van de Marine, die de cheque van 200.000 Fr ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine mocht in ontvangst nemen.

### Marine in Koninklijk Legermuseum voor 50 jaar NAVO

De tentoonstelling "België en haar veiligheid, een halve eeuw Atlantische Alliantie, 1949-1999" opende haar deuren op 24 juni 1999 in het Legermuseum te Brussel. De expo blijft gedurende een jaar open. Het is voor de strijdkrachten een gelegenheid om de activiteiten in Navo-verband voor te stellen maar vooral om een balans op te maken van onze interventies in het kader van het contract voor de vrede. Elke macht is vertegenwoordigd met een diorama, mannequins in uniform en een presentatiestand met foto's en documenten. De Marine installeerde ondermeer een vleugel van een CMT-brug in hout. De toegang tot deze expositie is gratis. Het museum is op maandag gesloten.

### Un concert de printemps à Anvers pour soutenir les oeuvres sociales de la Marine

Le bénéfice du 16<sup>ème</sup> Concert de Printemps de la Communauté Militaire de la Province d'Anvers a été remis le mercredi 26 mai dernier dans le prestigieux bâtiment du Commandant de Province d'Anvers en présence du Docteur Jan Meireleire (Directeur Général de la Fondation Kinsbergen), Magda Lameir et Hubert de Kort (coordinateur et président de l'asbl Auxilia), le Colonel Aviateur Bruce Naudts (Commandant Militaire de la Province d'Anvers), le Colonel Aviateur Herman Van Raemdonck (ancien Commandant Militaire de la Province d'Anvers) et le Capitaine de vaisseau Willy Goethals, adjoint du Chef d'Etat-major de la Marine, qui s'est vu remettre le chèque de 200.000 francs au nom de l'Association d'Entraide de la Marine.

### La Marine au Musée Royal de l'Armée pour les 50 ans de l'OTAN

L'exposition "La Belgique et sa Sécurité, Un demi-siècle d'Alliance Atlantique, 1949-1999" a ouvert ses portes le 24 juin dernier, au Musée de l'Armée à Bruxelles. Elle restera ouverte jusqu'en juin 2000. Elle est l'occasion pour nos Forces Armées de présenter nos activités dans le cadre de l'OTAN et de faire le bilan de toutes nos interventions dans le cadre de ce contrat pour la paix. Chaque force est représentée par un diorama, des mannequins en uniforme, et par un stand de présentation avec photos et documents. La Marine y a installé, entre autres, une aile de passerelle de CMT en bois. L'accès à l'exposition est gratuit. Le musée est fermé le lundi.

### Feest in het park te Brussel (20-21 juli 1999)

De uitgave 1999 van het Feest in het Park kende, ondanks de dreiging tot aanslagen vanwege de GIA, een grote volkstoeloop. Dit feest, dat door de stad Brussel aan de inwoners wordt aangeboden, groepeerde sinds enkele jaren de presentatiestands van iedere krijgsmacht-onderdeel. Een van de doelstellingen van deze militaire aanwezigheid is de continuïteit verzekeren van het contact leger-natie. Het is een gelegenheid om heel vroeg een jeugdig publiek gevoelig te maken voor onze zendingen en onze plaats in de maatschappij. De aanwezigheid van de marine (reddingsvlot, knopen leggen, Neptunus boetiek e.a.) werd in het TV-nieuws van onze nationale zenders duidelijk op de voorgrond geplaatst.

Modelbouwers kwamen hun laatste modellen oorlogsschepen voorstellen en lieten hen tot ons groot plezier rondjes varen.

De Marine kon eveneens rekenen op de aanwezigheid van een peloton dat een vroeger detachement van Marinetorpilleurs uitbeeldde. De mannen met de blauwe pompon, die eveneens van de partij waren op de Dagen van de Marine te Zeebrugge, kregen ook hier een welverdiende ovatie.

De A960 Godetia lag afge-meerd in het haven van Brussel, en was open voor bezoekers. Voor velen een gelegenheid om kennis te maken met een eenheid van onze Marine.

Na het militair défilé zakte het publiek onder een stralende zon af naar het Park, en bleef er gezellig rondwandelen tot bij het vuurwerk, dat dit geslaagde feest afsloot.

### La Fête au Parc de Bruxelles (20-21 juillet 1999)

L'édition 1999 de la Fête au Parc connut, malgré les menaces d'attentat du GIA, un grand succès de foule. Cet événement, offert aux Bruxellois par le Syndicat d'Initiative de la ville, regroupe depuis quelques années les stands de présentation de toutes les Forces Armées. Un des buts de cette présence est de continuer d'assurer le contact entre les militaires et la population civile. C'est l'occasion de sensibiliser très tôt un public très jeune à nos missions et à notre place dans la société. La Marine et ses activités (radeau de sauvetage, pratique des noeuds, boutique "Neptunus", etc ...) ont d'ailleurs reçu, pendant ces deux jours, une place d'honneur dans les journaux télévisés nationaux.

Des maquettistes vinrent également présenter leurs derniers modèles de bateaux militaires et les faire naviguer pour notre plus grand plaisir.

La Marine pouvait compter sur la présence d'un peloton reconstitué du Détachement des Torpilleurs et Marins. Les hommes au pompon bleu, déjà présents lors des Journées de la Marine connurent un franc succès.

Le A960 Godetia avait également fait escale à Bruxelles et était ouvert aux visiteurs, une occasion pour la Marine de montrer un de ses navires à un public bruxellois intéressé.

Le soleil radieux du 21 juillet a attiré dans le Parc l'énorme public de l'après-défilé. Une foule qui a continué à se balader jusqu'au feu d'artifice qui clôturait l'événement.



Michel Verheyen als commandant van het Detachement Marinetorpilleurs, versie 1999

Michel Verheyen en commandant du Détachement des Torpilleurs et Marins, version 1999.

Foto/photo: P. Hornez

### **Bemanningsleden van de Crocus en Lobelia redden een vrouw van de verdrinkingsdood te Londen.**

De tripartite mijnenjagers M917 Crocus en M921 Lobelia verbleven van 16 tot 20 juli te Londen om er deel te nemen aan de jaarlijkse plechtigheid aan de "Cénotaphe" op Whitehall, ter herinnering aan de Belgische militairen die gedurende de twee Wereldoorlogen in het Verenigd Koninkrijk deel uitmaakten van de geallieerde strijdkrachten. Op 18 juli werd deze plechtigheid vereerd met de aanwezigheid van ZKH Prins Filip. Het redden van de verdrinkingsdood van een jonge moeder van 3 kinderen wekte bij de lokale bevolking tevens heel wat sympathie op.

In de nacht van 18 op 19 juli nam 1e Matroos Dennis Hertveldt op de Crocus de wacht over als roerganger, toen hij plots in de Theems een vrouw in het water zag spartelen. Zij was van de London Bridge gesprongen en werd meegesleurd door de tamelijk sterke stroming. 1e Matroos Hertveldt wierp haar een reddingsboei toe en riep om versterking. Twee onderofficieren-duikers, Meester Dominiek Suski (Crocus) en Meester Christophe François (Lobelia) aarzelden geen ogenblik en sprongen in het water. Dominiek Suski kon haar vlug vinden en haar, met behulp van Dennis Hertveldt, aan boord hijsen. 1e Sergeant Filip Maesschaele, verpleger aan boord, kon de vrouw, moeder van drie kinderen, reanimeren.

### **En escale à Londres, des marins du Crocus et du Lobelia sauvent une femme de la noyade dans la Tamise**

Les chasseurs de mines tripartite M917 Crocus et M921 Lobelia avaient fait escale à Londres du 16 au 20 juillet afin de participer à la cérémonie annuelle au Cénotaphe qui commémore l'engagement militaire belge en Angleterre pendant les deux guerres mondiales. Le 18 juillet cette 65ème édition était rehaussée par la présence, au sein de la délégation belge, de S.A.R. le Prince Philippe. Mais le sauvetage de la noyade d'une mère de trois enfants renforça encore plus toute la sympathie de la population anglaise pour les Belges.

Dans la nuit du 18 au 19 juillet, le Premier matelot Dennis Hertveldt du Crocus venait de prendre son quart de timonier lorsqu'il aperçut une femme se débattant dans les eaux de la Tamise. Elle venait de sauter du London Bridge et était emportée par un courant assez fort.

Il lança une bouée dans sa direction et appela du renfort. Deux sous-officiers, plongeurs de leur spécialité, les Maîtres Dominiek Suski (Crocus) et Christophe François (Lobelia) n'hésitèrent pas un instant et se jetèrent à l'eau, chacun cherchant de son côté. Dominiek Suski retrouva rapidement la victime et, aidé de Dennis Hertveldt, la hissa à bord.

Le Premier sergent Filip Maesschaele, l'infirmier du bord, prit les choses en main et réanima l'infortunée mère de trois enfants.



*Foto/photo: J.C. Vanbostal*

**Aan boord van de Crocus, terug in Zeebrugge op 30 juli, toont Oostendenaar Dennis Hertveldt hoe hij de vrouw kon lokaliseren in het water. Links van hem, de redder, Dominiek Suski uit Brugge, en achteraan Filip Maesschaele uit Bredene.**

**A bord du Crocus de retour à Zeebruges le 30 juillet, l'Ostendais Dennis Hertveldt indique de quelle manière il a repéré une femme tombée dans la Tamise. A sa gauche, le sauveteur, Dominiek Suski de Bruges et, à l'arrière plan, l'infirmier Filip Maesschaele de Bredene.**



### Adieu WESTHINDER

Het is onomkeerbaar. In uitvoering van beslissingen van de Minister van Landsverdediging wordt de F913, het vierde fregat, als schroot verkocht. De definitieve verkoopsmodaliteiten moeten nog worden vastgelegd maar toch kreeg Comlognav reeds de opdracht om alles te recupereren wat voor de Marine nog nuttig zou kunnen zijn. Het uit dienst nemen van dit schip in 1993 was een gevolg van het herstructureringsplan van de Belgische krijgsmacht, destijds aangevat onder het mandaat van minister Leo Delcroix. Aanvankelijk had men het plan om het schip aan een andere marine te verkopen. Maar gezien de internationale ontwapeningspolitiek na de koude oorlog, vond men geen koper. De Westhinder fungeerde tot op vandaag als een drijvende stock wisselstukken in het tweede dok van de basis in Zeebrugge.

### Adieu WESTHINDER

La décision est sans appel. En application des décisions du Ministère de la Défense Nationale, le F913 Westhinder, la "Quatrième Frégate", est mise en vente comme ferraille. Les modalités de vente doivent encore être affinées, mais Comlognav a, d'ores et déjà, reçu mission de récupérer pour la Marine tout ce qui pourrait lui être utile. C'est suite aux plans de restructuration des forces armées belges, commencée sous le mandat du ministre Léo Delcroix, que ce bâtiment avait été retiré du service en 1993. Il fut d'abord proposé à la vente à d'autres marines, puis, n'ayant pas trouvé acquéreur probablement suite à la politique mondiale de désarmement d'après "Guerre froide", il servit, jusqu'aujourd'hui, de stock flottant de pièces de rechange, dans le deuxième dock de la base de Zeebrugge.



Foto/photo: Archief Neptunus

Het fregat nam in 1992-'93 o.a. deel aan de operaties Sharp Vigilance en Sharp Fence in de Adriatische Zee. Het interpeleerde 596 en bezocht 17 handelsschepen. Op dat ogenblik waren vier vrouwen ingescheept: een primeur voor de Belgische Marine.

La frégate s'est, entre autres, distinguée dans l'Adriatique en 1992-'93, pendant les opérations Sharp Vigilance et Sharp Fence, en interpellant 596 et en visitant 17 navires de commerce. A cette époque, il y avait 4 femmes à bord du navire en opérations: une primeur pour la Marine belge.



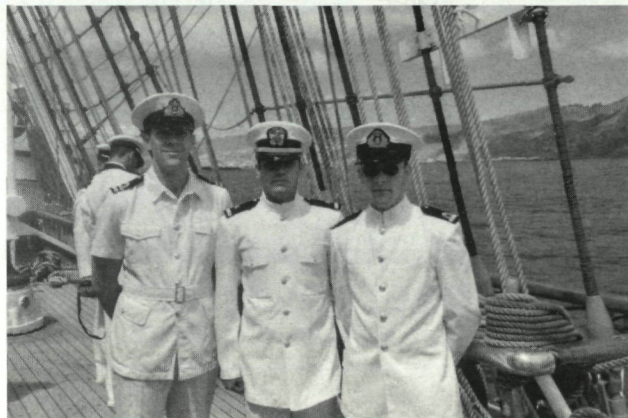
### Belgisch officier aan boord van de Libertad

In het kader van het samenwerkingsverdrag tussen de Belgische en Argentijnse Marine heeft de stafchef van de Argentijnse Marine, Vice-admiraal Carlos Alberto Marron aan de Stafchef van de Belgische Marine, Divisieadmiraal Michel Verhulst, een uitnodiging overgemaakt om een jong afgestudeerd officier een stage te laten lopen aan boord van het Argentijns schoolschip.

Vaandrig-ter-zee Frank Vandersmissen kreeg de eer uitverkoren te worden voor een enige inscheping aan boord van de driemaster Libertad.

Deze dekkofficier deelde het dagelijks bestaan aan boord met 79 Argentijnse cadetten: logies van 45 bedden, tweemaal vlees eten per dag, "een regime waaraan we niet gewoon zijn" verklaarde hij. Behalve onze belg, was er ook, op uitnodiging, een jong officier uit Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, De Verenigde Staten, Peru, Bolivië, Brazilië, Uruguay en Chili.

"Ik heb een maand onderricht gevolgd in het Spaans, hetgeen niet steeds gemakkelijk te verstaan was, maar de vakken, zoals internationaal recht en astronavigatie, waren wel heel interessant. Vervolgens heb ik gedurende een maand de wacht op de brug gelopen".



Een trio buitenlandse cadetten op de brug van de Libertad: een engelsman, een amerikaan en een belg: Frank Vandersmissen.

Foto: F. Vandersmissen

Een ervaring die hij niet zo rap zal vergeten, temeer daar hij, tijdens de Marinedagen, Zeebrugge mocht binnenvaren in de masten van deze prachtige eenheid. "Men mag geen schrik hebben van het klimmen, en wie durft gaat naar boven, want er is geen verplichting. Maar eens boven, wat een gevoel van vrijheid".

### Un officier belge embarqué sur le Libertad

Dans le cadre du traité de collaboration signé entre les Marines belge et argentine, le Chef d'Etat-major de la Marine d'Argentine, le Vice-amiral Carlos Alberto Marron avait lancé une invitation auprès du Chef d'Etat-major de notre Marine, l'Amiral de division Michel Verhulst afin qu'un jeune officier venant de terminer ses études, puisse faire un stage à bord d'un navire-école argentin.

L'Enseigne de vaisseau Frank Vandersmissen eut l'honneur d'être choisi et a ainsi pu vivre un embarquement unique à bord du trois-mâts Libertad.



