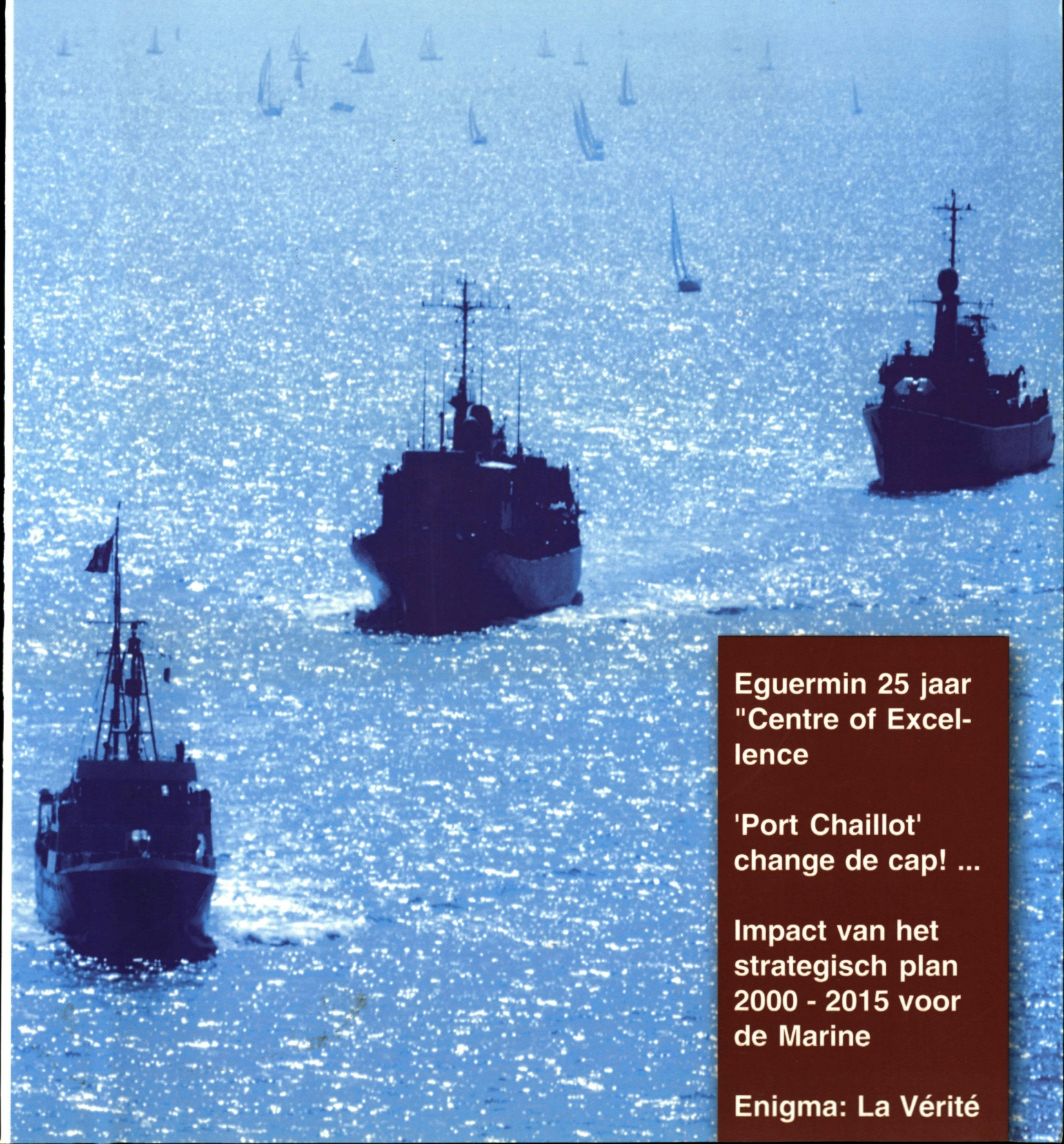


NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT
REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

43e jaargang - 43e année nr. 261 - 2000/4



Eguermin 25 jaar
"Centre of Excellence"

'Port Chaillot'
change de cap! ...

Impact van het
strategisch plan
2000 - 2015 voor
de Marine

Enigma: La Vérité

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 bescher-
mend abonnement van
750,-BEF. nemen, wat over-
eenstemt met de werkelijke
kostprijs van het tijdschrift of
nog beter... een weldoend
abonnement 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"

43e jaargang - 43e année nr. 261 - 2000/4

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
Uitgever - Editeur: VZW Neptunus ASBL
Postbus 17, 8400 Oostende - Boite postale 17, 8400 Ostende
Tel./Fax: 059/80.66.66 e-mail: vzw.neptunus@pi.be

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 nv", 8000 Brugge
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele sa", 8000 Brugge

Copyright 2000 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende
Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:
Jean-Claude Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge.

INHOUD

SOMMAIRE

nr. 4 december 2000
décembre 2000

Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (VIII) par CPV(hre) J.-C. Liénart	245
Een WO II gedenkteken door P. Eygenraam	251
Hommage à feu le Capitaine de frégate Roger Planchar par Lt. Col. P. Eygenraam	253
Eguermin: 25 jaar "Centre of Excellence" door G.A.H. Toremans	254
Exceptionnelle découverte archéologique à Doel par Saint Bernard du Spuikom	256
Dissub -oefeningen in de kijker na KURSK-tragedie door G.A.H. Toremans	259
'Port Chaillot' change de cap!... par Saint Bernard du Spuikom	262
MCOPLAT 2000 par Saint Bernard du Spuikom	267
Les Algérines (II) par P. Latinis	268
Info Marine	273
Impact van het strategisch plan 2000-2015 voor de Marine door G.A.H. Toremans	281
La Marine participe pour la première fois à la cérémonie commémorative du sacrifice du Caporal Trésignies à Pont-Brûlé par J.-C. Vanbostal	283
Maritiem Panorama Oostendse ro/ro-trafiek in de lift door H. Rogie	287
Enigma: La Vérité par CPV(e.r.) A. Blasin	289
Navo-eskader kwam uitblazen in Zeebrugge door G.A.H. Toremans	291
La gloire chèrement payée du Lieutenant van Speyck par P. Eygenraam	293
Oostende wordt hoofdkwartier van baggerwerken Declodt door H. Rogie	295

L'adieu à nos navires Vaarwel aan onze schepen door/par C. Delgoffe	297
Met het aanlopen van de Millennium ontvangt Zeebrugge het grootste cruiseschip ter wereld door H. Rogie	299
Beveloverdracht bij STANAVFORMED door Saint Bernard du Spuikom	301
Nice to know	302
Triathlon "Lucien Baes"	304
Woorden uit de zeemanskiest: de slaggaard door wijlen lom(b.d.) J.-Dreesen	306
Boekbespreking "The Fifty-Year War, Conflict and Strategy in the Cold War" "The World's Merchant Fleets 1939" door F. Neyts	308
Aanleggen van vreemde militaire schepen in België Escalaes de navires militaires étrangers en Belgique	309
Kroniek van het personeel - Chronique du personnel	309

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

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

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans - C. Cappon -
J.-P. Duperry - M. Vanderstraeten

Dienst publiciteit - Service publicité
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

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, F. Bruneel, 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

2001

Bij het begin van de 21 ste eeuw wordt de toekomst van de marine duidelijk afgebakend. Deze zal Europees zijn om de twee volgende redenen: uit traditie zoals in het verleden reeds dikwijls is aangetoond en zoals de intentie steeds is geweest om bij te dragen tot initiatieven in het kader van de internationale samenwerking en uit noodzaak omwille van haar geografische scharnierpositie te midden van de grote Europese naties.

De inspanningen die gedurende de laatste jaren geleverd zijn om de organisatie van de Marine aan te passen aan de ontwikkeling van een interdepartementale en internationale synergie, leveren hun vruchten af en maken dat dit nautisch geheel zich zonder kleerscheuren kan inschakelen in de nieuwe intermachtenstructuur.