A bord du voilier argentin Libertad, Frank Vandersmissen nous fait découvrir Santa Cruz (Ténérife)

Photo: F. Vandersmissen

Cet officier de pont a été logé pendant deux mois à la même enseigne que les 79 cadets argentins: chambrée de 45 lits et viande deux fois par jour. "Une nourriture trop riche à laquelle nous ne sommes pas habitués. Mais je n'étais pas le seul marin étranger à bord car la France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, les Etats-unis, le Pérou, la Bolivie, le Brésil, l'Uruguay et le Chili, également invités, avaient détaché un jeune officier."

Embarqué à Buenos Aires le 25 mai dernier, il vient de quitter le voilier à Londres après escales à Rio de Janeiro, Santa-Cruz et Rouen (Armada du Siècle).

"J'ai suivi un mois de cours en espagnol, ce qui n'est pas toujours évident à comprendre mais la matière enseignée, tels le droit international et l'astro-navigaton, était très intéressante. J'ai ensuite monté un mois de quart à la passerelle".

Une expérience qu'il n'oubliera pas de sitôt d'autant plus qu'il eut l'occasion d'entrer à Zeebruges, lors des Journées de la Marine, dans les mâts du prestigieux voilier. "Il ne faut pas avoir le trac pour grimper et monter là-haut qui peut, car il n'y a pas d'obligation, mais quelle sensation de liberté".

### Geleid door Luc Trulemans, zullen twee zeilers uit Dinant deelnemen aan de uitgave 1999 van de "Route du Café Jacques Vabre"

Franco Fineschi, een architect van 46 jaar en zijn zoon hebben de laatste hand gelegd aan de constructie van een prachtig zeiljacht, de "Spirit of Race". Een groots opgezet project. Reeds twee jaar gebruiken ze de meest gesofistikeerde technieken om hun uitdaging waar te maken: een jacht van 15 meter lang en 5 meter breed, klaar om de grootste transatlantische races te trotseren.

Hun ambitie? Op 16 oktober e.k. deelnemen aan de beroemde transat Jacques Vabre, beter bekend als de "Route du Café" met als vertrekpunt Le Havre en aankomst te Cartagena in Colombië.

Een grote uitdaging, vermits Franco Fineschi zich met de allerbeste oceanzeilers zal moeten meten. Zoals steeds zal de moed moeten samengaan met de techniek, en zullen onze twee zeilers kunnen rekenen op Luc Trulemans. Deze werktuigkundige, met internationale faam, zal hen ten allen tijde op de hoogte houden van de weersvoorspellingen en van de meest gunstige te volgen koers.

### Routés par Luc Trulemans, deux Dinantais participeront à l'édition 1999 de la "Route du Café Jacques Vabre"

Franco Fineschi, un architecte de 46 ans et son fils Michaël viennent de mettre la touche finale à la construction d'un magnifique voilier de course: le "Spirit of Race". Un projet de grande envergure: depuis deux ans ils utilisent les techniques les plus sophistiquées afin de réaliser leur défi: un voilier de 15 mètres de long et de 5 mètres de large, prêt à affronter les plus grandes courses transocéaniques.

Leurs ambitions? Prendre le départ le 16 octobre prochain de la célèbre transat Jacques Vabre, plus communément appelée la "Route du Café" pour un départ au Havre afin de rejoindre Carthagène en Colombie.

Un défi de taille puisque Franco Fineschi devra se frotter aux plus grands noms de la course au large. Comme dans toutes les courses modernes, le courage doit s'allier à la technique et nos deux marins vont pouvoir compter sur Luc Trulemans. Ce météorologue, ayant maintenant acquis une renommée internationale, leur indiquera à tout moment la situation météo ainsi que le choix dans les routes à prendre.



Foto/photo: © Yachting Sud

#### De voorstelling van de "Spirit of Race" te Dinant La présentation à Dinant du "Spirit of Race"

De boot is af, maar onze twee avonturiers hebben een kleine steun nodig om hun droom te verwezenlijken. Alles werd met eigen middelen gerealiseerd, en een sponsoring blijkt nodig om hun budget rond te krijgen.

Eén van de mogelijkheden is, volgens Franco, het aanbrenge van een naam of logo op de romp. Er is veel mediabelangstelling en het zijn de enige Belgische deelnemers; de nationale en internationale zenders volgen de koers dag op dag. Is dit niet het geschikte moment om voor zijn bedrijf wat publiciteit te maken?

De boot, gedoopt te Dinant op 20 juli, is nu voor de eerste proeven te water gelaten. We wensen Franco en Michaël het allerbeste toe en hopen dat ze veilig de aankomsthaven mogen bereiken.

Le bateau est aujourd'hui terminé, mais nos deux aventuriers ont besoin d'un petit coup de pouce afin de concrétiser leur rêve. Ce projet a été mis en oeuvre sur fonds propres et un sponsoring s'avère maintenant nécessaire afin de boucler leur budget.

Franco nous confie qu'un nom inscrit sur le bateau est une des possibilités envisagées. "La course étant très médiatisée et nous sommes les seuls belges à y prendre part. Les chaînes nationales et étrangères avec lesquelles nous sommes constamment en contact suivront la course au jour le jour. N'est-ce pas là le moyen rêvé de faire connaître son entreprise?"

Le bateau, après avoir été baptisé le 20 juillet à Dinant, a été mis à l'eau pour les premiers essais. Nous espérons que Franco et Michaël rejoignent l'arrivée, peut-être moulus, mais sans avoir essuyé un grain.

### Nieuwe commandant voor de Zenobe Gramme

Op 19 juli 1999 heeft Luitenant-ter-zee Eric Devos het commando van het zeilopleidingsschip de Zenobe Gramme, met tevens internationale en representatieve doeleinden, overgenomen van Luitenant-ter-zee Louis Sevrin.

De Zenobe Gramme was in het gezelschap van grote zeilschepen te Rouen, dit na deelname aan het evenement XACOBEO in Spanje. Vanaf 20 juli werd vanuit Saint-Malo deelgenomen aan de alombekende zeilwedstrijd "Cutty Sark" samen met de meest prestigieuze zeilschepen.



Een ongewone maar wel een originele bevelsoverdracht: op zee. Louis Sevrin (links) feliciteert zijn opvolger.

### Un nouveau commandant pour le Zénobe Gramme

Le 19 juillet, le Lieutenant de vaisseau Eric Devos a repris le commandement du voilier d'instruction et de représentation Zénobe Gramme du Lieutenant de vaisseau Louis Sevrin.

Après avoir participé aux festivités nautiques XACOBEO à El Ferrol (Espagne), le Zénobe Gramme était à Rouen pour l'"Armada du Siècle". Parti de Saint-Malo le 20 juillet, il participe actuellement, en compagnie des voiliers les plus prestigieux au monde, à la course "Cutty Sark".

Foto/photo: M. Brouzet

Une remise de commandement peu traditionnelle, mais originale: elle se déroule en mer. Louis Sevrin (à gauche) félicite son successeur.

### Bezoek van de Stafchef van de Spaanse Marine

Admiraal Antonio Moreno Barbera bracht van 7 tot 11 juni 99 een officieel bezoek aan de Marine. De delegatie bestond uit 7 personen en kwam op 7 juni aan in Zaventem. Onze prestigieuze gast bracht een bezoek aan Brugge Sint-Kruis op 9, aan Oostende op 10 en tenslotte aan Zeebrugge op 11 juni. De Spaanse Marine is een onmisbare NAVO-partner door haar geografische ligging, tegelijk aan de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee. Zij waakt eveneens over de zuidelijke flank van onze Alliantie.

### Bezoek van de franse ZS Admiraal Delaunay, in Evere op 5 juli

Admiraal Delaunay, de nieuwe Stafchef van de Marine Nationale, heeft op 5 juli '99 een bezoek gebracht aan Evere. Admiraal Delaunay is de opvolger van Admiraal Jean-Jacques Lefebvre, met wie onze Marine talrijke coöperatieprojecten heeft verwezenlijkt. Hij was begeleid door zijn Stafchef, Kapitein-ter-zee Van Huffel. Hij had eerst een onderhoud met JS, Vice-admiraal Herteleer, en vervolgens met ZS, Divisie-admiraal Verhulst.

### Visite du Chef d'Etat-Major de la Marine espagnole

L'Amiral Antonio Moreno Barbera a rendu une visite officielle à la Marine du 7 au 11 juin. La délégation se composait de 7 personnes. Nos trois bases navales furent visitées par notre hôte prestigieux: Bruges Ste. Croix le 9, Ostende le 10 et enfin, Zeebrugge le 11 juin. La Marine espagnole est un partenaire indispensable de l'Otan et de l'Europe, par sa présence géographique, à la fois sur l'Océan atlantique et sur la Méditerranée. Elle est également garante du flanc sud européen de notre Alliance.

### Visite du ZS français L'Amiral Delaunay, à Evere, le 5 juillet

L'Amiral DELAUNAY, le nouveau chef d'état-major de la Marine Nationale française, a fait une courte visite de travail à Bruxelles (Evere) le 5 juillet dernier. L'Amiral Delaunay a récemment succédé à l'Amiral Jean-Charles Lefebvre, avec lequel notre Marine avait concrétisé de nombreux projets de coopération. Il était accompagné de son chef de cabinet, le Capitaine de vaisseau Van Huffel. Il s'est entretenu avec JS, le Vice-amiral Herteleer et avec ZS, l'Amiral de division Verhulst.

### Voetbal: Nieuwe truien voor de veteranen en de gouden schoen voor "de" veteraan

Op 26 maart greep in de Kwartiermess van de Marinekazerne Bootsman Jonsen te Oostende, de overhandiging plaats van de nieuwe voetbaluitrusting voor de veteranenploeg van de Marine te Oostende.

Het was Mevrouw Ch. Buda, operation director, die de uitrusting, geschonken door de firma ISS SERVISYSTEM N.V. overhandigde aan de Luitenant ter zee 1<sup>ste</sup> klasse P. Andries, sportofficier en bezieler van de ploeg. Zonder twijfel zal deze nieuwe uitrusting voor alle spelers een bijkomende motivatie zijn voor het nieuwe seizoen.

De overhandiging werd afgesloten met een mossel-festijn waarop de ganse ploeg werd uitgenodigd.

Het team van de Marine Oostende (EGUERMIN) eindigt de voetbalkompetitie voor veteranen op een zevende plaats (op negen deelnemers). Ook werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om aan Luitenant ter zee 1<sup>ste</sup> klasse Andries een trofee "de gouden schoen" te overhandigen voor zijn oppensioenstelling en jarenlange steun aan de ploeg.



Mevrouw Buda overhandigt de "Gouden schoen" aan P. Andries  
Madame Buda remettant le "soulie d'or" à P. Andries

Aan twee spelers, Eerste meester-chef Bouzin en Kwartiermeester-chef Durand, die beiden reeds 10 jaar met de veteranenploeg Eguermin/Navstaost meespeelden, werd de trofee van verdienstelijke spelen overhandigd.

### Football: De nouveaux maillots pour les vétérans et le soulier d'or pour "le" vétéran

Le 26 mars dernier, l'équipe de football des vétérans de la Marine s'est vue dotée d'un nouvel équipement.

L'événement se déroulait au Mess de la Caserne Bootsman Jonsen à Ostende. Madame Ch. Buda, "operation director" de ISS SERVISYSTEM S.A., a remis les équipements, offerts par son entreprise, au Lieutenant de vaisseau de 1ère classe P. Andries, officier de sport et animateur de l'équipe.



Les "vétérans" entourant leur généreux sponsor.  
De "veteranen" omringen hun milde sponsor.

*Photos/foto's: J. Camps*

La cérémonie fut clôturée par un repas aux moules auquel toute l'équipe fut invitée.

L'équipe de la Marine d'Ostende (EGUERMIN) a terminé la compétition pour vétérans à la septième place (sur neuf participants).

Les nouveaux équipements seront certainement une motivation supplémentaire la saison prochaine pour tous les joueurs.

Patrick Andries se vit également remettre le trophée du "Soulie d'or" à l'occasion de sa mise à la pension et de son soutien à l'équipe.

Deux équipiers se sont vu remettre le trophée de joueurs méritants pour leurs 10 ans de présence au sein de l'équipe EGUERMIN/NAVSTAOST. Il s'agit du Premier maître-chef Bouzin et du Quartier maître-chef Durand.

### De 30<sup>e</sup> uitgave van de "Stroombank" een nautische wedstrijd georganiseerd door de Marine

De stroombankrace greep plaats van 17 tot 31 mei. Deze 30<sup>e</sup> uitgave had ploegen van alle krijgsmachtonderdelen op de been gebracht. Deze wedstrijd is dus niet meer het voorrecht van de Marine alleen, en voor onze zeelui wordt de tegenstand harder en harder. Dit jaar waren 5 ploegen ingeschreven, twee van de Marine (waarvan er één forfait moest geven wegens dringende dienstredenen), één van de Landmacht, één van de Luchtmacht en één van de Masters, de gepensioneerden van de Marine. Iedere ploeg was samengesteld uit 5 deelnemers en moest verschillende nautische proeven afleggen.

Op maandag werd er gestart met het roeien. Eerst moest een koers tegen het uurwerk geroeid worden over een afstand van een halve mijl. De twee best geklasseerden moesten het vervolgens over dezelfde afstand tegen mekaar opnemen voor de overwinning. De derde en vierde geklasseerde streden onderling voor de derde plaats.

Dinsdag was het de beurt aan de "Caravellen" en de "470". Twee bemanningsleden namen plaats in een "470" en de overige drie in een "caravelle". Van de 5 reeksen werden er 4 gewonnen door de Masters.

De proeven met de walvissloep die plaats hadden op woensdag en donderdag, werden ingekort bij gebrek aan wind.

Tot slot moest er vrijdag gezwommen worden in het zwembad van de Marinebasis Zeebrugge. Er moest 50 meter gezwommen worden naar een reddingsvlot, en dit in werkkledij met een reddingsgordel aan.

Verleden jaar had de Luchtmacht, vertegenwoordigd door de basis van Koksijde (B Koks) de overwinning behaald; dit jaar zegevierde het team van de Landmacht. De Marine zal dus moeten wachten tot het jaar 2000 om de titel nog eens binnen te halen.



De winnende ploeg van de Landmacht met echte zeebenen  
L'équipe victorieuse de la Force Terrestre a bien le pied marin.

### La 30<sup>ème</sup> édition du "Stroombank": une compétition nautique organisée par la Marine

La "Stroombankrace" se déroulait du 17 au 21 mai. La 30<sup>ème</sup> édition réunissait des équipes provenant de toutes les forces armées. Cette compétition n'est donc plus l'apanage de la Marine et pour nos marins la concurrence est de plus en plus rude. Cette année 5 équipes étaient inscrites: deux de la Marine ( mais une dut abandonner dès le mercredi pour raisons de service), une de la Force Terrestre, une de la Force Aérienne et les Masters , l'équipe des pensionnés de la Marine. Chaque "team", composé de 5 participants, devait affronter différentes épreuves nautiques.

Le lundi la compétition débute par l'aviron. Les embarcations doivent effectuer, en première partie, une course contre la montre d'un demi-mille. Dans l'après-midi, les deux premiers s'affrontaient sur la même distance tandis que le troisième et le quatrième se disputaient la troisième place.