Of het nu in dit nieuw kader is of in dit van de toekomstige Europese legermacht, zal de Marine haar taak vervullen die van haar verwacht wordt. De politieke verantwoordelijken wensen immers dat ze met een evidente soepelheid de nodige invloed zal uitoefenen op de crises die rechtstreeks of onrechtstreeks de Belgische belangen en interesses bedreigen. Zo wordt de verbondenheid uitgedrukt van België bij het bouwen aan een wereld van rust en vrede.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om de lezers en hun familieleden van dit tijdschrift -welke een bijzondere band scheidt tussen de Marine en diegenen die door de zee gepassioneerd zijn- mijn beste wensen van geluk, gezondheid en voorspoed aan te bieden voor het nieuwe jaar.

*Divisieadmiraal M. Verhulst
Stafchef van de Marine*

Editorial

2001

A l'aube du 21ème siècle, l'avenir de la Marine se dessine, elle sera européenne, par vocation, comme le montre son passé et ses intentions empreintes d'initiatives et de coopérations internationales, par nécessité de par sa taille à la charnière géographique des grands Etats européens.

Les efforts consentis ces dernières années pour adapter son organisation et pour développer les synergies interdépartementales et internationales portent leurs fruits et permettent à cet instrument naval de s'intégrer sans bouleversements dans la nouvelle structure interforces.

Que ce soit au sein de cette nouvelle structure ou au sein des futures Forces armées européennes, la Marine continuera à tenir le rôle naval attendu par les responsables politiques et à exercer, avec une grande souplesse, l'influence voulue sur les crises qui menacent directement ou indirectement les valeurs et les intérêts belges; elle exprime ainsi la solidarité visible de la Belgique dans la construction d'un monde stable et en paix.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée de m'adresser aux lecteurs de cette revue qui constitue un lien important entre la Marine et les gens que la mer passionne, pour vous présenter, Chers lecteurs, ainsi qu'à vos familles, mes meilleurs voeux de bonheur, de santé et de prospérité.

*Amiral de division M. Verhulst
Chef d'Etat-Major de la Marine*



FINANCIËEL BEHEER IS EEN
KUNST DIE ARTESIA BANK
ALS GEEN ANDER BEHEERST.

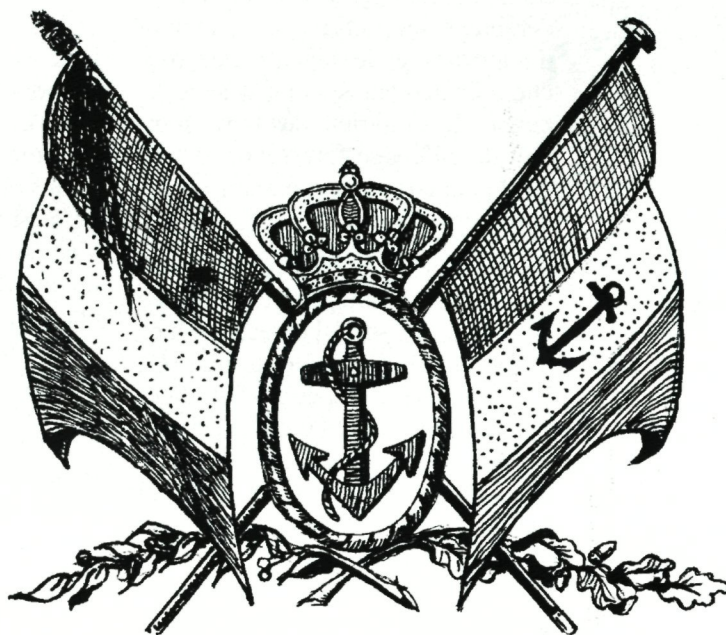
ARTESIA BANK heeft een solide reputatie als zaken- en vermogensbank. Een reputatie die ze dankt aan haar 175 jaar ervaring en haar hoogstaand professionalisme. De samenwerkingsakkoorden die ze sloot met verschillende internationale banken, haar stevige financiële structuur en haar gepersonaliseerde aanpak maken van ARTESIA BANK de uitgelezen partner voor ondernemingen en particulieren die terecht het uiterste eisen voor het beheer van hun vermogen. Dit streven om in binnen- én buitenland de hoogste kwaliteit te bieden, is wellicht eigen aan de Bank "Waar Bankieren een Kunst is"



ARTESIA BANK

WTC - Toren 1 - Koning Albert II-laan 30-B2 - B-1000 Brussel
Tel. (02) 204 41 11 - Fax (02) 203 20 14 - <http://www.artesia.be>

LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 A NOS JOURS (VIID)



CORPS DE MARINE - MARINE KORPS 1939-1940 (ID)

Oppositions

Si toutefois le plan d'organisation de 1933 concernant la défense maritime du pays en cas de guerre, agréait tout à la fois l'Etat-Major de l'Armée et la Direction Générale de la Marine de l'Etat, il rencontra l'opposition farouche du ministre des transports qui avait l'administration de la Marine dans ses attributions. Outre que la facture des 32 millions nécessaires à la réalisation de ces objectifs lui parut, ainsi qu'à ses collègues du gouvernement, absolument prohibitive, il ne cacha pas qu'il ne voyait dans ce plan qu'une tentative de plus de relever de ses cendres une marine militaire que lui, et bien de ses prédécesseurs, avaient qualifiée de "dispendieuse et extravagante fantaisie", rappelant à qui voulait l'entendre qu'il avait été quelques années auparavant un des plus ardents protagonistes de la suppression du Corps des Torpilleurs et Marins.

Ce plan suscita aussi, semble-t-il, des oppositions dans les milieux maritimes et plus particulièrement au sujet de la création du Rôle de la Marine. On se doute d'ailleurs que tous les armateurs au commerce ne pouvaient se déclarer très heureux d'un plan qui, sous prétexte de défense nationale, permettait à la Marine de l'Etat de les priver de leurs meilleurs officiers et des meilleurs de leurs équipages et qui offrait à ceux-ci, en prime, un titre de préférence, s'il leur prenait l'envie de passer à l'Etat (et cela bien que, d'un autre côté, l'admission au Rôle exigeât d'avoir navigué sous pavillon belge, ce que beaucoup de marins ne faisaient pas, alléchés par les meilleures conditions parfois offertes par des armements étrangers). Les avantages offerts à l'inscrit au Rôle suscitaient parmi les autres, qui n'étaient pas classés en ordre utile, une certaine jalousie sinon une jalousie certaine. Parmi les anciens qui avaient vécu cette époque, certains allèrent jusqu'à me conseiller de ne pas en parler.

Mais ce qui semblait surtout préoccuper les marins qui seraient amenés à faire la guerre, c'était la crainte de ne pas être traités comme combattants par l'ennemi, s'ils venaient à tomber entre ses mains. Il importait donc de modifier les lois sur la milice et les obligations militaires, qui exemptaient pratiquement depuis 1928, les marins du service militaire, à condition de continuer à naviguer pendant huit années, à compter de l'âge de l'incorporation, ce qui était évidemment le cas de la plupart des officiers de marine de la Marchande et de l'Etat.

Bref, il fallut un remaniement ministériel et un nouveau ministre des transports pour que l'atmosphère changeât. En mars 1939 le projet fut enfin présenté au Conseil des ministres. Ce dernier marqua son accord de principe sur les suggestions émises par la Liaison Armée-Marine et autorisa le nouveau ministre des transports à présenter des propositions concrètes et à prendre toutes les

mesures *administratives* nécessaires, sous réserve *qu'elles n'engagent aucune dépense!*

Six mois plus tard la guerre éclata. Le 1er septembre 1939 l'Allemagne d'Hitler envahit la Pologne, entraînant l'entrée en guerre de la France et de la Grande-Bretagne (le 3 septembre).