Le mardi, les "Caravelles" et les "470" entraînent dans la danse (deux équipiers embarquent dans un "470" tandis que les trois autres prennent place dans une "caravelle"). Les Masters finirent vainqueurs final des quatre manches de cette épreuve.

Les régates en baleinière, le mercredi et jeudi, se firent sur un parcours réduit par manque de vent.

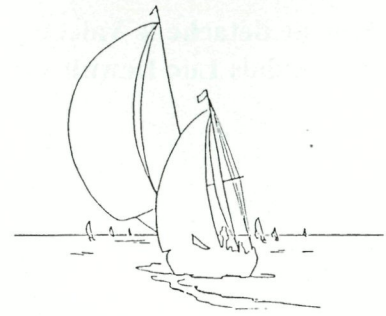
La compétition se termina le vendredi par la natation en piscine à la Base Navale de Zeebruges. Le but était de rejoindre en équipe un radeau de sauvetage en tenue de travail et avec gilet de sauvetage après avoir parcouru 50 mètres à la nage.

L'année dernière, la Force aérienne représentée par la Base de Coxyde (B Koks) avait remporté l'épreuve, cette année la victoire finale revient à la Force Terrestre. La Marine devra donc attendre l'an 2000 pour essayer de reprendre possession du titre.

Foto/photo: J. Camps

## *Info Marine*

Ploeg Equipe	Roeien Aviron	Caravell	470	Walvissloe Baleinière	Zwemme Natation	Totaal Total
Landmacht Force Terrestre	20	16	16	16	20	<b>88</b>
Luchtmacht Force Aérienne (B Koks)	16	14	14	20	16	<b>80</b>
Masters	12	20	20	14	12	<b>78</b>
Marine2	14	12	12	12	14	<b>64</b>
Marine 1	10	10	10	0	0	<b>30</b>



Oprechte gelukwensen aan Eerste Meester Ronald Coquet en zijn collega's voor de feilloze organisatie van deze competitie.

Félicitations au Premier maître Ronald Coquet et à ses collègues pour l'organisation sans failles de cette compétition.

### Megafestatie in Gent van 26 juni tot 4 juli

De strijdkrachten organiseerden dit jaar het traditionele "Megafeest" in de expohallen van Gent van 26 juni tot 4 juli 1999. Het was voor de strijdkrachten een gelegenheid om, in samenwerking met verschillende jeugdinstellingen hun activiteiten, aan het jonge volk voor te stellen en de band met onze jongste burgers te verstevigen. Op een ludieke manier en met talrijke dynamische animaties heeft het leger gedurende zes dagen de ambiance verzekerd. De Marine was aanwezig met een presentatiestand, een maritiem decor en een "vijver" waar "navigatoren in spé" telegeleide bootjes konden bedienen.

JSO, de Generaal-Majoor Segers liet ons weten dat de Megafestatie 1999, die onder zijn bescherming plaatsvond in Gent, een succes is geworden. Meer dan 41.000 personen, vooral jongeren tussen 14 en 25 jaar, apprecieerden de animatie en de aangeboden uitdagingen door de militairen. Hopelijk leidde de interesse tot enkele nieuwe roepingen.

### A Gand, la Mégafête 1999 a tenu ses promesses

Du 1er au 6 juillet, les Forces Armées organisent chaque année la traditionnelle "Mégafête" dans les halls de Flanders Expo à Gand. C'est l'occasion pour les Forces Armées et les différentes associations de jeunes de présenter leurs activités aux jeunes et de renforcer les liens avec la jeune population civile. L'Armée s'est ainsi montrée durant 6 jours d'une façon ludique au travers de diverses animations dynamiques. Et la Marine n'a pas raté l'événement et était représentée par un décor maritime et un étang sur lequel les navigateurs en herbe pouvaient faire naviguer des navires télé-guidés.

JSO, le Général Major Segers, nous fait savoir que la Mégafête 1999, qui s'est déroulée sous son égide fut un succès. Plus de 41.000 personnes, principalement des jeunes entre 14 et 25 ans, ont apprécié les animations et défis proposés par les unités militaires sur place. Espérons qu'elle n'aura pas manqué de susciter quelques nouvelles vocations.

# Tour de France à la Voile:

la Marine détache le Valcke pour accompagner les participants et l'Ostendais Luc Dewulf sort vainqueur final



Les équipiers d'Henri Fobert en pleine action

Photo: vzw Bel Yachting

Le A950 Valcke était chargé de surveiller les navires et de veiller à leur sécurité lors des étapes Scheveningen-Ostende et Ostende-Dieppe. La Marine a également donné son soutien logistique à un des participants, le T Service Interim, voilier de l'ASBL Bel-Yachting dont le skipper n'est autre qu' Henri Fobert, Premier maître-chef en disponibilité et ancien skipper du remorqueur Zeemeeuw.

Le tour de France à la voile fit donc escale, pour la deuxième année consécutive, à Ostende du 28 au 30 juillet et, même si le temps n'était pas de la partie, les amateurs et curieux étaient au rendez-vous pour voir évoluer les voiliers.

C'est finalement le voilier belge "Katie" de l'Ostendais Luc Dewulf et du barreur Sebbe Godefroid, médaille d'argent aux Jeux olympiques d'Atlanta en 1996, qui remporta ce 21ème tour de France à la voile. La victoire se joua dans un mouchoir de poche, ils furent en effet talonnés jusqu'à la dernière seconde par les Néo-Zélandais et gagnèrent au général sur le fil en finissant 10ème de la dernière étape en ligne lors de l'arrivée finale à Saint-Raphaël.

**Henry Fobert et son équipage se classent 16ème sur 30 au classement général et 7ème sur 21 au classement amateur du Tour de France à la Voile**

Pas mal pour des amateurs qui abordaient le Tour avec un nouveau bateau le "Mumm 30" dont l'équipage ne savait pas comment il allait se comporter durant une épreuve aussi

longue que le tour de France.

Mady Fobert nous relate les faits:

"Dès la première étape: Scheveningen - Ostende nous avons été mis dans le bain! Des conditions météorologiques difficiles nous ont fait naviguer dans des pointes de 7, vent dans le nez et courant contre!

Nous nous en sommes bien sortis (14<sup>e</sup> / 30 et 8<sup>e</sup> / 21 en amateur). Gonflés à bloc nous avons poursuivi la course un peu plus confiants. Par trois fois nous avons pris le meilleur départ de l'étape et remporté le trophée Ford.

Notre arrivée à Dieppe en 11<sup>e</sup> place (4<sup>e</sup> en amateur) restera dans les mémoires et le champagne a coulé.

A Granville, après 46 heures passées en mer, la fatigue s'est fait sentir.

Après un peu plus d'une heure de repos seulement il a fallu reprendre la mer pour un parc rs "banane". C'est à ce moment que nos résultats ont été les moins bons.

Heureusement le classement à St-Quay-Portrieux nous a remonté le moral (10<sup>e</sup> / 30 et 3<sup>e</sup> en amateur).

A Brest étape et parcours se sont à nouveau enchaînés rapidement laissant peu de temps aux équipiers de récupérer un peu.

Pour l'assistance au sol le rythme à tenir était également stressant!

C'est avec plaisir que nous avons vu arriver quelques équipiers frais pour terminer la partie en Atlantique.

Le convoyage du bateau vers la Méditerranée s'est fait, en ce qui nous concerne, par camion. De nom-



Photo: vzw Bel Yachting

L'arrière du T. Servive Interim, un navire sponsorisé par la Marine.



breuses équipes disposaient de leur propre remorque.

A St-Cyprien des petits travaux ont été effectués sur la plupart des Mumm. Le bateau était bichonné et les équipiers récupéraient un peu! Qu'allait nous réserver la Méditerranée? Tout ou rien! Des étapes sans vent ou sous un mistral soutenu!

Deux étapes de ralliement ont dû être annulées, et faites au moteur: l'une car il n'y avait pas de vent, l'autre parce qu'il y en avait vraiment trop!

L'étape St-Cyprien- La Grande Motte restera un merveilleux souvenir: 4<sup>e</sup> en amateur.

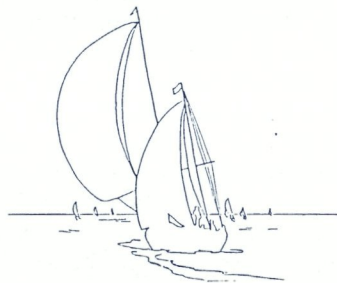
Tandis qu'un parcours à Bandol nous faisait prendre une très belle 3<sup>e</sup> place en général et une 2<sup>e</sup> en amateur. Contrairement à ce qu'on aurait pu redouter avant la course, les amateurs et les étudiants ne se sont plus laissés distancer par les pros! Ils ont toujours été à la hauteur les devançant plusieurs fois au classement!

Les conclusions de ce Tour 99: le bateau est pointu et physique! Pas question de dormir ni de manger durant les longues étapes! Mais quel plaisir ont eu les équipiers à naviguer sur une telle bête!

Pour l'intendance: il a fallu assumer à 100 % car les marins arrivaient épuisés à quai!"

L'équipe entière: Jean-Marc, David, Martin, Grégoire, Nicolas, Olivier, Quentin, Gary, Axel, Gil, Nicolas (dit Nikrol), Vincent, Nicolas (dit Nic 3), Pierre, Dimitri, Géraldine, Ingrid, Vanessa, Bernard, Laurence, Laurent, Michèle, Ronald, Henri et Mady, vient de participer à une belle course qui restera gravée dans les mémoires.

*Texte J.C. Vanbostal*



# MULTI

ALGEMEEN- EN SCHEEPSBOUWKUNDIG  
STUDIE- EN INGENIEURSBUREAU

ENGINEERING

PLANNING

BUDGETTERING

BEREKENINGEN

SUPERVISIE

DESIGN

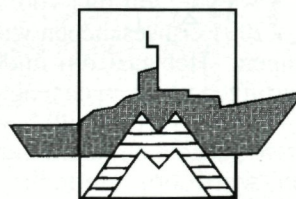
VEILIGHEIDSTOEZICHT

Studiebureau

Bazelstraat 206  
9150 Kruibeke

Tel: 32-3-227.30.51  
32-3-774.43.55

Fax: 32-3-227.27.31  
32-3-774.43.55



**MULTI** N.V.

Bouwkunde

Scheepsbouw

Mechanica

Electrotechniek

# OOSTENDSE CRUISETERMINAL IN STATIONSGEBOUW

Oostende wil ook als cruisehaven fungeren en daarom zijn thans grootse werken aan de gang om de voormalige aanlegposten 2 en 3 van RMT tot cruisekade om te bouwen. Naar analogie met Dover wil het Oostendse havenbestuur de passagiersterminal in het stationscomplex van de NMBS laten inbouwen en er de eerste cruisevaarders in het jaar 2001 ontvangen.

De cruisekade die momenteel in aanbouw is, situeert zich naast het NMBS-station en staat in rechtstreekse verbinding met het toeristische centrum van de Ensorstad. Ze is dus ideaal gelegen om de passagiers onmiddellijk in contact te brengen met de meeste pittoreske buurten van de stad en om ze desnoods via het spoor naar de historische stad Brugge te voeren. Vorig jaar meerde het cruiseschip "Aegean I" aan post nr. 4 van de voorhaven en de toeristen deden in groot aantal eer aan de horecasector van Oostende en Brugge. Het succes van dit experiment was alzo meteen bewezen.

## Naar analogie met Dover

Sinds vorig jaar zijn werken aan de gang om de aanlegposten 2 en 3 van de voormalige RMT om te bouwen tot cruisekade. Hiermee is een bedrag gemoeid van 200 miljoen BEF. De kaaimuren worden verstevigd en verdiept, en baggerwerken brengen er de diepte op 10 meter. Deze werken zouden medio 2000 afgewerkt moeten zijn. Maar hiermee bezit de cruisekade nog geen terminal en aangezien de kade aanleunt bij het station van de NMBS, dacht het havenbestuur deze opportuniteit te kunnen benutten.

Daarom werd een architectenbureau gecontacteerd om de cruiseterminal van Dover te gaan bestuderen. Die is immers in het gerestaureerde, voormalige spoorwegstation ingebouwd. Het is een prachtige realisatie die kunstzin en efficiëntie harmonisch combineert. Wie enkele jaren geleden met de ferry in Dover belandde en naar Londen wilde sporen, zal zich nog dit oude station her-

inneren. In 1996 werd het omgebouwd tot cruiseterminal. Vorig jaar meerden er 126 cruiseschepen die zo'n 146.000 passagiers aan wal brachten. Een tweede kade is er in aanbouw voor cruiseschepen van ruim 300 meter lang, terwijl de terminal 2.500 cruisevaarders zal kunnen herbergen.

## Hotel "Terminus" nieuwe cruiseterminal

Dit voorbeeld wil Oostende nu volgen. Het stationscomplex van de Ensorstad omvat het vroegere hotel "Terminus" waarin thans enkele bureaus zijn ondergebracht. Al lang fungeert het niet meer als hotel en restaurant, en is het dus voor een groot deel ongebruikt. Het ligt dicht bij de in aanbouw zijnde cruisekade en zou dus, mits de nodige aanpassingswerken, als cruiseterminal kunnen ingericht worden. Hotel "Terminus" is eigendom van de NMBS, maar een overdracht naar AGHO, het Oostendse autonoom havenbedrijf, is niet onmogelijk.

Daarbij biedt Hotel "Terminus" het voordeel aan te leunen bij de bestaande terminal van de Seacats die op de Oostende-Doverlijn varen. Zo zou men in de voorhaven, op enkele meters van het stadscentrum, de Mercatorjachthaven en de pittoreske visserskaai, één groot gebouwencomplex bezitten waar de spoor-, kanaal- en cruisetrafiëk zouden ge-centraliseerd worden. Dit complex zou bovendien bijdragen tot de herwaardering en de herleving van heel die havensite.

## Betere toegankelijkheid

Oostende zou dus voor het jaar 2001 cruiseschepen willen ontvangen. Het gaat om middelgrote vaartuigen waarvan de lengte de 200 meter niet overschrijdt. Voor een betere toegankelijkheid van de haven werd ook gedacht aan de verbreding van de havengeul. De geul zou moeten verdiept worden tot op peil 9meter, terwijl het bestaand

Oostende-staketsel zou afgebroken worden en een nieuwe pier meer oostwaarts gebouwd worden. Met deze werken is een slordige 200 miljoen BEF gemoeid.

Eind vorig jaar werden in de naderingsgeul van de haven peilingen en stroommetingen uitgevoerd die thans bestudeerd worden in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout. De geplande uitdiepings- en verbredingswerken zouden ook van nut kunnen zijn voor de ro/ro-trafiëk van Oostende. Binnenkort krijgen wij de voltooiing van de werken aan de Cockerillkaai en het Zeewezendok waar men grotere ro/ro-vrachters wil aantrekken. Ook in die optiek is een betere toegankelijkheid van de voorhaven noodzakelijk. Of deze werken een uitvoering krijgen is tot op heden niet beslist.

## Bikkelharde concurrentie

Oostende geschikt maken als cruisehaven met het aanleggen van een cruisekade en dito terminal in het voormalige Terminushotel is geen groot probleem op zich. Tweehonderd miljoen BEF zijn reeds toegewezen voor de kade en de 300 miljoen voor een nieuw staketsel en passagiersterminal kunnen wellicht ook verkregen worden. Het echte probleem is echter het afsluiten van de nodige contracten met de cruiseoperators. De concurrentie op dat vlak is bijzonder groot, want zo'n veertig Europese havens zijn kandidaat om als cruisehaven te fungeren.

Ons land telt al drie zeehavens waar cruiseschepen aanleggen. Dit wil daarom niet zeggen dat Oostende geen kansen heeft. Denken wij maar aan de kleine haven van Ijmuiden die sinds 4 jaar met succes een cruise-lijn uitbaat met Newcastle upon Tyne. Hopelijk krijgt Oostende de nodige kredieten om van het Terminushotel de gedroomde cruiseterminal te maken, wat een stap dichtter zou zijn tot het verwerven van de nodige infrastructuur.

*H. Rogie*

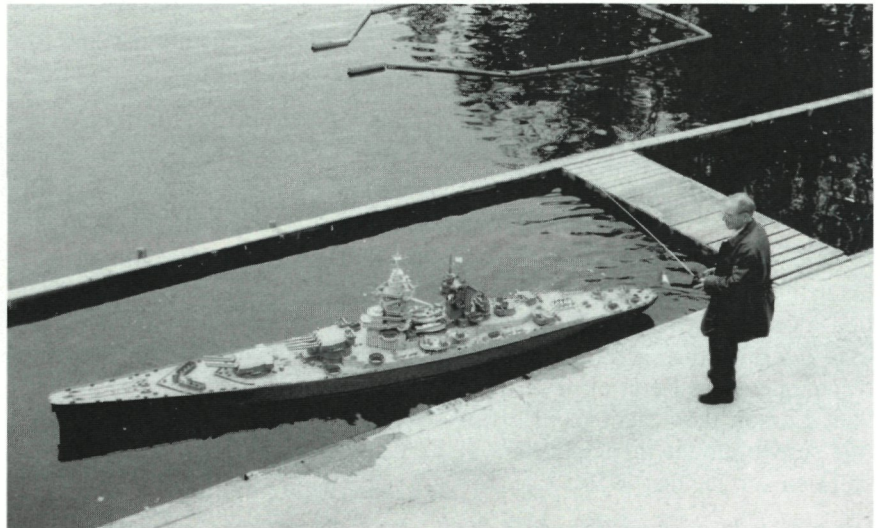
## LE CUIRASSÉ RICHELIEU AU 1/50 EME

C'est à Malines, très belle ville belge parsemée de canaux et au passé glorieux, cité aux architectures du plus pur style flamand et à la fine gastronomie, que je fis la découverte de la maquette du Richelieu dont la réputation avait déjà fait le tour des clubs de la région. Ce modèle de 4,96 mètres est d'une très bonne conception, tant sur le plan de la réalisation que sur le plan de la logistique qui a été mise en oeuvre afin de pouvoir le déplacer facilement.

### Historique

Au milieu des années trente, la France dut entreprendre la construction de plusieurs navires de guerre importants afin de demeurer une puissance navale à part entière. Les bateaux de la classe "Dunkerque" qui étaient aptes à s'opposer à n'importe quelle unité de guerre de l'époque, allaient être inexorablement dépassés par les nouveaux cuirassés mis en construction par les diverses forces navales étrangères. C'est ainsi que naquit le projet de la réalisation de deux cuirassés: le Richelieu et le Jean-Bart. La classe "Richelieu" était en fait une version agrandie des cuirassés de 26.000 tonnes de type "Dunkerque" et "Strasbourg", et équipée d'une puissance de feu et d'un blindage nettement supérieurs.

Le Richelieu fut mis en chantier le 22 octobre 1935 sur les cales de Brest qui ne pouvaient contenir la coque complète du bâtiment. Il fallut donc construire séparément la partie avant du navire. Son lancement se fit le 17 janvier 1939 et lorsque la France capitula, il était pratiquement terminé. Son achèvement et sa modernisation se firent aux Etats-Unis en 1943. En cours de construction, on décida



d'incliner sa cheminée afin d'éliminer le risque d'envahissement de la passerelle par la fumée, ce qui entraîna également une modification des superstructures. La cheminée fut alors incluse dans le blockhaus arrière.

L'armement du Richelieu était redoutable. Ses canons de 380 mm étaient disposés sur deux tourelles quadruples ce qui demanda l'installation d'une plage avant considérable de manière à les séparer efficacement. La disposition de cet armement entraînait l'existence d'un angle mort important. Ces inconvénients, qui avaient été très bien perçus par les ingénieurs, auraient été résolus sur le quatrième navire de cette classe, le Gascogne. L'arrière du navire, quant à lui, était protégé par neuf canons de 152 mm. Deux tourelles centrales de même calibre ne furent pas installées ce qui permit d'accroître fortement la défense antiaérienne.

La protection du navire absorbait plus de 40% de son déplacement. Il était équipé de divers blindages, allant de 40 à 400 mm, de cloisons in-

ternes pare-torpilles de 9,5 mètres de côté, de deux blockhaus et derrière la cuirasse, à un mètre du bord, d'un blindage pare-éclats de 18 mm. Il fut doté de deux catapultes et d'un hangar pouvant recevoir un total de quatre hydravions Loire-Nieuport. D'autres mitrailleuses furent encore installées à l'avant, derrière le brise-lames, et dans le secteur central.

Le Richelieu ne fut pas mêlé à de grandes batailles mais il participa activement à de nombreuses patrouilles et à divers bombardements. Le 8 juillet, il est touché par une torpille lancée d'un avion de l'Hermes, alors qu'il refusait de se soumettre aux conditions anglo-gaullistes. La poupe est endommagée inondant d'eau et de pétrole plusieurs tranches du bâtiment. Le 24 septembre, les hostilités reprennent et le cuirassé subit de nouvelles avaries. Le 25, les Britanniques se replient. Après quelques réparations de fortune, le Richelieu reprend la mer le 24 avril 1941 malgré trois canons manquants et manoeuvrant sur trois hélices seulement. Il rejoint dans la même année les forces alliées. Du 18 février au 26 août 1943, il subit dans l'arse-

nal de Brooklyn diverses réparations et est doté à nouveau de son armement. Il appareille le 14 octobre et s'intègre à la "Home Fleet". Il subit un entraînement intensif en Ecosse avant de rejoindre l'Asie du Sud-Est où il prend part à plusieurs opérations. Le 7 septembre 1944, il revient à Casablanca, pour y être réparé. Il rentre à Toulon le 1er octobre afin d'effectuer une relève massive de l'équipage et de permettre un entretien plus approfondi. Il fut mis à la réforme en 1965 pour être finalement envoyé à la ferraille en 1968. Sa silhouette très caractéristique restera dans toutes les mémoires.

Le Jean-Bart, homologue du Richelieu, dont l'achèvement commença lors de l'attaque allemande, dut s'échapper dans l'état où il se trouvait. Lorsqu'il fut achevé, il différait sensiblement du Richelieu. Il entra en service dès 1955.

Un projet de construction de deux autres bâtiments vit le jour en avril 1940. Il s'agissait du Clémenceau qui devait recevoir un armement secondaire modifié et un armement AA plus étendu. Sa construction s'interrompit lorsqu'il fut capturé par les Allemands et sa coque, une fois achevée, fut détruite par l'aviation alliée. Le deuxième navire, le Gascogne, ne vit jamais le jour. Il aurait dû recevoir des tourelles triples de 380 et 406 mm.

## Caractéristiques

### Le RICHELIEU en 1939

**Chantier:** arsenal de Brest.

**Mise en chantier:** 22 octobre 1935.

**Lancement:** 17 janvier 1939.

**Entrée en service:** 15 juin 1940.

**Réforme:** 1965

**Démantèlement:** 1968

### Déplacement

-standard: 39.116 tonnes.

-à pleine charge: 48.260 tonnes.

### Dimensions

-longueur totale: 247,90 mètres.

-largeur: 33 mètres.

-tirant d'eau: 10,7 mètres.

### Armement

-8 pièces de 380 mm.

-9 pièces de 152 mm.

-12 pièces de 100 mm AA.

-16 pièces de 37 mm AA  
remplacées ensuite par 56  
pièces de 40 mm.

-28 pièces de 13,2 mm AA.

### Blindage

-ceinture: 327 mm.

-latéral: 225 à 400 mm.

-pont principal: 130 à 170 mm.

-pont moyen: 40 à 50 mm.

-blockhaus: 340 mm.

-tourelles: 170 à 430 mm.

-barbette: 405 mm.

-protection du gouvernail:  
100 mm.

-blindage pare-éclats.

-cloisons internes pare-torpilles.

### Propulsion

-6 chaudières à petits tubes et  
haute pression.

-4 turbines à engrenages  
Parsons.

-4 arbres d'hélice.

**Puissance:** 155.000 chevaux.

**Carburant:** 6.900 tonnes.

### Performances

-vitesse: 32,5 noeuds.

-rayon d'action: 8.500 nauti-  
ques à 14 noeuds.

**Equipage:** 1.670 hommes.

## Un pari un peu fou

Passionnés de maquettes de bateaux et toujours à la recherche "du" modèle à construire, messieurs BRIERS, père et fils, se sont lancés dans le pari presque insensé de la réalisation d'un modèle de grande taille. L'étendue pour le choix d'un

bateau est très vaste et il leur fallait un modèle qui, une fois réalisé en grande dimension, bénéficierait lors de sa navigation d'un comportement majestueux. Après maintes hésitations, leur dévolu se porta sur un cuirassé français de la Deuxième Guerre mondiale: le Richelieu. La première épreuve fut de réunir les plans du bateau. Les recherches furent brèves car le premier lieu à visiter fut évidemment le musée de la Marine à Paris. Nos deux maquetistes avaient fait mouche du premier coup, les plans originaux y étaient disponibles. Il n'eurent pas le temps de visiter la capitale française et ses "attractions" diurnes et nocturnes car déjà les idées les plus farfelues foisonnaient de toute part. Après concertation, le choix de l'échelle fut fixé: le Richelieu serait réalisé au 1/50 ème. Un bref calcul confirma la taille définitive de la maquette: 4,96 mètres ! Un travail de mise à dimension des plans commença dans la joie et la bonne humeur, le sujet était cerné.

Ce projet, qui chatouillait le cortex de nos maquetistes depuis déjà quel que temps, ne pouvait se réaliser sans une étude approfondie et judicieusement menée sur la méthode de construction à adopter pour un modèle de cette taille. Une infrastructure toute particulière devait être mise sur pied pour la réalisation de la maquette. Un chantier de six mètres, véritable rampe de lancement pour V-1, vit ainsi le jour. Il fut monté sur roulettes afin de pouvoir être déplacé dans leur atelier. Sur les plans, les détails et les quelques difficultés de construction étaient résolus de jour en jour, seul le transport de la maquette posait un réel problème. Les idées les plus diverses furent avancées sans retenir davantage leur attention. La solution la plus ingénieuse fut la construction du bateau en deux modules de 2,48 mètres. Deux couples centraux resteraient donc pleins, étanchéité oblige, et l'assemblage des deux parties se ferait à l'aide de boulons. Il est vrai que cette idée était à leur portée, car Dolf et Bart Briers n'étaient pas à leur coup d'essai, ils avaient



déjà réalisé un cargo en trois modules de 60 centimètres; une maquette RC de "voyage" en quelque sorte. Une remorque fut spécialement aménagée pour le transport du bateau avec des compartiments et des tiroirs réalisés sur mesure.

### La coque

**D**olf, qui est pensionné, pouvait donc se consacrer à temps plein à la construction du bateau qui débuta en mars 1993. De par sa finesse, la proue, véritable lame de rasoir, a été réalisée en un seul bloc. Les 22 couples et 2 contre-couples sont en multiplex de 12 mm Marin. Trois panneaux du même bois ont servi à débiter les 300 lattes de 3 mètres d'une section 12 mm X 5 mm nécessaires à la construction de la coque. Ces lattes ont été collées et, une fois assemblées, plusieurs couches de G8, renforçateur puissant, sont venues dans un premier temps consolider les structures. Ensuite, la coque a été entoilée sur deux couches croisées recouvertes à tour de rôle par du polyester. L'intérieur a été enduit au polyester seul. Pour terminer, un mastic de carrosserie a permis d'obtenir le lissé souhaité.

### Les ponts

**L**es divers ponts ont d'abord été réalisés en multiplex tout en observant la bouge et la tonture du na-

vire. Divers contreforts ont été indispensables à cet effet et à la bonne rigidité de l'ensemble. Ensuite, des panneaux d'Asfèlia, bois exotique de la famille du méranti, ont été débités en latte de 5 mm X 2 mm. Ces lattes ont été collées longitudinalement une à une permettant d'augmenter la résistance du pont et de respecter la bonne largeur des lattes originales. Entre chacune de ces lattes, a été collée une épaisseur de papier marron donnant de cette façon le calfatage étanche utilisé en réalité. Après un ponçage fastidieux, le pont a reçu pour toute protection plusieurs couches d'huile de lin, lui donnant ainsi l'aspect satiné souhaité.

### Les superstructures

**R**éalisées en Plasticard et en PVC de différentes épaisseurs, les superstructures du Richelieu sont un assemblage compliqué mais très résistant. Le Plasticard, qui se colle aisément à l'aide de Trichloroéthylène (Trichlore) et soude les éléments entre eux, est idéal pour ce genre de construction. Les deux blockhaus et les pièces importantes, telles que les canons et les ponts intermédiaires, ont été construits séparément pour permettre le montage et le démontage du bateau. La majorité des pièces cylindriques sont usinées à l'aide d'un tour-fraiseur.

Les projecteurs de D.C.A. ont été réalisés à l'aide de lampes halogènes de 40 watts et ont un diamètre

de 35 mm pour un faisceau concentré de 15 degrés. Ce choix est idéal et reflète de très près la réalité.

Le bateau a été entièrement peint à l'aérographe et le choix des couleurs s'est porté sur la gamme étendue de la marque Levis. Les caractéristiques du musée de la Marine de Paris aidant, les tons ont été scrupuleusement respectés.

### Le lest

**S**i certaines maquettes souffrent sensiblement d'un excès de poids, le Richelieu quant à lui en éprouve un manque considérable. Une fois assemblé, il pèse à lui seul à peine 50 kg; ce qui dans un sens est une aubaine pour son transport. Sur l'eau, ce n'est pas la même chose, et pour qu'il ait une assise suffisante, il a dû être lesté d'un complément fragmenté de 250 kg. On remarque sur les photos que sa ligne de flottaison n'épouse pas encore le fil de l'eau, mais dans un proche avenir un supplément de 50 kg viendra bientôt le conforter, ce qui donnera un poids total de 350 kg !!!

### La motorisation

**I**l est clair que pour déplacer une masse semblable et en considérant également que le centre de la coque du Richelieu est fort "ventru", ce qui génère un frottement important, il faudrait des moteurs d'une puissance considérable. Le meilleur rapport qualité/prix fut trouvé auprès d'un concessionnaire de pièces détachées d'automobiles qui fournit les quatre moteurs de marque Bosh provenant des ventilateurs électriques d'Audi 100.