L'économie nationale asphyxiée

La guerre sur mer prit immédiatement les proportions alarmantes que les esprits éclairés redoutaient depuis longtemps; guerre sous-marine sournoise: le paquebot **Athenia** en fut la première victime (112 passagers y trouvèrent la mort), suscitant l'horreur et la réprobation générale; guerre des mines dont l'emploi provoquait des paniques. L'**Alex van Opstal** de la CMB fut le premier navire de notre flotte marchande qui sombra après avoir heurté une mine, à peine quinze jours après le déclenchement des hostilités (cfr. à ce sujet l'article paru dans Neptunus nr 258, avril 2000, page 51). Quelques jours après ce fut le tour au cargo **Rosa** qui fut coulé par l'explosion d'une mine, bientôt suivi par le **Suzon**, le **Joséphine-Charlotte** et le **Meuse**; tous belges et neutres! Eh oui, les mines ne font pas la distinction entre navires neutres et belligérants!

L'économie de la Belgique, tributaire des voies maritimes et de sa marine marchande, en subit un contrecoup immédiat : en effet, les navires neutres, devant ce danger invisible et avertis de ce que la Belgique, privée de marine militaire, était dans l'impossibilité d'assurer aucune sorte de dragage des mines, évitèrent de plus en plus la route d'Anvers. De 35 à 40 navires qui en temps de paix entraient journellement à Anvers, le trafic tomba brusquement à 8 ou 9 navires, soit un quart de la normale. Les navires allemands avertis par messages secrets, quittèrent Anvers dès le 25 août et l'on vit ce jour-là quatre navires allemands qui remontaient l'Escaut, faire demi-tour et repren-

dre le large. En outre, les arraisonnements opérés dans les Downs par l'Angleterre, de tous les navires neutres, pour inspection de leurs cargaisons et vérification de leurs destinations, occasionna des retards considérables et les ports belges connurent dès lors un état de stagnation qui touchera également les industries connexes. Les ouvriers des ports subirent un chômage forcé avec tout ce qu'il peut connaître d'embarras économiques et sociaux.

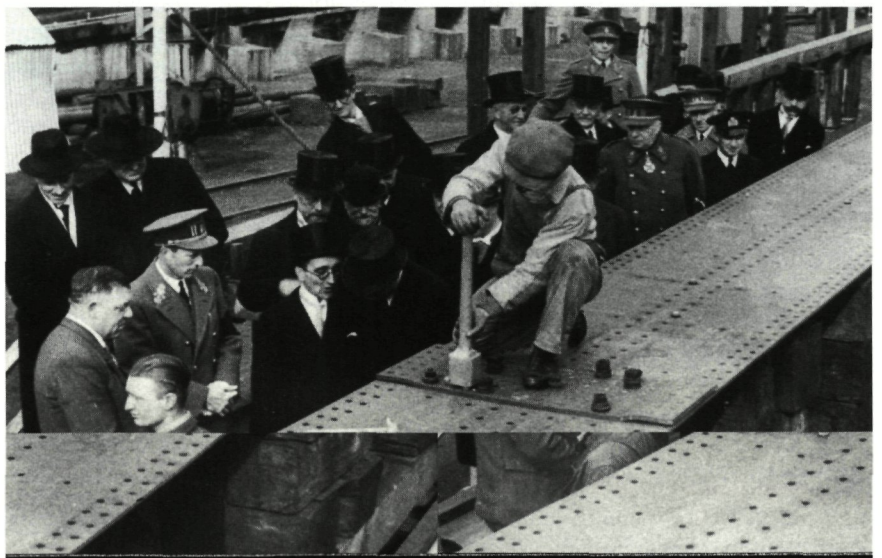
La Belgique qui avait proclamé urbi et orbi sa neutralité, éprouva alors ce climat déprimant qui caractérisait ce qu'on appela "la drôle de guerre". L'Allemagne, occupée à l'Est, digérait l'annexion de la Pologne; la France, enterrée dans sa ligne Maginot, observait immobile la ligne Siegfried qui lui faisait face. Hitler continuait à vitupérer ses menaces à la radio et le monde des neutres évitait toute mesure de défense trop alarmante, de peur de s'attirer des représailles.

Cavaliers seuls

Lassé de ne pouvoir obtenir la coopération espérée de la Marine de l'Etat, et devant le danger d'être, par surprise, entraîné dans la guerre sans

préparation aucune pour exécuter ne fut-ce qu'un minimum de missions maritimes, l'Etat-Major de l'Armée avait procédé dès 1938 à la formation d'un Dépôt des Equipages où l'on inscrivait tous les miliciens qui étaient des marins professionnels et tous les officiers de réserve et d'active, porteurs d'un diplôme de capitaine ou de lieutenant au long cours. On en trouva douze, ce qui était bien moins que ce que le Rôle de la Marine aurait pu fournir, si on avait pu s'entendre pour leur reconnaître la qualité de militaire de réserve. On chargea le major d'artillerie Henri Decarpentrie de la constitution du Dépôt des Equipages. Cet artilleur qui n'était pas un marin professionnel, avait servi sur le **D'Entrecasteaux** (1923-1929). Il y avait eu la charge du dépôt et avait effectué à cette époque plusieurs stages auprès de la Marine française, dont un an sur le **Jeanne d'Arc** et un an à l'école des torpilleurs à Toulon.

Le 3 septembre 1939 l'Etat-Major décida d'activer la Base Maritime, conformément aux plans de mobilisation, et le Général-major Glorie, commandant de la province de Flandre Occidentale, en prit le commandement. Toujours obligé à faire cavalier seul, l'Etat-Major ordonna le



Pose de la quille aux chantiers Cockerill à Hoboken en présence de S.M. le roi Léopold III, le ministre de la guerre Gén. Denis, Mr Paul Henri Spaak, le directeur général de la Marine Mr Henry Devos. L'officier de marine que l'on voit à la droite de la photo est le Lieutenant Paul van Waesberghe qui fit la guerre 40-45 dans la Royal Navy et devint Capitaine de vaisseau à la Force Navale.



Marinekorps - Corps de Marine

1939 - 1940

JCL



15 septembre 1939 au Dépôt des Equipages, de mobiliser les marins des classes 1938 et 1939, ainsi que les officiers de réserve qui avaient été ou étaient encore des marins professionnels. Cette mobilisation des seuls marins à statut militaire causa une vive indignation parmi les officiers de marine qui s'étaient inscrits au Rôle de la Marine, en vue de participer volontairement à la guerre sur mer, dans ce qui était leur élément, et qui se sont retrouvés, une fois mobilisés, sous l'uniforme kaki.

Du côté de la Marine de l'Etat

De son côté, l'Administration de la Marine était parvenue à obtenir le remplacement de son navire garde-pêche, le vieux **Zinnia**, vétéran de la première guerre mondiale, atteint par la limite d'âge, par un navire à construire dans nos chantiers nationaux. Elle le voulait comparable à un contre-torpilleur moderne, rapide, bien armé et capable de mouiller des mines. Ce fut l'**Artevelde**, qui fut mis en chantier à Hoboken et qui devait être livré pour le mois de juin 1940. On sait que ce navire tomba presque achevé aux

maines des Allemands et qu'il fit carrière dans la Kriegsmarine. C'était, pour l'époque, un fier navire de guerre, long de 100 mètres hors tout et de 10m50 de large au maître-bau. Il avait un déplacement de 2.200 tonnes et filait 30 noeuds à toute puissance de ses deux turbines de 15.000 cv chacune. Son armement, qui devait être fourni par la Défense Nationale, devait comporter quatre canons de 105 et deux de 40mm, ainsi que plusieurs mitrailleuses AA.

D'autre part, et sans engager de «dépenses supplémentaires», l'Administration de la Marine passa commande à un chantier de Ruisbroek de deux vedettes rapides, destinées au sauvetage en mer. Puis, -toujours dans le cadre du plan resté en litige-, elle envoya en stage auprès de la Royal Navy, deux de ses officiers des malles Ostende-Douvres, les lieutenants Paul Van Waesberghe et Maurice Larose, pour les préparer à l'encadrement de la future marine militaire. On remarquera que ces deux officiers ne firent pas partie du lot des rappelés par le Dépôt des Equipages. On les retrouvera heureusement dans la Section belge de la Royal Navy, puis à la Force Navale.

Le Corps de Marine

Conséquence logique de la mobilisation des inscrits au Dépôt des Equipages: la marine militaire belge, tel le Phénix, renaquit des cendres du Corps des Torpilleurs et Marins et du giron de l'Armée de Terre elle recut son certificat de baptême. On l'appella "Marine Korps-Corps de Marine". Le major Decarpentrie en prit le commandement. Loin de constituer une force navale distincte, ce Corps de Marine ne devait être qu'une entité particulière de l'Armée, dépendant de la Base Maritime, tout comme le 23^{me} de Ligne, le groupe d'artillerie de la côte et les autres unités de l'Armée, affectées à la défense côtière.

C'est pourquoi on lui enjoignit de porter les mêmes marques distinctives des grades que celles qui étaient portées à l'armée (tout comme les portait d'ailleurs notre aviation de 1940). Logique! Le temps manquait pour apprendre aux soldats et aux civils qu'un lieutenant de vaisseau était en fait un capitaine qui ne portait que deux galons. On lui permit toutefois d'arborer les galons de la marine à la casquette, comme au temps du Corps des Torpilleurs et Marins.

Suivant toujours les grandes lignes du plan de 1933, le Corps devait organiquement se composer d'un Etat-Major qui prendrait ses quartiers à Ostende, à la caserne Général Mahieu (actuellement caserne de la Marine Bootsman Jonsen), d'une première escadrille avec pour base le port d'Ostende, d'une deuxième escadrille à Zeebruges et une troisième à Anvers; une compagnie, bientôt également appelée "escadrille", était chargée de l'instruction du personnel rapelé et devait constituer une base de renforts pour les escadrilles opérationnelles. Le commandement de cette compagnie fut confié au Lieutenant Albert Massart, que nous retrouverons au service de la Force Navale jusqu'en 1958. Le 26 octobre 1939, le Corps de Marine recut ses deux premières unités navigantes: les bateaux-pilotes A4 et A5.

Le 29 décembre une dépêche ministérielle prescrivit les uniformes et les grades à porter par ces nouveaux marins militaires. A partir du jour de la mobilisation du personnel du Dépôt des Equipages (le 15 septembre) jusqu'à la parution de la dépêche ministérielle (le 29 décembre), on eut à vêtir les marins de leur tenue traditionnelle; or, comme il n'y avait pas de stock d'habillement de marine disponible, on les engagea à se fournir auprès des tailleurs privés ou à porter leurs uniformes personnels, en dédommagement desquels on leur alloua une indemnité de 4 francs par jour. Puis on procéda aux comman-

des des fournitures nécessaires auprès de quelques tailleurs d'Ostende et auprès des services d'habillement de la Poste à Bruxelles. Toujours est-il que, dès le 31 décembre, des photos parurent déjà dans Le Patriote Illustré, présentant au public nos nouveaux "gars de la marine" en uniforme impeccable. Les malheureux! En revêtant leurs uniformes, ils ne savaient pas et ne pouvaient pas savoir, dans quel enfer ils allaient être précipités.

Les uniformes du Corps de Marine

Nous nous aiderons des illustrations parues dans la presse et de la dépêche ministérielle pour décrire ces uniformes.

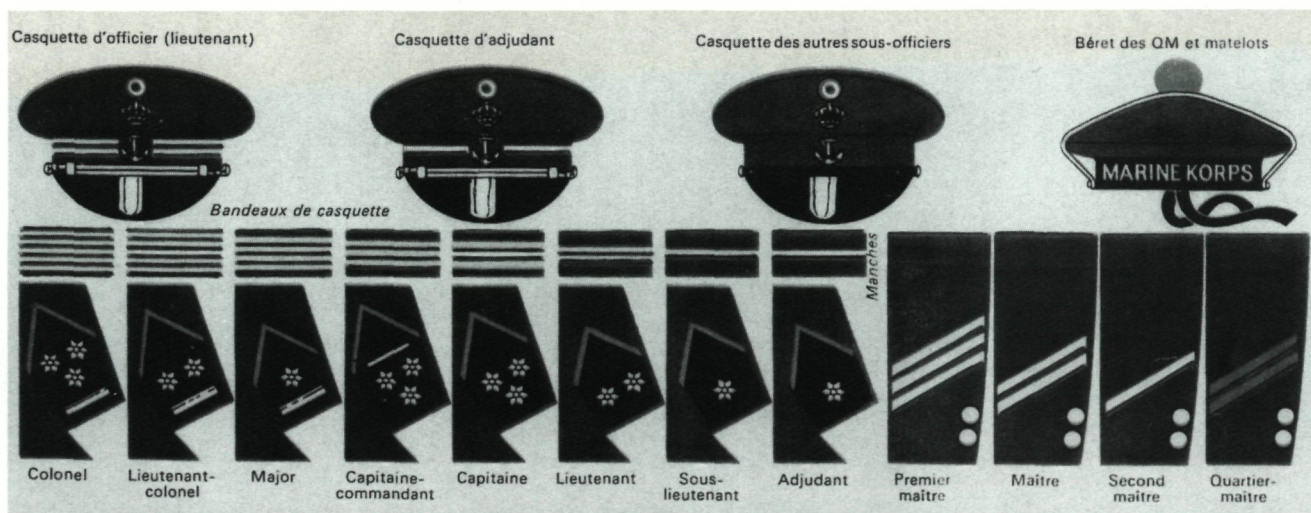
La coupe de l'uniforme est d'un type international, avec quelques similitudes avec l'uniforme français. Officiers et sous-officiers portent la casquette plate à visière noire, le veston croisé avec chemise blanche et cravate noire, le pantalon long, les chaussures noires et le manteau croisé.

Les quartiers-maîtres et les matelots sont coiffés d'un bonnet du modèle français, mais avec pompon bleu, et portant la mention "Marine Korps" (plus simplement "Marine" en 1940), tissée en or sur le ruban (qui a les bouts flottants). Le col marin est du modèle français: blanc devant et bleu aux trois lignes blanches derrière. Voyons donc cela en détail.

Les officiers

L'uniforme est confectionné dans un tissu de drap de laine de couleur bleu marine. Il est composé d'un veston croisé, col rabattu, poches de côté à rabat, sans pochette de poitrine. Le veston "près du corps" est cintré et pourvu sur le côté gauche d'une fente permettant le passage d'une chaînette porte-épée. Les boutons, dorés au feu, ont un diamètre de 21 mm; ils sont estampés d'un Lion Belgique du modèle en usage général à l'armée. Le veston en porte 10, disposés en deux rangs de 5 lignes non parallèles, càd. plus rapprochées au bas du rang; les deux boutons du haut sont recouverts par les revers du veston; les boutons inférieurs servent à boutonner le veston qui ne peut jamais être porté ouvert. Le bas des manches est sans parement et est garni de deux petits boutons d'uniforme au diamètre de 17 mm, cousus respectivement à 3 et à 6 cm du bas de la manche. Les officiers portent aux épaules deux passants d'épaules (attentes) en galon d'or brodé de barrettes de cannetilles et de paillettes, de 12 mm de large, comme ceux de la marine française.

Les marques des grades se portent au bas du col et, pour les officiers et les adjudants, elles sont les insignes en usage à l'armée. Ces insignes sont brodés sur un écusson de drap noir appliqué sur le col à 5 mm des bords. Le sommet triangulaire de l'écusson est bordé d'un passepoil bleu outre-



mer débordant l'écusson de 1,5 mm. Le pantalon est demi-large et du même drap.

Sous le veston le port d'un gilet est facultatif; il est en drap d'uniforme, sans revers, et ferme droit au moyen de 6 petits boutons d'uniforme. Les aumôniers, vêtus du même uniforme que les officiers, portent un gilet montant jusqu'au cou et qui se termine par un col romain.