La réalisation d'un modèle de cette taille a contraint les constructeurs à entrer dans un engrenage sans fin. En effet, tout devait être reconsidéré car ils s'écartaient sensiblement des constructions traditionnelles; si les moteurs devaient être performants, l'alimentation électrique devait être revue, le câblage devait supporter des courants importants et les régulateurs de tension devaient ré-

pondre quant à eux à des normes très particulières. Les premiers tests furent peu concluants, un problème d'oxydation de certains contacts cachés fut même à l'origine d'un malaise pour lequel nos deux maquetistes invoquèrent les mauvais esprits électro-magnétiques. Par un beau matin ensoleillé et après avoir conjuré le mauvais sort à l'aide d'un désoxydant en bombe, les premiers essais purent avoir lieu. D'emblée le Richelieu fendit l'eau et on constata que sa consommation électrique se stabilisait, à pleine puissance, à 36 ampères tandis que le courant de démarrage avoisinait les 110 ampères!! Après un bref calcul, il s'avéra que quatre batteries de voitures de 44 ampères seraient nécessaires pour procurer à notre monstre une autonomie confortable.

Les quatre hélices en bronze proviennent de la marque Rabush. Elles sont montées sur des arbres d'hélice tournés dans de l'acier inoxydable 18/10. L'étanchéité dans les tubes d'étambot est assurée par des coussins en bronze phosphorique, le tout étant lubrifié à l'aide de graisse spécialement destinée à cet usage.

La pièce d'eau où évolue généralement le Richelieu se situe dans le magnifique domaine du BLOSO à Hofstade; un aménagement portuaire destiné à la navigation de maquettes de bateaux y a été installé. De part sa grande taille, le Richelieu éprouve certaines difficultés à évoluer dans cet espace qui lui est fort étroit. Etant donné qu'il ne peut bénéficier d'un pilotage secondé par des remorqueurs comme dans la réalité, il a été indispensable de lui adjoindre une petite hélice d'étrave. Le principe utilisé est assez simple et original. Une "cuillère" est en rotation sur un axe excentrique; ce mouvement ainsi décalé génère un flux d'eau qui est dirigé dans un conduit disposé perpendiculairement à l'axe du bateau. Le sens de rotation détermine bien sûr le sens du flux et ainsi le déplacement du modèle. Par ailleurs, les quatre moteurs peuvent être contrôlés indépendamment. Les deux moteurs intérieurs, en modifiant leur sens de rotation, sont généralement destinés aux manoeuvres, tandis que les moteurs exté-

rieurs, jumelés aux deux autres, sont affectés à la propulsion à pleine puissance. Les effets conjugués des hélices de propulsion et de l'hélice d'étrave permettent au bateau une rotation sur lui-même.

Pour faire face à l'important flux d'eau que rencontre le gouvernail, l'axe de celui-ci a fait l'objet d'une démultiplication. Par conséquent, la commande de direction est immédiate.

### La mise à l'eau

Après le déchargement de la ramorque destinée à son transport, le bateau peut être assemblé. Une fois les deux modules ajustés, ils sont boulonnés ensemble. La mise à l'eau d'un tel monument n'est pas des plus faciles. Une rampe badigeonnée de savon mou a dû être affectée à son lancement. Dans l'eau, le modèle est à peine stable et le chargement des 250 kg de lest est impératif. Il reste ensuite à placer tous les éléments amovibles de la superstructure. Ainsi aménagé, le Richelieu peut prendre la "mer".

Il a fallu à nos deux maquetistes pas moins d'une demi-heure pour le mettre en oeuvre. Ils peuvent, pour le reste de la journée, profiter pleinement de la navigation de leur bateau pour la joie des visiteurs du domaine.

### La radiocommande

La radiocommande, une Robbe Navy F-14 modifiée, permet la commande de diverses fonctions. En plus des fonctions traditionnelles et de la gouverne des moteurs séparée, les tourelles de 380 mm pivotent, les canons se lèvent, la cheminée fume, les sirènes fonctionnent ainsi que les feux de navigation, les projecteurs de DCA et les antennes radars.

L'entrée au port sous l'effet de ces accessoires est des plus impressionnante et le spectateur les plus imaginaire ou mal réveillé court aux abris ne sachant pas jusqu'où le réalisme a été poussé. A cette échelle les canons de 380 mm correspondent quant même à un calibre de 7,6 mm.

### Le comportement sur l'eau

Malgré son impressionnante taille, le Richelieu se comporte sur l'eau d'une façon exceptionnelle. Le compromis entre sa taille et son poids, judicieusement évalué, lui permet de naviguer d'une façon fort majestueuse. Le vent n'a pas d'emprise sur ses superstructures et les vagues que l'on observe sur ce plan d'eau ne fait qu'augmenter le réalisme de la scène. Grâce à son hélice d'étrave et à l'inversion du sens de marche des moteurs, il peut effectuer un demi-tour sur place; son pilotage n'en est que plus précis. Avec l'utilisation seule du gouvernail, on lui mesure un diamètre de virage minimum de 10 mètres. A pleine puissance, il peut atteindre une vitesse considérable qui semble à première vue, en respectant l'échelle, être le double de l'original, ce qui trouble de temps à autre la villégiature des canards.

Les réactions sont vives dans le public alors que le club MBV de Hofstade présente le Richelieu comme fer de lance. Une démonstration de ses capacités laisse souvent les autres maquetistes songeurs.

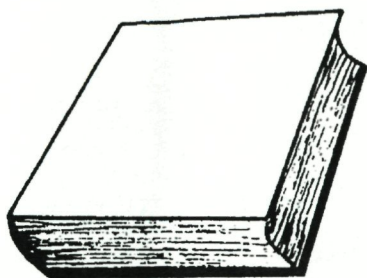
Quelques améliorations vont encore être apportées au bateau; prochainement, il verra l'achèvement de l'installation d'une multitude de cordons de fibres optiques permettant l'éclairage complet du bateau. Il est vrai que son alimentation électrique ne fait pas défaut.

### Les projets

Après cet essai concluant, Dolf et Bart Briers ont déjà d'autres idées en tête. Nous verrons prochainement émerger de leurs projets un cargo bananier de la Johnson Lines dont la taille et l'échelle ne sont pas encore précisées.

Au vu de la très belle réalisation du Richelieu, on ne peut que leur souhaiter une très bonne continuation dans leurs travaux.

*Photos et texte: E. Bauthier*



# BOEKBESPREKING

F. Neyts

## "Rain Later, Good"

Naar aanleiding van de 175<sup>e</sup> verjaardag van de RNLI (Royal National Lifeboat Institution) verscheen bij Thomas Reed Publications een prachtig boek getiteld, "Rain Later, Good" met als ondertitel (Illustrating the Shipping Forecast). Het boek is van de hand van auteur-kunstschilder Peter Collyer en vertrekt van het dagelijkse radioweerbericht voor de scheepvaart.

De dagelijkse litanie van sprekende namen zoals "Doggerbank, Fisher, Wight, Duitse Bocht ...", worden in het boek toegelicht in woord en beeld. Hiertoe bezocht de auteur alle 31 Britse maritieme regio's en 13 kuststations die in het weerbericht worden vermeld. Collyer reisde hiertoe in iets meer dan twee jaar liefst 16.000 mijl af. Het resultaat is een briljante serie van miniatuur-aquarellen, stuk voor stuk juweeltjes die in het boek op ware grootte worden afgebeeld.

De gedetailleerde schilderijtjes – ieder kostte de kunstenaar een week werk, soms zelfs meer – werden achteraf thuis geschilderd op basis van "field-sketches" aangevuld met wat in het visueel geheugen van Collyer bleef geprent.

Het boek werd uitgegeven bij Thomas Reed Publications, één van de oudste maritieme uitgeverijen ter wereld, waarvan de geschiedenis teruggaat tot 1782.

De opbrengst van de verkoop van het boek gaat naar de RNLI, de reddingsdiensten rond de Britse Eilanden en Noord-Ierland. Deze organisatie, opgericht in 1824, steunt volledig op vrijwilligheid en vrijgevigheid van het publiek. Ze onderhoudt "lifeboatstations" langsheen de volledige Britse kust. Jaarlijks rukken de reddingsdiensten duizenden keren uit om mensen of schepen in

nood bij te staan. Door de jaren heen hebben de vrijwilligers van de RNLI letterlijk duizenden mensenlevens gered. Wie dit prachtige boek aankoopt steunt dus bovendien één van de meest edele organisaties van de Britten.

Het boek (ISBN 0-901281-75-1) telt 190 pagina's, is op groot formaat met een harde kaft uitgegeven en kost £27.50. Bestellen kan bij Thomas Reed Publications, 19 Bridge Road, Hampton Court, East Molesey, Surrey KT8 9EU, UK. Tel. 0044/181/941.7878, Fax 0044/181/941.87.87, E-mail: tugsrus @abreed.demon.co.uk.

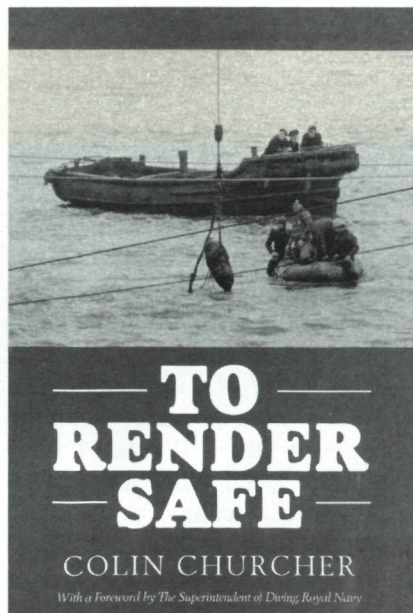
## "To Render Safe"

Bij The Pentland Press verscheen onlangs "To Render Safe", een boek van de hand van auteur Colin Churcher. "To Render Safe" beschrijft het leven van de hoofdpersonage in de Royal Navy. En het leven bij de Royal Navy was voor hem hét echte leven, volledig vreemd van elke normaliteit uit het burgerleven. De condities waren zwaar, maar het was een harde en nuttige leerschool. Dat bleek ondermeer tijdens de talrijke overzeese opdrachten, waaronder het convoi-varen in de poolstreken, de herovering van Singapore, de vredesopdracht in de Middellandse Zee, het opruimen door de Royal Navy van

bommen en mijnen (waaronder de bekende Blackriars Bom) waarbij heel wat duikwerk kwam kijken. Het boek staat garant voor een fascinerend verhaal dat de lezer van het begin tot het einde zal boeien.

"To Render Safe" (ISBN 1-85821-695-8) telt 233 pagina's en kost £12.00 (P&P niet inbegrepen).

Bestellen kan bij The Pentland Press Ltd, 1 Hutton Close, South Church, Bishop Auckland, County Durham DL14 6XG, UK. Tel. 0044/1388/776.555, Fax 0044/1388/776.766, E-mail: ppl@casynet.co.uk. Web Site : www.pentlandpress.co.uk.

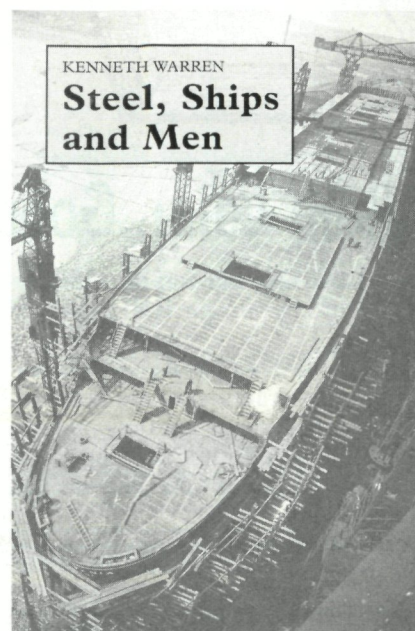


## Steel, Ships and Men: Commell Laird 1824 to 1993

Groot-Brittannië verloor sinds de jaren 1960 een belangrijk deel van haar basisindustriën. Regionale economieën, belangrijke productiecentra en bekende bedrijven werden hiervan het slachtoffer. Onder hen de staalindustrie en de scheepsbouw. "Steel, Ships and Men" door Kenneth Warren is één van de eerste studies die de groei, de crisis en de ondergang van één van de belangrijkste bedrijven uit die sectoren heeft vastgelegd. Commell Laird startte in 1824 als ketelmakerij. Dertien jaar later begon de staalproductie in Sheffield. De groei van de activiteiten van de groep was duizelingwekkend. Al vlug werd Commell Laird bekend als één van de enige bedrijven die een oorlogsschip kon bouwen, volledig onder eigen beheer,

van de productie van het gepantserd staal tot en met de complete bewapening. Maar Commell Laird raakte ook bekend voor de bouw van handelsschepen. De moeilijke tijden begonnen in de jaren vijftig. In 1980 ging wat overbleef van de staalgietterij over kop, en in 1993 liep het laatste van de bijna 1.400 gebouwde schepen in Birkenhead van stapel.

"Steel, Ships and Men" is een uitgave van de Liverpool University Press en kost £14.95 plus £3 P&P. Bestellen kan hij Marston Book Services, PO Box 269, Abingdon, Oxfordshire OX14 4YN, Fax 0044/1235 465555, Email: direct.order @ marston.co.uk. Het boek telt 313 pagina's. (ISBN 0-85323-922-3).



## "Vrachtschepen van de wilde vaart"

Bij de Uitgeverij De Alk in het Nederlandse Alkmaar verscheen zojuist het zoveelste boek van de maritieme publicist Arne Zuidhoek.

"Vrachtschepen van de Wilde Vaart" zet in feite de bekende reeks "Onze mooiste koopvaardijsschepen" van dezelfde uitgeverij en dezelfde auteur voort, een reeks waar vooral de lijnschepen aan bod kwamen. In dit nieuwste boek staan de "anonieme zwoegers" nu centraal, niet minder mooi en zeker niet minder interessant. Zij waren in beheer van rederijen van de "Wilde Vaart" (trampvaart), een vorm van scheeps-exploitatie waar zeker de kustvaarders en tankers in grote getale aan deelnamen. De complete vlootlijsten van N.V. Halcyon Lijn

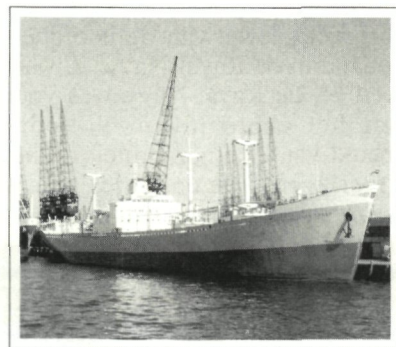
en Invotra zijn in het boek opgenomen, alsmede een lange rij van zogenaamde éénschipsrederijen.

Op het bekende groot formaat (A4), harde koft, een omvang van 160 pagina's komen in "Vrachtschepen van de Wilde Vaart" niet alleen de schepen aan bod, maar ook de schepelingen en hun avonturen. Het boek (ISBN 90 6013 078 2) werd bovendien uitvoerig geïllustreerd met 250 foto's. Kostprijs: 55 Nederlandse gulden.

In België worden de publicaties van De Alk verdeeld door Uitgeverij Agora in Aalst, Tel. 053/78.87.00.