La casquette plate est en drap bleu marine, la visière en cuir laqué noir; la jugulaire est faite de cordons d'or fixés à deux boutons dorés d'uniforme d'un diamètre de 10 mm. Le bandeau de la casquette porte les grades de marine comme à la marine française. Ils sont composés de galons d'or et d'argent de 5 mm, espacés entre eux de 3 mm, et disposés de manière à ce que le galon inférieur soit à 10 mm du bord inférieur du bandeau. Leur nombre est fixé comme suit:

Colonel: 5 galons d'or

Lt Colonel: 4 galons d'or et 1 d'argent au centre

Major: 4 galons d'or

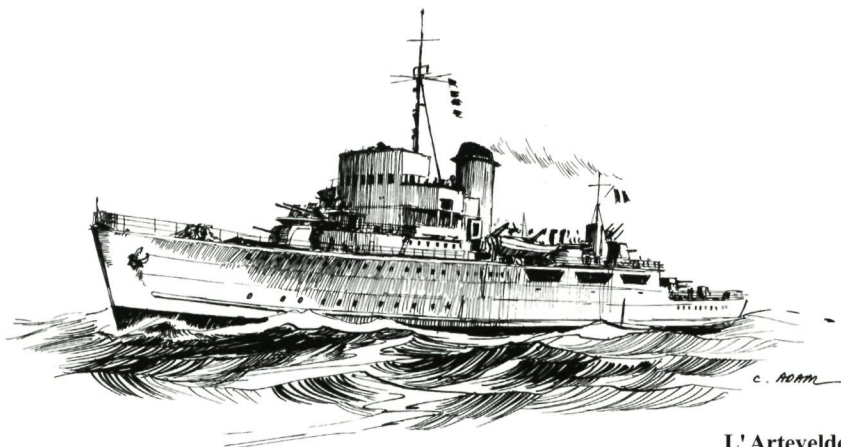
Capitaine Cdt: 3 galons d'or

Capitaine: 2 galons d'or et 1 d'argent au centre

Lieutenant: 2 galons d'or

Sous-Lieutenant: 1 galon d'or.

La casquette porte, au milieu devant, sur le bandeau et sur les galons des grades, un écusson rectangulaire de



L'Artevelde

drap bleu marine (21x 33 mm), brodé d'une ancre surjalée d'or, surmontée de la couronne royale. Sur la coiffe de la casquette, au-dessus de l'écusson, une cocarde ronde émaillée aux couleurs nationales comme sur les casquettes de l'armée de terre.

Les aumôniers ne portent pas d'insignes de grade, ni à la casquette, ni au collet, qui portera en lieu et place une croix latine en laiton doré.

Le manteau des officiers est de la coupe du manteau de cavalerie; les pattes d'épaule sont remplacées par des attentes disposées à 1,5 cm de la couture de manche. Les insignes des grades sont disposés sur fond de drap bleu marine aux deux pointes du col. Les boutons au Lion Belgique, sont disposés au nombre de 6 par rangs en oblique, les 3 inférieurs servant à la fermeture du manteau; les supérieurs sont plus écartés que les inférieurs et ne sont pas cachés par les revers et le col du manteau. A la

taille, le dos porte une martingale du même drap orné de 2 gros boutons d'uniforme, et la fente du bas du manteau est longue et fermée par 4 petits boutons d'uniforme. En outre, pour le service dehors par mauvais temps, l'officier pourra porter un imperméable bleu foncé ou noir, ou tout autre vêtement de pluie d'usage courant de teinte bleu foncé ou noire. L'été le port de la coiffe blanche est autorisé du 15 mai au 15 septembre.

Les gants sont en cuir brun, les chaussures et les chaussettes sont de teinte noire.

La chemise est blanche à col rabattu et la cravate, de soie noire, est nouée en noeud coulant.

(à suivre)

CPV(hre) J.C. Liénart



Een WO II gedenkteken

De moed en zelfopoffering van de zeelieden oudstrijders

Op woensdag 4 oktober heeft de vzw "Het gedenkteken van de Erkentelijkheid" waarvan wijlen Kapitein ter lange omvaart en Luitenant Kolonel van de weerstand Eugène Colson de voorzitter was, een monument onthuld ter nagedachtenis van de zeelieden van de Belgische koopvaardij die gedurende wereldoorlog II vermist werden.

De plechtigheid had plaats in de aula van de Hogere zeevaartschool te Antwerpen, en kwam tot stand dankzij de toewijding van Alice de Man, ere-eerste voorzitter bij het Hof van Beroep, Bob Cools, ere-burgemeester

van de stad Antwerpen en professor Frank Commers, respectievelijk ondervoorzitter, secretaris en penningmeester van het inrichtend comité. Naast toespraken van de directeur a.i. van de Hogere Zeevaartschool, Bob Cools en Leona Detiège, burgemeester van Antwerpen, werd de plechtigheid verrijkt met een boeiende en merkwaardige uiteenzetting van kapitein ter lange omvaart Roger Smet, ere-Commandant Directeur Hogere Zeevaartschool, ondervoorzitter Koninklijke Belgische Marine Academie en voorzitter van het Inrichtend Comité "Dag der Zeelieden".

Hij beklemtoonde het moedig en gevaarlijk leven van de zeelieden oudstrijders tijdens de oorlogsjaren 1939-45 en belichtte aldus de betekenis en de draagwijdte van het monument dat tot stand kwam, op initiatief van kapitein ter lange omvaart Eugène Colson die ons in het begin van dit jaar ontvallen is.

P. Eygenraam

Uittreksel uit de leerrijke toespraak van Kapitein ter lange omvaart Roger Smet:

Voor de zeelieden van onze Belgische koopvaardij echter begon in feite WO II reeds vroeger, namelijk op 3 september 1939, datum waarop de Britse en Franse regeringen de oorlog verklaarden aan Duitsland naar aanleiding van de Duitse inval in Polen op 1 september 1939. Niet alleen werd dan reeds voor onze zeelieden, tijdens die periode van de zogenaamde "schemeroorlog", de navigatie erg bemoeilijkt door het wegnemen van de bebakening op zee en het doven van de kustlichten, werden onze schepen verplicht zich te onderwerpen aan de zeer strenge controles van de oorlogvoerende landen in de contrabande-stations van het Engels Kanaal en de Noordzee, maar bovendien zijn zij spijtig genoeg, niettegenstaande onze neutraliteit op dat ogenblik, het slachtoffer geworden van oorlogsdaden. België verloor inderdaad reeds een viertal schepen tijdens de "schemeroorlog".

Alhoewel de bemanningen van onze koopvaardijvloot geen militairen waren in de strikte zin van het woord - zij waren aanvankelijk zelfs niet opgeëist door de overheid-, hebben zij toch steeds gevaarlijke opdrachten uitgevoerd aan boord van onze min of meer bewapende koopvaardij schepen die van vitaal belang waren voor de oorlogsvoering van onze geallieerden. In feite waren zij de eerste Belgische oorlogsvrijwilligers van WOII.

De Belgische inbreng aan varend personeel bedroeg ongeveer een 2.600 officieren en bemanningsleden. Nageenoeë één derde van het totaal aantal Belgische zeelieden, namelijk 855 zeelieden waarvan de namen hier op het "gedenkteken van de erkentelijkheid" vermeld worden, verloren het leven meestal in uiterst gruwelijke omstandigheden. Men mag hier inderdaad spreken van een zeer zware tol.

Oorlog is steeds een vreselijk, een zeer gruwelijk gebeuren. Oorlog op zee was echter voor de bemanningen van onze koopvaardij een oorlog sui generis, een oorlog van een zeer bijzondere aard gezien de omstandigheden, de plaats en de omgeving van het krijgsgesbeuren. Wij die het niet hebben meegemaakt kunnen ons geen idee vormen van de gevaarlijke en moeilijke omstandigheden waarin onze zeelieden tijdens WO II zich ingezet hebben.

De steeds aanwezige doch onzichtbare dreiging van de mijnen en U-boten, de kans om het doelwit te worden van vijandelijke vliegtuigen of om gepraaid te worden door een kaper, vormden als het ware een permanente bedreiging eens dat zee gekozen werd. Maar het oorlogsgevaar was niet alleen aanwezig op zee; ook wanneer de schepen in sommige havens lagen stonden zij bloot aan vijandelijke luchtaanvallen. Kortom, nooit kon er gesproken worden van een werkelijk "veilige rustperiode".

Men kan zich gemakkelijk inbeelden dat in dergelijke omstandigheden het varend personeel onder zeer zware psychologische druk kwam te staan. En toch bleef het koopvaardijpersoneel steeds op post. Het is genoegzaam bekend dat een aantal van onze zeelieden, na hun schip verloren te hebben, quasi onmiddellijk op een ander schip aanmonsterden. Sommigen onder hen hadden zelfs het ongeluk meerdere malen hun schip te verliezen.

De gewoonten van het koopvaardijpersoneel werden aangepast aan die bijzondere omstandigheden. Zo scheepten de bemanningen aan boord in met zeer weinig bagage, met een minimum aan uitrusting. Op zee kwamen ze nagenoeg nooit uit de kleren en een reddingsvest was steeds binnen handbereik. Van een rustige comfortabele zeereis was er absoluut geen sprake.

In de beginperiode van de vijandelijkheden moet het zeer frustrerend zijn geweest zijn te weten dat men over geen enkel verdedigingsmiddel kon beschikken. In een later stadium werden de schepen wel uitgerust met een summiere bewapening met bedieningspersoneel van de Royal Navy, dat later vervangen werd door koopvaardijpersoneel dat opgeleid was tot "Merchant Navy Gunners". Veel stelde dat echter niet voor, de bewapening bood geen echt afdoende bescherming tegen luchtaanvallen en zeker niet tegen de grootste dreiging, het onderzeebootgevaar. Het was misschien eerder het psychologisch effect ervan op de bemanningen dat positief kon worden genoemd. Het konvoivaren onder begeleiding van escorteschepen van de Marine was ook niet zonder gevaar. Integendeel, vele konvoien leden zelfs zeer zware verliezen. Bovendien was het voor de bemanningen een zeer stresserende operatie. Het vormen van een konvooi was geen sinecure en het varen in konvooi vergde een strikte konvooi-discipline, een constante oplettendheid van de bemanningen, onder andere voor het afstand houden tussen schepen. Zwaar weer kon lelijk huishouden in een konvooi, zodat van een ordelijke formatie geen sprake meer was. Sommige schepen werden hierdoor zelfs geheel geïsoleerd en hadden verder geen contact meer met het konvooi waardoor ze de ideale prooien werden voor de vijandelijke duikboten.

Bij het schipverlaten, na een luchtaanval of na een torpedering, werd gebruik gemaakt van de reddingsvloepen of reddingsvloten, voor zover deze nog bruikbaar waren. Deze reddingsmiddelen waren uitgerust met een zeer beperkte mondvoorraad en drinkwater. Het betrof hier reddingsmiddelen die niet overdekt waren zodat de opvarenden permanent blootgesteld bleven aan weer, wind, overkomend zeewater, koude of hitte. Zeer dikwijls bevonden zich onder de opvarenden min of meer zwaar gekwetsten waaraan geen adequate verzorging kon worden toegediend. Sommige van deze schipbreukelingen werden aan boord van de reddingsvloepen genomen nadat zij in zee terecht waren gekomen, in zeewater dat ijskoud kon zijn of waarvan het oppervlak bedekt was met stookolie, soms brandende stookolie.

Wanneer de reddingsvloepen of -vloten opgemerkt werden door een reddingsschip had men geluk, zoniet moest met eigen zeer beperkte middelen actie genomen worden. Het is echter meermalen voorgekomen dat vloepen dagenlang onopgemerkt bleven om dan per toeval toch gered te worden.

Na de vijandelijkheden heeft de Dienst van het Zeewezen van het Ministerie van Verkeerswezen aan de officieren en bemanningsleden die tijdens WO II aangemonsterd geweest zijn aan boord van Belgische koopvaardij schepen in dienst van de geallieerden, de titel toegekend van "zeestrijder". Ze werden echter niet erkend als oudstrijders zoals dit in andere maritieme landen het geval was. Het is slechts sedert de publikatie van de wet van 18 februari van dit jaar, vijfenvijftig jaar na het beëindigen van de oorlog, dat zij de "morele eretitel van militair" mogen voeren. Voor velen is het uiteindelijk, spijtig genoeg, een postume erkenning geworden.

Hommage à feu le Capitaine de frégate Roger Planchar

Lors de la traditionnelle Journée des Marins organisée à Anvers, au bord de l'Escaut, le 1er septembre dernier, un émouvant hommage a été rendu à la mémoire de feu le capitaine de frégate Roger Planchar, brillant officier et ancien de la section belge de la Royal Navy. Sa veuve, née Paula Vermeiren, et toute la famille du défunt - et notamment son frère, ancien directeur du port autonome de Liège-, assistaient à la cérémonie. Le Roi s'était fait représenter par le Capitaine de vaisseau BEM Michel van Haekendover et l'Amiral de division Verhulst, chef d'état-major de la Marine, était également présent.

Un discours bien documenté fut prononcé par le professeur et capitaine au long cours Roger Smet, directeur honoraire de l'Ecole Supérieure de Navigation et président du comité organisateur de la Journée des Marins, ainsi que par le baron Leo Delwaide, échevin du port d'Anvers et à ce titre particulièrement attentif au sort des gens de mer. En un français châtié ce dernier salua la présence de l'ancien directeur du port de Liège, monsieur Planchar. Le commandant Hubert, en remplacement de monsieur Charles Dewalhens, président du Groupement des Associations d'Anciens Combattants d'Anvers (Vosba), s'associa, au nom des anciens combattants des deux guerres, à l'hommage rendu.

Cette commémoration, face au monument élevé à la mémoire des marins morts au combat, fut agrémentée par la musique de la Marine, dirigée par le chef Peter Snellinckx, et complétée par un abondant dépôt de couronnes, dont la première était la couronne royale.

La séance en plein air fut suivie d'une réception à l'hôtel de ville, où l'officier radio-télégraphiste Albert Dury fut également à l'honneur; après une vie aventureuse au cours de laquelle il affronta les pires dangers avec un admirable courage, il eut le privilège de survivre aux périls de la mer cruelle.

La personnalité de Roger Planchar

Le capitaine de frégate Roger Planchar, né à La Plante (Namur) le 5 janvier 1925, appartenait à la race des marins par vocation, affrontant avec un tranquille courage les servitudes du métier pour n'en retenir que la grandeur. Il éprouva les dangers de la navigation alors que les hostilités se poursuivaient et que les mines surnoisées constituaient un danger permanent. Pendant ses études gréco-latines Roger Planchar fut membre du Corps des Cadets de la Ligue Maritime, section de Liège, et il manifesta d'emblée son attrait pour la mer, alors qu'il était encore estafette de l'état-major de l'Armée Secrète zone IV.

Dès que les circonstances le permirent il rejoignit la section belge de la Royal Navy en Grande-Bretagne. Il y eut l'occasion de servir à bord de destroyers chargés d'histoire, le HMS **Onslaught** et le HMS **Garth**, qui l'amènèrent en visite en URSS, au Danemark, en Lettonie etc. Démobilisé le 31 janvier 1946, il suivit les cours de l'Ecole Supérieure de Navigation à Anvers où il fut chef de la 38^{me} promotion. Promu Aspirant officier au long cours, il passa à la Force Navale où il remplit les fonctions d'officier d'artillerie à bord de la frégate **Lt Victor Billet** et du dragueur **Adrien de Gerlache**.