## VRACHTSCHEPEN VAN DE WILDE VAART

ARNE ZUIDHOEK



SCHEPEN - REDERIJEN - VERHALEN





## WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

Door wijlen IOM(b.d.) J.-B. Dreesen

### Boegspriet

Houden we het bij een officiële definitie, dan is de boegspriet "een zwaar rondhout (mastboom) dat buiten de voorsteven in schuin opgaande richting uitsteekt, hoofdzakelijk dienende tot voorwaartse steun van de fokkenmast en zijn stengen en tot het voeren van enige stagzeilen en derhalve een zeer voornaam bestanddeel van een schip van welke stevigheid en goede bevestiging de sterkte van heel het tuig afhangt."

Deze definitie is echter betrekkelijk jong, want de boegspriet groeide in de loop der eeuwen slechts geleidelijk tot wat nu de beschrijving ervan is. Aanvankelijk was het een rondhout dat voor het schip werd uitgestoken om dienst te verlenen bij het ophalen van het anker. Gebruikt met dit doel is de boegspriet waarschijnlijk zo oud als het schip. Reeds de Egyptenaren kenden de boegspriet. Dit blijkt uit twee afbeeldingen in de grafombe van Mehenkvete (grootvizier van farao Mentuhotep, 2.000 jaar voor chr.), waarop schepen voorkomen die uitgerust zijn met een kleine boegspriet.

Nadien waren het de Romeinen die door de uitvinding van een klein voorzeil, de ARTEMON of BEZAANTJE – niet te verwarren met de BEZAAN van de achterste mast in latere eeuwen – de boegspriet een andere vorm en ook een ander gebruik gaven. Het was een naar voor hellende mast vlak achter de boeg waaraan een klein zeiltje werd gevoerd. Dit zeiltje was zeer belangrijk voor het manoeuvre. Voor de wind werkte het als de staart van een weerhaan

en voorkwam gedeeltelijk het gieren. Bij het vertrek was het een welkom hulpmiddel om het schip de wind te laten zoeken. Waarschijnlijk werd het mastje, handig door zijn schuine stand over de voorsteven, ook gebruikt om het anker op te halen.

Dit over de voorsteven hellende rondhout werd – mogelijkwerwijze door contact met de Romeinse koopvaarders – overgenomen door de zeevarenden van West-Europa. Het zeiltje verdween echter en het rondhout werd door hen gebruikt als bevestigingspunt van de voorwaartse maststeun en om het anker op te halen. Bewijzen hiervan komen voornamelijk voor op tekeningen, stadszegels en schilderijen uit die tijd. Zo geeft een muurschilderij uit de Hojbykerk in Denemarken van ca. 1100 een schip weer uitgerust met een boegspriet waarop een vlaggenstok staat. Op verscheidene stadszegels alle uit de 13<sup>de</sup> eeuw (Elbing 1242, Dover 1284, Sandwich ± 1290) komen schepen voor met een schijnbaar ontwikkelde boegspriet. De Vlaamse meester W.A. liet ons omstreeks 1470 een schilderij na waarop een KRAAK voorkomt die een ENTERDREG aan de boegspriet draagt (ENTERDREG is een anker met 5 à 6 vloeien gebruikt om op vijandelijke schepen te laten vallen.) Volgens dit schilderwerk werd de boegspriet dus ook gebruikt bij de oorlog op zee.

Omstreeks die tijd – 15<sup>de</sup> eeuw – werd de boegspriet met WOELINGEN in het GALJOEN neergehouden maar rustte nog niet op de voorsteven.

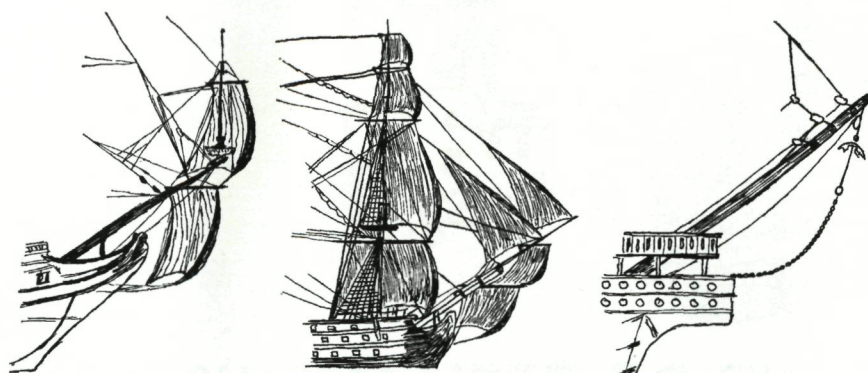
Na eeuwen vergetelheid diepte Christoffel Columbus de uitvinding van de Romeinen terug op. Hij rust-

te namelijk de SANTA MARIA uit met een klein razeil dat onder de boegspriet werd gevoerd. Dit zeil noemde de BLINDE (omdat het een groot gedeelte van het zicht voor het schip onttrok). Het gebruik van dit, voor het manoeuvre zeer handig zeil, verspreidde zich vlug in de loop van de 16<sup>de</sup> eeuw. De boegspriet die oorspronkelijk uitsluitend diende bij het ankerwerk had nu een driedubbele rol; ankerwerk, als steunpunt voor de stagen van de fokkenmast en om het BLINDEZEIL te voeren.

Rond 1550 komen de eerste schepen voor met een vlaggenstok boven op de boegspriet (de voorloper van onze huidige geusmast).

De evolutie ging echter verder en in de eerste helft van 1600 werd het luchtig galjoen, vóór de voorsteven, een uit rechte en fraai gekromde balken en knieën rond een platform samengesteld nest, waarin de boegspriet voortaan met woelingen van touwwerk werd neergesjord. Doordat de fokkenmast nu een eind verder van de steven verwijderd stond kon de voet van de boegspriet die vroeger op zij tegen de fokkenmast aan werd gelegd voortaan precies in de midscheeps worden geplaatst. Uit de vlaggenstok op de boegspriet ontwikkelde zich een kleine mast, de BLINDESTENG, waaraan een nieuw razeil de BOVENBLINDE werd gevoerd (terwijl het blindenzeil onder de boegspriet werd gevoerd).

Omstreeks 1700 kreeg het silhouet van het schip onderzeil een heel ander uitzicht door het gebruik van de stagzeilen voor de fokkenmast. De blinde steng verdween. Zij werd



vervangen door het KLUIFHOUT (of KLUIVERBOOM), een steng die in het verlengde van de boegspriet werd gestoken. De Bovenblinde, die zijn mast kwijt was, werd nu onder het kluifhout gevoerd voor de blinde. Boven de aldus verlengde boegspriet werden de stagzeilen gevoerd. Deze driehoeken werden als het VOORSTENGESTAGZEIL geheesen langs het VOORSTENGESTAG tussen de boegspriet en de top van de MARSSTENG en als KLUIVER langs het VOORBRAMSTAG tussen het uiteinde van de KLUIVERBOOM en de VOORBRAMSTENG.

Op het einde van de 18<sup>de</sup> eeuw verdwenen blinde en bovenblinde. De masten kregen een BOVENBRAMSTENG en BOVENBRAMZEILEN. De kluiverboom werd op zijn beurt verlengd met een steng, het JAAGHOUT, waaraan een derde VOORSTAGZEIL werd gevoerd, de BUITENKLUIVER of JAGER. Hier bereikte de boegspriet zijn volle ontwikkeling. Het geheel van boegspriet, kluif- en jaaghout, werd naar onder gestaagd door een WATERSTAG dat over een SPAANSE RUITER liep, terwijl het zijdelings gesteund werd door BOEGSTAGEN.

Eerst toen kreeg de boegspriet de definitie zoals we die nu nog kennen en het is onder die vorm dat we dit belangrijk scheepsonderdeel nog dagelijks op onze nationale MERCATOR kunnen bewonderen.

Taalkundig zijn er met het woord boegspriet geen problemen. Het is ontstaan uit het woord BOEG en SPIET met als middeleeuwse vormen BÔCHSPRËT en BOOGSPREET. De vormen uit het engels BOWSPRIT; Deens, BUGSPRYD; Zweeds, BOGSPRÖT, Frans, BEAUPRE; Spaans BAUPRES, zijn aan het Nederlands of het Nederduits ontleend.



# HEMPEL



*Hempel Coatings (Belgium) n.v.*

*A Lot More Than Paint!*

**Sint Pietersvliet 7 - 2000 ANTWERPEN**

Tel. 03/220.61.60 - Telefax 03/220.61.79

# NICE TO KNOW

## Nationale Vereniging der Invaliden van de Gewapende Machten (NVIGM)

### Doelstelling

De Nationale Vereniging der Invaliden van de Gewapende Machten, onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning, groepeert in haar schoot alle invaliden van het Leger, de Rijkswacht en de Interventiemachten.

De v.z.w. NVIGM is een filantropische vereniging met een nationaal bestuur dat gevestigd is op de Leuvensesteenweg 392 - 1030 Brussel en wordt in de Provincies vertegenwoordigd door de Provinciale besturen, die hun zetel hebben in de Provinciale hoofdsteden.

De activiteiten worden verspreid over het grondgebied van de provincies, zoals: ledenfeesten, statutaire vergaderingen, informatiedagen, deelname aan nationale plechtigheden en natuurlijk het onderhouden van de noodzakelijke contacten met de leden invaliden in bijna alle gemeenten van onze provincies.

De internationale toestand evolueert naar konfliktharden overal verspreid in de wereld. Meer en meer zal er beroep gedaan worden op de tussenkomsten van een internationale politiemacht. België levert reeds een potentiële bijdrage... De eerste slachtoffers vielen.

Het zijn niet alleen leden van het Leger, ook Rijkswachters worden ingezet in het buitenland.

Zij brachten reeds grote offers om het internationaal banditisme te bestrijden, met natuurlijk de daaruit voortvloeiende familiale en sociale miseries die achterblijvende verminkten, vrouwen en kinderen treften tot in hun ziel.

### Vandaar onze inzet...

Deze vereniging behartigt de morele, materiële en sociale belangen van de Invaliden der Gewapende Machten (voornamelijk de invaliden van vreedstijd van de krijgsmacht, rijkswacht en interventiemachten).

Hiervoor zijn wij erkend gesprekspartner voor de terzake bevoegde Ministeries zoals Pensioenen, Landsverdediging, Volksgezondheid en leefmilieu en Financiën. Wij vertegenwoordigen de slachtoffers in de bevoegde Commissies van Eerste Aanleg en Beroep.

Inderdaad, de slachtoffers van de Gewapende Machten moeten begeleid, opgevangen, ja zelfs dikwijls verdedigd worden bij de Commissie voor Vergoedingspensioenen (eerste aanleg en beroep). De daaruit voortvloeiende procedure kan maanden, en soms jaren aanslepen, waarbij de dossiers van de leden dikwijls bevreemdend worden afgesloten.

Dit alles gebeurt door de provinciale en nationale bestuursleden, die volkomen gratis en onbezoldigd hun werk in alle stilte volbrengen. Vergeten we ook niet dat onze vereniging reeds bijna 6.000 aangesloten leden heeft van de ongeveer 13.000 erkende Invaliden Vreedstijd Militairen en Rijkswacht.

### Historiek van de NVIGM

De Nationale Vereniging der Invaliden van de Gewapende Machten is een aloude vereniging, maar tevens wettelijk, officieel en met een nationaal karakter.

1898 is de oudste datum gekend in onze beweging. Inderdaad, in 1898 liep Gaston DAUNAU een ongeval op tijdens zijn verblijf in de Kadet-

tenschool. Als invalide stichtte hij een vereniging van militaire invaliden waarvan hij tot augustus 1914 het voorzitterschap waarnam. Gaston DAUNAU was een officier bij het 5de Linie, te Antwerpen gekazerneerd.

In 1928 kwamen MATHY, VAN CUTSEM, DIEDERICH, BERBEN, Camiel DAUNAU (zoon van Gaston DAUNAU), BERREWAERTS samen en stichtten een vereniging die als doel had hun eisen kracht bij te zetten en hulp te verlenen aan en ten voordele van de militaire invaliden, hun weduwen en hun wezen. Deze beweging kreeg de naam "Vereniging van de Militaire Invaliden Vreedstijd".

Onder invloed van de nieuwe wet betreffende de vennootschappen zonder winstoogmerk worden de statuten van de "Vereniging van de Militaire Invaliden Vreedstijd" (v.z.w.) vastgelegd.

Op 2 oktober 1932 worden ze door een algemene vergadering, bijeengeroepen te Brussel, aangenomen. Gaston MERAINI werd aangesteld als Voorzitter, Paul DIEDERICH als Algemeen Secretaris en René WEBER als Algemeen Penningmeester. Ze werden in het Belgisch Staatsblad van 3 december 1932 gepubliceerd onder het nummer 1309.

In de oorlogsjaren 1940 tot 1945 zullen verschillende leden van de Vereniging der Militaire Invaliden Vreedstijd deel nemen aan de ondergrondse weerstand tegen de bezetter en samenwerken met de andere Vereniging van Oorlogsinvaliden 1914-1918.

Op 21 december 1946 worden de oude statuten aangepast. De vereniging neemt de benaming "Nationale Vereniging der Invaliden van het

Leger" (N.V.I.L.). De akte wordt door een notaris opgemaakt. Bij het verlijden van de authentieke akte verschijnen: Emile-Pierre VAN CUTSEM, Jean DENEKENS, Paul CUGNON, Florent CARLIER, Charles VAN VLEM, Raymond BRISSE, Camille DAUNAU, Lucien DERACHE, Georges HUVENNE, Arthur STREULENS en René WEBER. Wegens zijn hoge ouderdom kan VAN CUTSEM slechts korte tijd het aangestelde Voorzitterschap waarnemen. Florent CARLIER neemt de fakkel als Voorzitter van de Vereniging der Militaire Invaliden Vredestijd over. Hij is de grondlegger van de Vereniging onder de vorm N.V.I.L..

De statuten van de N.V.I.L. werden op 11 januari 1947 in het Belgisch Staatsblad onder het nummer 75 gepubliceerd.

Op 20 september 1952 werd, op initiatief en in aanwezigheid van Minister van Landsverdediging Kolonel DEGREEF, een overeenkomst gesloten tussen enerzijds de C.M.C. (Central Militaire Cantine) en anderzijds de N.V.I.L.. Het voorwerp was het oprichten van een sociaal fonds.

Om de kandidaat-invaliden en de leden een vlottere dienst te kunnen verzekeren, werden de provinciale secties opgericht. Naderhand werden de dienst-invaliden van de Rijkswacht tot de vereniging toegelaten, wat met zich meebracht dat de naam andermaal gewijzigd werd in: Nationale Vereniging der Invaliden van de Krijgsmachten. Deze statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 3 september 1987 onder het identificatienummer 75/47.

In het jaar 1992 konden de dienst-invaliden van de Belgische Politie evenzo toetreden en werd de huidige benaming aangenomen: Nationale Vereniging der Invaliden van de Gewapende Machten (N.V.I.G.M.). In datzelfde jaar verleende Z.M. Koning Boudewijn Zijn Permanente Hoge Bescherming aan onze Vereniging.

In 1995 verleende Z.M. Koning Albert II Zijn Hoge Bescherming aan onze vereniging.