Roger Planchar démissionna de la Force Navale en 1952 pour entreprendre une carrière civile, tout en demeurant fidèle au cadre de réserve. Il participa régulièrement à des rappels et des manoeuvres, qui lui valurent des promotions successives bien méritées et l'amènèrent le 26 décembre 1970 au grade de capitaine de frégate. Officier supérieur, il témoigna de son légendaire dynamisme comme promoteur de l'escadrille des dragueurs de mines de réserve



CPF Roger Planchar

(**M473 Lokeren**, **M479 Huy** et **M480 Seraing**) et initiateur de la collaboration active/réserve dans le cadre du service de liaison lors de l'escala à Anvers de navires de guerre étrangers. Et comme si cela ne suffisait pas, Roger Planchar accepta la présidence des officiers de réserve de la Force Navale à Anvers et ensuite la présidence nationale de l'association, avant de devenir administrateur de la section métropolitaine de l'Amicale des Officiers des Campagnes.

Personnalité aux facettes multiples, le capitaine de frégate Planchar fut rédacteur en chef de la revue "Sonar", collaborateur du "Lloyd Anversois" et de plusieurs journaux et périodiques. Il est aussi l'auteur d'ouvrages remarquables: "La guerre du bout du monde: les Iles Falklands", édité à Paris chez Denoël; "Promenades au bord de la mer", édité à Liège et "Les anges gardiens des bancs de Flandre", édité à Ostende. Sa vaste érudition maritime le consacra également comme conseiller au ministère des Affaires Etrangères, spécialisé dans la législation des espaces maritimes.

Le capitaine de frégate Roger Planchar était un homme d'exception. La Marine peut s'enorgueillir à juste titre de l'avoir compté parmi les siens.

Lt. Colonel hre. P. Eygenraam

EGUERMIN

25 JAAR "CENTRE of EXCELLENCE"

Op 4 oktober vierde EGUERMIN, de bi-nationale Mijnenbestrijdingsschool, op passende wijze haar zilveren jubileum. In aanwezigheid van Divisieadmiraal Michel Verhulst, Vice-admiraal C. Van Duyvendijk en meer dan 80 genodigden, waaronder vele oud-MSOC cursisten, werd een wandschilderij onthuld waarop alle activiteiten van de school getoond worden.

De voorbije 25 jaar heeft de school een dusdanige expertise opgebouwd dat zij een volwaardige gesprekspartner binnen de NAVO is geworden en haar advies meestal als van doorslaggevende aard wordt erkend.

Officieel bestaat EGUERMIN in feite al 35 jaar. Op 1 april 1965 bereikten de Belgische en Nederlandse marines een akkoord over de gezamenlijke opleiding van hun personeel inzake de mijnenbestrijding. In 1975 onderte-

kenden de toenmalige Ministers van Defensie, Paul Van den Boeynants en H. Vredeling, een overeenkomst die de gelijke verdeling van de kosten voor het runnen van de school regelde. Zo werd EGUERMIN de eerste door twee geallieerde marines geëxploiteerde school. Hetzelfde jaar werd tevens gestart met de eerste NAVO cursussen.

In 1990 richtte men een trainingscentrum op dat zou instaan voor het testen van de operationele paraatheid van mijnenbestrijdingseenheden die het NAVO MCM- eskader STANAVFORCHAN, thans MCMFOR-NORTH, vervoegen. Deze Minecountermeasures Operational Sea Test (MOST) is in 10 jaar tijd uitgegroeid tot een begrip zowel binnen als buiten de NAVO. Administratief ressorteert de afdeling nog steeds onder de bevoegdheid van de school maar

zij staat, sinds eind 1998, onder rechtstreeks operationeel commando van ABNL en de benaming luidt nu Minewarfare Operational Sea Training.

Een tweede belangrijke mijlpaal was de indienstname van de NAVO-gefinancierde mijnenbestrijdingssimulator (MWSIM) op 3 februari 1994. De directeur van EGUERMIN, FKP Jacques Bartier, benadrukte dat het aan één van zijn voorgangers te danken was (n.v.d.r.: KTZ b.d. Luc Beerlandt) dat de nodige fondsen beschikbaar kwamen om een nieuwe vleugel aan de school te bouwen waar de mijnenbestrijdingssimulator kon ondergebracht worden.

Een andere afdeling van de school, ook uniek binnen de NAVO, is de Minewarfare Game Sectie (MWGS). Momenteel kent de afdeling een jaarlijkse bezetting van 70% en de deelnemingsaanvragen blijven binnenstromen. Eén van de toepassingen van de MWGS is ondertussen zelf al uitgegroeid tot een op zich staande oefening: de MW/CAX BELL BOTTOMS, waaraan meer dan 100 NAVO officieren deelnamen. Een gelijkaardige oefening, op kleinere schaal en met de codenaam Coop BANISH, is toegankelijk voor PFP officieren. Vanaf augustus 1996 werd het lessenpakket nog verder uitgebreid met cursussen voor niet-NAVO MCM officieren. De laatste jaren ziet men een gestage groei in het aantal deelnemers.

In de nabije toekomst zullen andere warfare systemen aan de MWGS gekoppeld worden, met name aan amfibische operaties, naval control of shipping, rapid environment assessment,



v.l.n.r. Kapitein-ter-zee Scholten, Burgemeester Vandecasteele, Vice-admiraal C. Van Duyvendijk, Divisieadmiraal M. Verhulst en Flottieljeadmiraal J. Rosiers.

linkage van verschillende databanken, Q-routes, enz.

De USN overweegt zelfs het systeem te koppelen aan hun Minewarfare Tactical Centre in Ingleside, Texas. Tevens wordt de mogelijkheid onderzocht van een gezamenlijk project met de wargame van het KHID in Brussel. Deze toekomstplannen vergen dan ook een reorganisatie van het huidige systeem. Het MWGS begint stilaan uit zijn voegen te treden en een personeelsversterking van de staf wordt onontbeerlijk. Momenteel bestaat het opleidings- en trainingskader van EGUERMIN uit 18 officieren en 30 onderofficieren.

Jaarlijks worden er ongeveer 40 verschillende cursussen gegeven aan meer dan 900 studenten. In de voorbije 25 jaar maakten al 30 marines gebruik van de aangeboden vormen: Australië, België, Brazilië, Bulgarije, Canada, Denemarken, Duitsland, Engeland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, IJsland, Indonesië, Italië, Letland, Litouwen, Nederland, Nieuw Zeeland, Noorwegen, Oekraïne, Pakistan, Polen, Portugal, Roemenië, Singapore, Spanje, Turkije, de USA en Zweden.

Tijdens zijn toespraak brak FKP Jacques Bartier, Directeur van EGUERMIN, tevens een lans voor een gezamenlijk akkoord bij de upgrade van de Tripartite-klasse mijnenjagers (CUP-CMT). *"Het zou voor de school een zegen zijn mochten beide marines identieke toestellen aanschaffen zodat ook dezelfde lespakketten en training kunnen gegeven worden"* aldus de directeur.



Fregatkapitein J. Bartier, Directeur Eguermin

Hierop haakte Vice-admiraal C. Van Duyvendijk onmiddellijk in en deelde mee dat er al officieus een gezamenlijk akkoord bestond m.b.t. de mijnenjaagcomponent. Hij sloot ook niet uit dat er nog een overeenkomst kon komen inzake de mijnenveegcomponent.

"Het integreren van MCM-eenheden in het totaalbeeld van de maritieme oorlogsvoering is meer dan ooit een noodzaak. Hoewel een MCM-er in eerste instantie een gedreven zeeman moet blijven dient hij tegenwoordig ook een computerfanaat te zijn met een gedegen kennis van andere maritieme oorlogsvoering. Mijnenbestrijding is geen alleenstaand bedrijf meer, maar maakt integraal deel uit van de maritime oorlogsvoering" besloot Cdt. Bartier zijn toespraak.

Het is spijtig dat noch de nationale, noch de militaire pers aanwezig waren op deze belangrijke gebeurtenis.