## Provinciale Besturen NVIGM

ANTWERPEN:	Voorzitter: F. HELLEMANS Reinaartlaan 10/7 i - 2050 Antwerpen 03/219.42.60 Secretaris: K. GIJSEN Scheibeek 10 - 2650 Edegem 03/457.93.11
BRABANT:	Voorzitter: R. ROTTIER Camelialaan 81 - 1150 Brussel 02/770.53.22 Secretaris: R. WAUTERICKX St.-Niklaasstraat 16 - 1540 Herfelingen 054/56.91.33
WEST-VLAANDEREN:	Voorzitter: J. RONDAS Avignonlaan 44 - 8310 St. Kruis Brugge 050/35.90.72 Secretaris: P. VANACKEN Ijzerstraat 12 - 8820 Torhout 050/22.15.96
OOST-VLAANDEREN:	Voorzitter: F. DE LEENHEER Otterstraat 47 - 9200 St. Gilles 052/21.00.08 Secretaris: P. ROGIERS Kouterbaan 16 - 9200 Dendermonde 052/22.21.36
HENEGOUWEN:	Voorzitter: R. MARQUES Rue Poète Folie 78 - 6220 Fleurus 071/81.45.47 Secretaris: J. CAMBIER Rue du Gouty 120 - 6440 Froidchapelle 060/41.10.74
LUIK:	Voorzitter: A. OCTAVE Rue du Bois 53 - 4000 Rocourt 04/263.32.70 Secretaris: R. DESCAMPS Avenus R. Jurdant 22 - 4432 Alleur 04/263.65.74
LIMBURG:	Voorzitter: J. HENDRICKX Meldertstraat 34 - 3500 Hasselt 011/28.73.32 Secretaris: R. SLOOTMAEKERS Atheneumstraat 96 - 3970 Leopoldsburg 011/34.53.17
LUXEMBURG:	Voorzitter: S. SULEAU Rue de la Meuse 15 - 6700 Arlon 063/22.22.77 of 061/21.25.73 Secretaris: C. HULET Rue de Villemont 340 - 6730 Bellefontaine 063/44.51.70
NAMEN:	Voorzitter: R. RENARD Rue Van Loo 13 - 5100 Jambes 081/30.75.58 Secretaris: E. DEFRENE Rue Wanet 63 - 5020 Vedrin 081/21.24.41

**Zetel en Redactie**  
Leuvensesteenweg 392  
1030 BRUSSEL  
Tel.: 02/739.02.31  
Fax: 02/739.02.29

### Nationale besturen NVIGM

#### Bestuurders - Leden van het Directiecomité

Nationaal Voorzitter: F. LENAERTS Ere-Kolonel, Ere-Directeur bij de stad Leuven

Nationaal Secretaris: G. VERMEIREN Adjunct Nationaal Voorzitter

Nationaal Penningmeester: A. VAN WEYENBERGH Bedrijfsleider o.r.

Nationaal Ondervoorzitter (F): S. SULEAU Beroepsmilitair o.r.

Nationaal Ondervoorzitter (N): R. ROTTIER Adjutant-chef bij de Rijkswacht o.r. Voorzitter van de provinciale sectie Brabant

#### Toegevoegd aan het Directiecomité

J. CAMBIER Assistent Nationaal Secretaris en Provinciaal Secretaris Sectie Henegouwen  
F.P. DE ROOVERE Doctor in de rechten - Bestuurder van vennootschappen - Past-Voorzitter NVIGM  
Ch. HERSCOVICI Advocaat - Rechtskundig adviseur van de NVIGM

### Frans onderscheiding voor docent van de Hogere Zeevaartschool

De Eerste Minister van Frankrijk heeft bij decreet van 1 december 1997 de heer Luc Verhaeghe, docent maritiem Frans aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, benoemd tot "Chevalier dans l'Ordre des Palmes Académiques", uit erkentelijkheid voor de toewijding die hij gedurende zijn onderwijs carrière heeft geleverd aan de opvoeding en vooral de verspreiding van de Franse taal en cultuur bij leerlingen en studenten, o.a. voor de algehele organisatie van talrijke meerdaagse studiereizen naar Parijs en Versailles, het introduceren

van de door de Alliances Françaises gestuurde gastsprekers, de medewerking bij uitwisselingsprogramma's met het Franstalige K.A. Dinant en het organiseren van toneelbezoek voor Franse voorstellingen te Antwerpen en te Parijs, het houden van selectieproeven in het kader van voordrachtwedstrijden Frans voor de jeugd en de begeleiding van stagiairs-romanisten aan de Universitaire Instelling Antwerpen, de vertaling naar het Frans van talrijke brochures ten behoeve van onderwijsinstellingen en het begeleiden van Franstalige studenten bij hun licentiaatsverhandeling, de publikatie van enkele artikelen in Nautilus (tijdschrift van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege), van vakgerichte syllabi en vooral van een viertalig woordenboek voor de maritieme navigatie.

Voor het ogenblik werkt hij sinds enkele jaren aan een drietalig Lexique des navires marchands.

Deze belangrijke onderscheiding werd uitgereikt door de heer J. Demorand, Consul-generaal van de Franse Republiek te Antwerpen op 2 juni 1999 in aanwezigheid van verschillende genodigden vooral uit het hoger maritiem onderwijs.

Deze buitenlandse onderscheiding werd door Napoléon 1er ingesteld in 1808 om de leden van de Universiteit te vereren en is de tweede na de "Légion d'Honneur" die vier jaar eerder werd ingesteld.

### Nationaal scheepvaartmuseum

Informatie voor tentoonstelling over emigratie naar U.S.A.

#### Oproep

In 2002 plant het Nationaal scheepvaartmuseum een tentoonstelling over emigratie vanuit Vlaanderen naar de Nieuwe Wereld. Dit project wordt opgenomen in de programma-tie Vlaanderen-Europa 2002.

Tussen 1870 en 1935 emigreerden duizenden landverhuizers, afkomstig uit gans Europa, via Antwerpen naar de Verenigde Staten. Ook veel Vlamingen gingen op zoek naar hun geluk. Armoede, werkloosheid maar

ook politieke redenen lagen aan de bron van deze emigrantenstroom.

Tot bij zijn opheffing in 1934 waren het vooral schepen van de rederij Red Star Line die de stroom emigranten, met bestemming New York, aan boord namen. Ook schepen van andere rederijen verlieten Antwerpen met bestemming New York.

Het scheepvaartmuseum heeft in eigen verzameling al heel wat foto's, voorwerpen en documenten over de emigratie naar Amerika tijdens deze periode.

Waarschijnlijk is er ook nog heel wat materiaal te vinden bij particulieren: alle informatie is welkom, zowel over landverhuizers, hun verdere toekomst in Amerika, het leven aan boord van

de schepen, de bemanning enz.

Het zou ten zeerste gewaardeerd worden indien interessant materiaal voor de duur van de tentoonstelling aan het Nationaal Scheepvaartmuseum in bruikleen kon worden gegeven.

Alle bruikbare informatie over het thema is welkom en kan worden verwerkt in de tentoonstelling.

Contactpersoon:

**Rita Jalon**, adviseur wet. werk

**Nationaal scheepvaartmuseum**

**Steenplein 1**

**2000 Antwerpen**

Tel.: 03/232.08.50 Fax: 03/227.13.38

HONDERDJARIGE VIERING VAN DE BELGISCHE ZEEVAARTBOND



CELEBRATION DU CENTENAIRE DE LA LIGUE MARITIME BELGE

VIJFTIGJARIGE VIERING VAN DE VERENIGING VAN DE RESERVEOFFICIEREN VAN DE MARINE



CELEBRATION DU CINQUANTENAIRE DE L'ASSOCIATION DES OFFICIERS DE RESERVE DE LA MARINE

22 OKTOBER 1999 - 22 OCTOBRE 1999

Paleis der Academiën - Palais des Académies

Hertogstraat, 1 Rue Ducale

1000 BRUSSEL - BRUXELLES

**PROGRAMMA - PROGRAMME**

in samenwerking met - en collaboration avec  
WETENSCHAPPELIJK COMITE VOOR MARITIEM  
GESCHIEDENIS  
COMITE SCIENTIFIQUE D'HISTOIRE MARITIME  
MARITIEM INSTITUUT UNIVERSITEIT GENT  
BELGISCHE MARINE - MARINE BELGE

IN DE KONINKLIJKE VLAAMSE ACADEMIE VAN  
BELGIE VOOR WETENSCHAPPEN EN KUNSTEN  
A L'ACADEMIE ROYALE DES SCIENCES, DES  
LETTRES ET DES BEAUX-ARTS DE BELGIQUE

**Academische zitting - séance académique**

- 10.30 Verwelkoming en toespraak door Kapt. tlo A.  
Westerlinck, Voorzitter van de L.M.B. - B.Z.B.
- 11.00 Allocution du Président de l'AORMAR CPF(R)  
J. De Decker
- 11.25 Academische rede door Kapt. tlo A. De Wilde,  
Directeur-Generaal van de Haven van Gent  
"Een nieuw Belgisch Zeilopleidingschip:  
realiteit of utopie?"
- 12.00 Erewijn - Vin d'honneur
- 12.30 Buffet

**Maritiem symposium - Symposium maritime**

- 14.30 Verwelkoming door - Accueil par le Prof. Dr. C.  
Koninckx, Voorzitter van het symposium
- 14.45 Prof. Dr. A. verbeke: "De bijdrage van de  
maritieme sector aan de Belgische welvaart"
- 15.15 Prof. Dr. ém. Y. Van der Mensbrugge  
"Le pavillon du navire: évolution en droit  
international et en droit belge"
- 15.45 Prof. Dr. E. Van de Voorde  
"Short Sea Shipping in Belgisch perspectief"
- 16.15 Pauze - Pause
- 16.30 Amiral de Division M. Verhulst  
"Quel sera le rôle de la Marine Belge demain?"
- 16.50 Le Commissaire Européen pour le Transport  
"L'importance du secteur maritime pour  
l'Europe"
- 17.30 Synthèse par le Président du symposium
- 17.45 Bedanking en slot door FKP(R) J. De Decker,  
Voorzitter van VROMAR en kapt. tlo. A.  
Westerlinck Voorzitter van de L.M.B. - B.Z.B.
- 18.00 Receptie - Réception

**Info: Maritiem Instituut U.G.**

Tel.: 09/264.68.96/97 Fax: 09/264.69.89

E-mail: Eduard.Somers@rug.ac.be

Plaatsen beperkt - Places limitées

**AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE**  
**ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE**

Naam - Nom	Rompnummer - Numéro de coque	Land - Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
PUNCHER	P291	UK	03/07/99	06/07/99	OOSTENDE
DASHER	P280	UK	03/07/99	06/07/99	OOSTENDE
BLAZER	P279	UK	03/07/99	06/07/99	OOSTENDE
ELAN	A768	FR	18/06/99	21/06/99	OOSTENDE
LUTTEUR	A673	FR	18/06/99	21/06/99	OOSTENDE
WILLEMSTAD	M864	NL	25/06/99	28/06/99	OOSTENDE
ACHARNE	A693	FR	18/06/99	21/06/99	ZEEBRUGGE
FLAMANT	P676	FR	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
ORWELL	M2011	UK	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
AMERIGO VESPUCCI	A5312	I	30/07/99	02/08/99	GENT
ATHABASKAN	D282	C	09/07/99	26/07/99	ZEEBRUGGE
BAYERN	F217	D	09/07/99	26/07/99	ZEEBRUGGE
PHILIPS VAN ALMONDE	F823	NL	09/07/99	26/07/99	ZEEBRUGGE
CORTE REAL	F332	P	09/07/99	26/07/99	ZEEBRUGGE
ANDALUCIA	F72	S	09/07/99	26/07/99	ZEEBRUGGE
COVENTRY	F78	UK	09/07/99	26/07/99	ZEEBRUGGE
STEPHEN W. GROVES	F29	USS	09/07/99	26/07/99	ZEEBRUGGE
EXETER	D89	UK	30/06/99	07/07/99	ANTWERPEN
PURSUER	P273	UK	21/07/99	22/07/99	OOSTENDE
TRACKER	P...	UK	21/07/99	22/07/99	OOSTENDE
CASSIOPEE	M642	FR	22/07/99	26/07/99	BRUGGE
CORALLINE	A790	FR	26/06/99	30/06/99	OOSTENDE
BUYSKES	A904	NL	02/07/99	05/07/99	BRUGGE
PALINURO	A5311	I	09/07/99	12/07/99	ANTWERPEN
DATTELN	M1068	D	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
GRÔMITZ	M1064	D	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
PADERBORN	M1076	D	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
KONSTANZ	M1081	D	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
ULM	M1083	D	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
MOSEL	A512	D	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
LABOE	M1097	D	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
SIEGBURG	M1098	D	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
PASSAU	M1096	D	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
HERTEN	M1099	D	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
AUERBACH	M1093	D	18/06/99	21/06/99	ANTWERPEN
ROEBUCK	A130	UK	22/07/99	26/07/99	ANTWERPEN
ARIS	A74	G	21/07/99	24/07/99	ANTWERPEN
PHILIPS VAN ALMONDE	F823	NL	16/07/99	18/07/99	ZEEBRUGGE
ANDALUCIA	F72	SP	16/07/99	18/07/99	ZEEBRUGGE
ATHABASKAN	D282	C	16/07/99	18/07/99	ZEEBRUGGE
JAN VAN BRAKEL	F825	NL	16/07/99	18/07/99	ZEEBRUGGE
BULTA	P04	LAT	16/07/99	18/07/99	ZEEBRUGGE
CORTE REAL	F332	POR	16/07/99	18/07/99	ZEEBRUGGE
COVENTRY	F78	UK	16/07/99	18/07/99	ZEEBRUGGE
ARA LIBERTAD	Q2	ARG	18/07/99	19/07/99	ZEEBRUGGE
ORP LUBLIN	821	PO	16/07/99	18/07/99	ZEEBRUGGE
NERZ	P6124	GE	16/07/99	18/07/99	ZEEBRUGGE
COMMANDANT DE PIMODA	F787	FR	16/07/99	18/07/99	ZEEBRUGGE
ITS SIBILLA	F558	IT	16/07/99	18/07/99	ZEEBRUGGE

## KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):  
 Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

### Benoemingen - Promotions

LTZ	K. HAENEN	26/06/99	1MR	M. THERSSEN	26/06/99
2VZ	C. HELLEMANS	7/06/99	1MR	I. TSEKOURAS	26/06/99
2VZ	M. CREPEELE	7/06/99	1MR	B. VAN ISEGHEM	26/06/99
2VZ	G. VAN GAEVER	7/06/99	1MR	V. VANDECASTEELE	26/06/99
2EV	A. DRAYE	7/06/99	1MR	M. VANDEKERCKHOVE	26/06/99
2VZ	G. DRIEGHE	7/06/99	1MR	D. VANLEENHOVE	26/06/99
2VZ	N. DEFER	7/06/99	1MR	S. VERELST	26/06/99
2EV	L. GONTIER VERSAILLES	7/06/99	1MR	J. VERMOOTE	26/06/99
MPC	G. DEBROUWER	26/03/99	1MR	J. WILLEMS	26/06/99
1MP	M. CHARDON	26/06/99	MTR	V. ANZALONE	26/06/99
1MP	J. TARASSIOUK	26/06/99	MTR	J. CAMPAGNOLO	26/06/99
1MC	A. BOLLION	26/06/99	MTR	L. DE COOMAN	26/06/99
1MC	C. BOUSSY	26/06/99	MTR	M. DE MUER	26/06/99
1MC	P. DE RIDDER	26/06/99	MTR	D. DE MUNTER	26/06/99
1MC	C. DE VLIEGER	26/06/99	MTR	K. DEHENAUX	26/06/99
1MC	G. DE WEERDT	26/06/99	MTR	J. DELVA	26/06/99
1MC	B. DECLOEDT	26/06/99	MTR	J. DEMOULIN	26/06/99
1MC	J. DESMET	26/06/99	MTR	K. DESCHUYMER	26/06/99
1MC	C. DEVISCH	26/06/99	MTR	M. DRUWEL	26/06/99
1MC	D. DEZWARTE	26/06/99	MTR	C. FILANSIF	26/06/99
1MC	P. DIERENDONCK	26/06/99	MTR	F. HAUSPIE	26/06/99
1MC	R. ENEMAN	26/06/99	MTR	T. HOSTE	26/06/99
1MC	A. GABRYS	26/06/99	MTR	H. MAENE	26/06/99
1MC	E. LESTABEL	26/06/99	MTR	P. PETIT	26/06/99
1MC	R. MALENGIER	26/06/99	MTR	Y. VAN PETEGHEM	26/06/99
1MC	K. MASSENHOVE	26/06/99	MTR	S. VAN RILLAER	26/06/99
1MC	J. MONBERT	26/06/99	MTR	J. VAN VERDEGHEM	26/06/99
1MC	G. PIERS	26/06/99	MTR	K. VANBIERVLIT	26/06/99
1MC	D. ROOSE	26/06/99	MTR	V. VANDENBUSSCHE	26/06/99
1MC	D. VAN EECKHAUTE	26/06/99	MTR	H. VERGEYLEN	26/06/99
1MC	P. VAN HESE	26/06/99	MTR	A. VERHEYEN	26/06/99
1MC	P. VAN MOL	26/06/99	MTR	K. VERVAEKE	26/06/99
1MC	J.C. VANBOSTAL	26/06/99	MTR	F. WANTIEZ	26/06/99
1MC	L. VANDEKERCKHOVE	26/06/99	SMU	J. VAN EYNDT	26/06/99
1MC	F. VANNESTE	26/06/99	KMC	A. CHIF	26/06/99
1MR	D. ASPESLAGH	26/06/99	KMC	J. CAMPS	26/06/99
1MR	P. BEAUPREZ	26/06/99	KMC	J.M. VANZIELEGHEM	26/06/99
1MR	G. BLOMME	26/06/99	KMC	R. DE PAEPE	26/06/99
1MR	C. BRUNEAU	26/06/99	KMC	D. CARPELS	26/06/99
1MR	P. BUYLE	26/06/99	KMC	D. DECOO	26/06/99
1MR	G. COUSSAERT	26/06/99	KMC	P. MAKELBERGHE	26/06/99
1MR	K. DE COCK	26/06/99	KMC	R. PLOVIE	26/06/99
1MR	P. DRIEGHE	26/06/99	KMC	V. VERHEYEN	26/06/99
1MR	T. EASTON	26/06/99	KMT	J. VAN LANDEGHEM	26/06/99
1MR	Y. GODERIS	26/06/99	KMT	C. BLAIRON	26/06/99
1MR	D. HUYGEN	26/06/99	MA1	T. COLOMBIER	26/03/99
1MR	M. LAUWERES	26/06/99	MA1	L. DAVELOOSE	26/03/99
1MR	R. LOUIS	26/06/99	MA1	C. DELREE	26/03/99
1MR	D. MAHIEU	26/06/99	MA1	F. MICHAUX	26/03/99
1MR	S. MEVIS	26/06/99	MA1	M. RAMAN	26/03/99
1MR	G. PAUWELS	26/06/99	MA1	F. REUTER	26/03/99
1MR	L. QUENON	26/06/99	MA1	Y. WILLEMS	26/03/99
1MR	J. STASSYNS	26/06/99			



## Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



1LZ P. ANDRIES

## Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

1LV R. DOBBELAERE  
MTC F. BECKORD  
KMC J. BEERNAERT  
KMC A. ONGENA  
KMT C. NAVEZ

## Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



VAM (e.r.) A. SCHLIM



1MC(b.d.) R. DEVOOGHT



1MC (b.d.) W. GORTACK

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

1LV(R) M. BASTIN  
1OM (b.d.) G. VAN DE WIELE  
1MP (e.r.) R. SLOOVEN  
1MC 1ste kl (b.d.) A. LERMYTE

1MC(b.d.) A. DESMEDT  
1MC (b.d.) C. ROUSSEUW  
1MC (b.d.) V. LENIERE  
Dhr. D. VAN DOMMELE

## WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

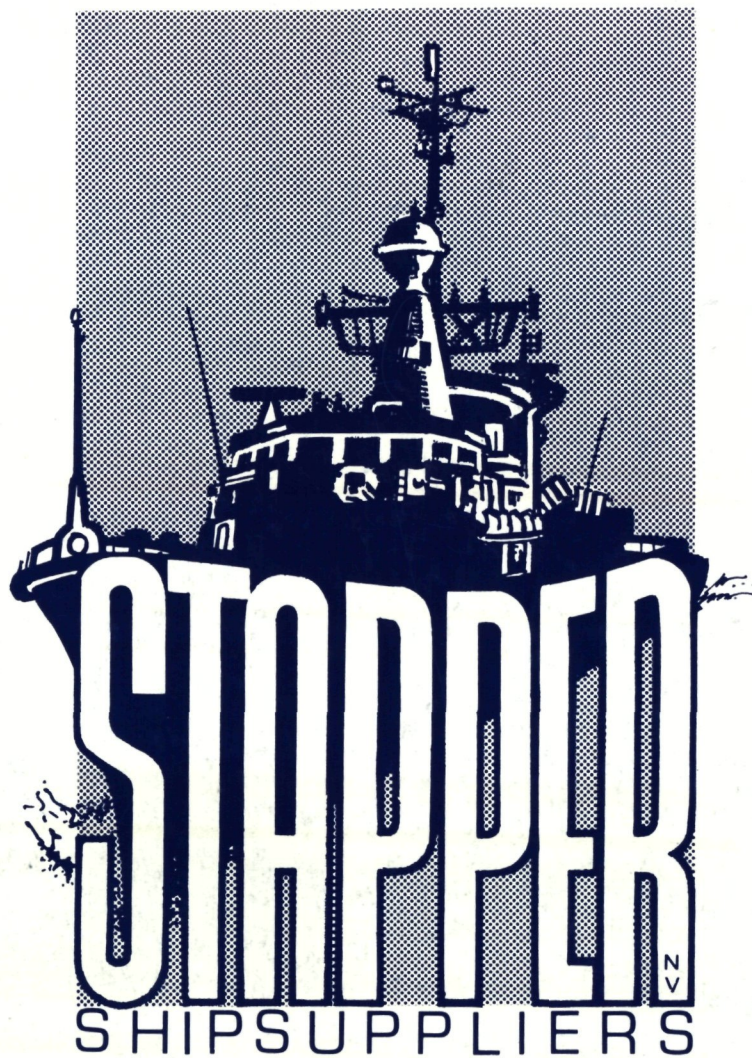
ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - HAMME  
 ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
 ARRIGHI D. - KRAAINEM  
 BAERT H. - HASSELT  
 BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -  
 HOUTAIN-LE-VAL  
 BAUSCH DATACOM - BIERBEEK  
 BAUSCH-HENGEN F. - SENNINGEN  
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
 BELG.MARINE SCHILDERS VZW - BORGERHOUT  
 BELLEMANS R. - TUBIZE  
 BERO M. - OOSTENDE  
 BERTIEAUX J.-M. - EUGIES (FRAMERIES)  
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE  
 BILLET G. - BRUGGE  
 BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION VALMONT  
 BLAUWET R. - ASSEBROEK  
 BOECKMANS R. - BRUXELLES  
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
 BONNEWIJN F. - TERVUREN  
 BORGHS B. Eerste Meester-chef (b.d.) - BREDENE  
 BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE  
 BROECKHUYSEN J. - BERCHEM  
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
 BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS  
 CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE  
 CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - BRAINE LE  
 CHATEAU  
 COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE  
 COLLIGNON M. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 LA ROCHE EN ARDENNE  
 CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE  
 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  
 DANGOTTE J. - BOUSVAL  
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.HR. -  
 BRUXELLES  
 de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau  
 1ère Cl R.HR. - OHAIN  
 DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM  
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE  
 DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl - WATERLOO  
 DELGOFFE V. Capitaine de frégate R.Hr. - 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 (STABROEK)  
 DEPREZ M. - PARIS  
 DEROO J. - LOVENDEGEM  
 DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES  
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD  
 DESMET G. Eerste Meester (b.d.) - HALLE  
 DESMET-BERNAD R. Eerste Meester-chef (b.d.) -  
 ANTWERPEN  
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
 DE WACHTER M. - KAPELLEN

DE WILDE-VANDENECKHAUT N.Wwe. Vice-admiraal  
 (b.d.) - MIDDELKERKE  
 DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 DHONT G - LIMELETTE  
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 DOLLENDORF P. - BUTGENBACH  
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
 D'URSEL A. Comte - MOULBAIX  
 ENEMAN R. Eerste meester - OOSTENDE  
 ESCH P - BRUXELLES  
 EUROMIL N.V. - WAASMUNSTER  
 FALASCA A. - BAUDOUR  
 FILIAERT A. - GENT  
 GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES  
 GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 GERMEAU T. - SINT-NIKLAAS  
 GILLON D. Capitaine de frégate R.Hr. - ESCANAFFLES  
 GODDAERT M. - EKEREN  
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
 GOOSSENS J. - EVERE  
 GRAUX P. - AUDERGHEN  
 HANTON J.M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE  
 HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN  
 HEILMAN Ch. - OOSTENDE  
 HELLEBAUT - AALST  
 HELLEMANS M. Kapitein-ter-zee SBH - ANTWERPEN  
 HENDRIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE  
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
 HERBOTS P. - HASSELT  
 HERMIS SODALES - OOSTENDE  
 HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE  
 HESSENS F. - ANTWERPEN  
 HEUSDENS R. - STOU MONT  
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl - OOSTENDE  
 HOUZEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl  
 R.Hr. - BINCHE  
 HYDEX N.V. - RUISBROEK  
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM  
 JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 SAINT-LAMBERT  
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
 KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN  
 LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 BRUXELLES  
 LAMBRECHTS L. - STABROEK  
 LAUWERS R. - ANTWERPEN  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LEKEUX R. - BRUXELLES  
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE  
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK  
 LEYMAN F. - ITTRE  
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN 6  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MAES F. - BRASSCHAAT  
 MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE  
 MARINEVERBROEDERING W-VL - OOSTENDE  
 MARSIA L. Capitaine de frégate - BRUXELLES  
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 BRUXELLES  
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN

MEULEMANS J. - GEEL  
MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
MICHELENS M. Ere-Meester-chef - ST. ANDRIES  
MOENS H. - RUMST  
MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
NACHTEGAEL K. - OOSTENDE  
NACHTERGAELE G. - BERCHEM  
NAVDETANT - ANTWERPEN  
NELSON SWEEPERS - TIENEN  
NVOZMK - GEEL  
NYSSSEN L. - VERVIERS  
NYSSSEN P. - VERVIERS  
PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)  
PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK  
PIERARD R. - JAMBES  
PINTELON J. Korvetkapitein R.Hr. - LENNIK  
PIRONGS P. - TONGEREN  
POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN  
POUPAERT G - BRUGGE(St.-Michiels)  
PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - HALTINNE  
QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
RAMAEKERS J. Capitaine de frégate (R) - GEMBLOUX  
RASQUIN R. - BRUXELLES  
RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
REYNIERS O. Eerste Meester-chef (R) - ST. NIKLAAS  
ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD  
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
SAUVAGE E. - BERCHEM  
SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
† SCHLIM A. Vice-amiral Avi (e.r.) - ST. MICHIELS  
SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau - OOSTENDE  
SEGAERT D. - KNOCKE-HEIST  
SEVERIN R. - BRUXELLES  
SIBRET M. - ST. HUBERT  
SIEGERS A. - TURNHOUT  
SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN  
SOETENS Y. Capitaine de corvette - OOSTENDE  
STEELANDT R. - BRUGGE  
STEVENS R. - VARSENARE  
STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE  
STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE  
STRUMANE R. Erefregatkapitein - MOL  
SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME - MALMEDY  
TAS J. - WAASMUNSTER  
TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) - TERVUREN  
TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
THIBAUT DE MAISIÈRES Ch. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD  
THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT  
THOELLEN G. - KOERSEL  
TOREMANS G. - KESSEL-LO  
TRUSSART B. - BRUXELLES  
VAISIÈRE M. - MONTIGNIES S/S  
VALCKE A950 - ZEEBRUGGE  
VAN AVERMAET-GERMONPRE M. - DEURNE  
VAN BELLE L. - GENTBRUGGE  
VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE  
VAN BOGAERT H. Geneesheer-Majoor - BREDENE

VAN BUSSEL M. Fregatkapitein - GENT  
VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. TIENNE  
VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - ARDOOIE  
VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK  
VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
VANDENBERGHE J. Kapitein-ter-Zee(T) - BRUGGE  
VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER  
VANDENBULCK P. Korvetkapitein (R) - ANTWERPEN  
VANDENDAELEN M. Capitaine de frégate (R) - WOLUWE SAINT LAMBERT  
VAN DEN ENDE M. - MERKSEM  
VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILSKERKE-MIDDELKERKE  
VAN DER AVOIRT N.V. - WILRIJK  
VAN DER BEKEN - BOUSSU  
VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTER  
VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
VANDEVIJVER T - PELLENBERG  
VAN DE WAL M. Fregatkapitein - VLISSEGEM  
VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT  
VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM  
VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. - LONGUEVILLE  
VAN GELDER Luitenant-ter-zee 1kl (R) - ANTWERPEN  
VANLERBERGHE G. Capitaine de frégate - OOSTKAMP  
VAN NECK D. - AALST  
VANOVERBEKE Ph. Korvetkapitein - VELDEGEM  
VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - HEVILLERS  
VERHEYDEN - BRUXELLES  
VERHULST L. - ANTWERPEN  
VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
VERLEYE J. - BRUGGE  
VERSCHELDEN C. - BRUXELLES  
VILAIN A. - RECOGNE  
VITTONI V. - EUGIES  
VOGELS A. Eerste Meester-chef (b.d.) - GENT  
VRIENDENKRING GEPENSIONEERDEN - BRUGGE  
WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - LEFFINGE ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 15 september 1999  
Clôturé à la date du 15 septembre 1999



# **STAPPER & Co n.v.**

---

**Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP**

**Telephone: (03) 541 13 59**

**Telex: Antw. 33.566**

**Telefax: (03) 541 59 37**