EGUERMIN draagt niet enkel bij tot de internationale uitstraling van kennis die onze Marine bezit inzake mijnenbestrijding. De vele buitenlandse cursisten die naar de school komen dragen er ook toe bij dat Oostende, de "Koningin der Badsteden", ook in het buitenland meer bekendheid krijgt.

FKP Jacques BARTIER mag er terecht prat op gaan directeur van dit "Centre of Excellence" te zijn.



Vice-admiraal C. Van Duyvendijk

Met dank aan:

**FKP J. Bartier
Directeur EGUERMIN**

**1LZ W. Horemans
Hoofd MWGS**

G. Toremans



Exceptionnelle découverte archéologique à Doel!

Au cours des travaux de creusement d'un nouveau bassin à flot dénommé *Deurganck-dok*, (extension du port d'Anvers - rive gauche), une pelleteuse a mis à jour, début octobre, une coque en chêne extraordinairement bien conservée qui, selon les experts (1) est celle d'un *Cogge* datant de 1350 environ! Cette datation (provisoire) est basée d'une part, sur des éléments techniques relatifs à sa construction et d'autre part sur l'analyse de la couche géologique dans laquelle se trouvait enfoui, quille en l'air, ce voilier-marchand de 21 m de long, 7 m de large pour une hauteur conservée de 2.5 m.

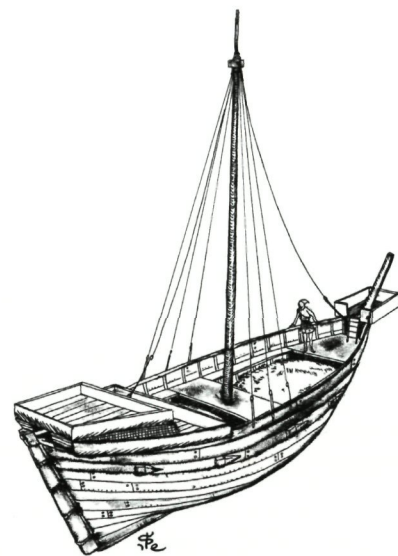
L'épave reposait en fait à une profondeur de -7 à -5 m sous le niveau de la mer et était positionnée le long de la rive gauche d'un ancien chenal aujourd'hui ensablé. Celui-ci était jadis relié à l'Escaut et connu sous le nom de *Deurganck* ou *Grote Gat*.

Les circonstances dans lesquelles coula ce navire sont actuellement une énigme; vétusté, déluge, flux de tempête? Ce qui semble toutefois acquis, c'est qu'au moment de son naufrage il ait (ou avait) subi quelques avaries et qu'il s'est retourné en coulant. Tout laisse cependant à penser qu'il

était vide de cargaison et d'armement. En outre, des dégâts ultérieurs ont encore été occasionnés par la pression de la couche de sédiments (env. 8 à 9 m) qui s'est déposée sur lui au cours des siècles.

Une exceptionnelle et unique visite du site nous permet d'examiner tout à loisir la puissante membrure de la quille, les femelots (rongés) de safran sur l'étambot, la construction à clins du fond plat et des bordés, les emplacements des clous en fer de fixation (disparus) et les têtes des chevilles de bois, sans oublier les extrémités saillantes des grosses poutres traversières. Et même de constater qu'une partie de la coque fut malheureusement arrachée par la pelleteuse mais, précisent les responsables, cela ne présente pas de problème majeur de restauration.

Telle que mise à jour, cette embarcation correspond exactement aux spécificités techniques d'un *Cogge* du Moyen-Age; et plus précisément à celui du type hanséatique, dont à notre connaissance, il n'existe actuellement qu'un seul autre spécimen, mais en moins bon état: le *Bremer Cogge* exhumé en 1962. (2)



Qu'est-ce qu'un Cogge?

Un *Cogge* (ou *Cog*) était un navire de charge qui connut sa période de gloire entre le 12^{ème} et le 15^{ème} siècle en s'illustrant plus particulièrement au sein de la Ligue Hanséatique.

Souvenons-nous qu'à la fin du 12^{ème} siècle de nombreuses villes commerçantes allemandes s'étaient unies pour mieux défendre leur négoce et intérêts respectifs. L'une des plus importantes associations, la Hanse ou Ligue Teutonique, regroupait des cités marchandes de la Baltique et de la Mer du Nord et contrôla jusqu'au 17^{ème} siècle tout le trafic commercial de l'Europe du Nord.

(1) **Maître de projet pour la recherche archéologique et la conservation ultérieure:** Archeologische Dienst Waasland (ADW) en collaboration avec l'Institut voor het Archeologisch Patrimonium (IAP) du Ministère de la Vlaamse Gemeenschap; le Dépt. Environnement & Infrastructure. Etc.

Conseillers techniques: Nederlands Instituut voor Scheeps- en Onderwaterarcheologie (NISA) - Lelystad (NL), Université de Gand et autres laboratoires ou experts spécialisés.

(2) Il s'agit en fait du *Cogge* de Gellen (pointe sud de l'île de Hiddensee), datant de 1330, qui devait mesurer 23,5 m. de long sur 7 m. de large environ. Lors de sa découverte, il ne comptait plus que quelques vestiges de bordé sis de part et d'autre de la membrure de quille. Ce fut toutefois une (première) découverte-clé pour la compréhension de la construction navale au Moyen-Age. Il est actuellement conservé au Archäologisches Landesmuseum de Lubstorf (D).

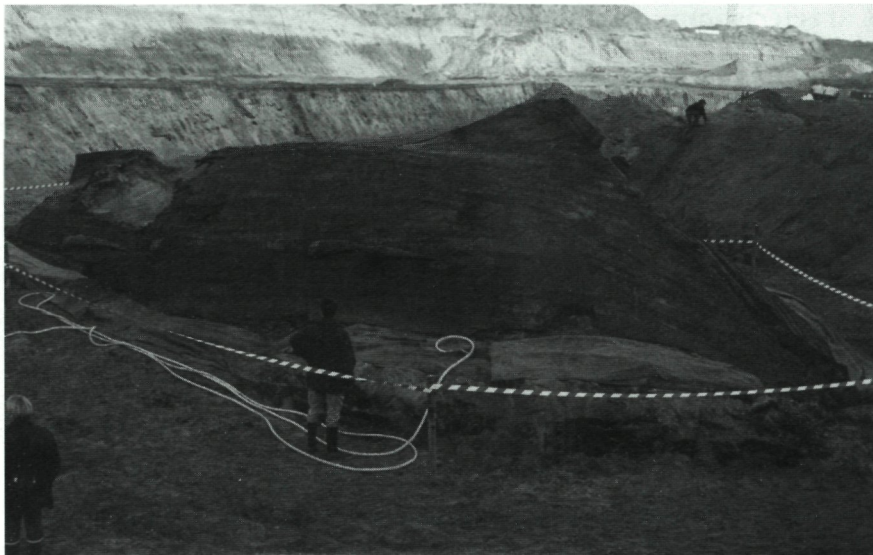
Constituée à l'origine par des marchands de Hambourg, Cologne et Lübeck -cette dernière dirigeant la Hanse de 1230 à 1535- elle regroupa au 14^{ème} siècle, 70 à 80 villes qui en formaient le noyau actif. Elle avait en outre des comptoirs à Novgorod, Bergen, Londres, Bruges, etc. Son déclin s'accéléra après la défaite infligée à Lübeck par le Danemark en 1534-35.

Le *Cogge* était un navire plutôt court-taud mais maniable, assez large en son milieu, doté d'un fond (partiellement) plat et de bordés à clins. Sa longueur pouvait varier entre 15 et 35 m. pour une surface vélique de 150 à +/- 225 m². De par sa conception, il était parfaitement adapté pour rallier, via les passes navigables des fleuves et estuaires, des ports sis plus à l'intérieur des terres, où il pouvait le cas échéant, être échoué à marée basse.

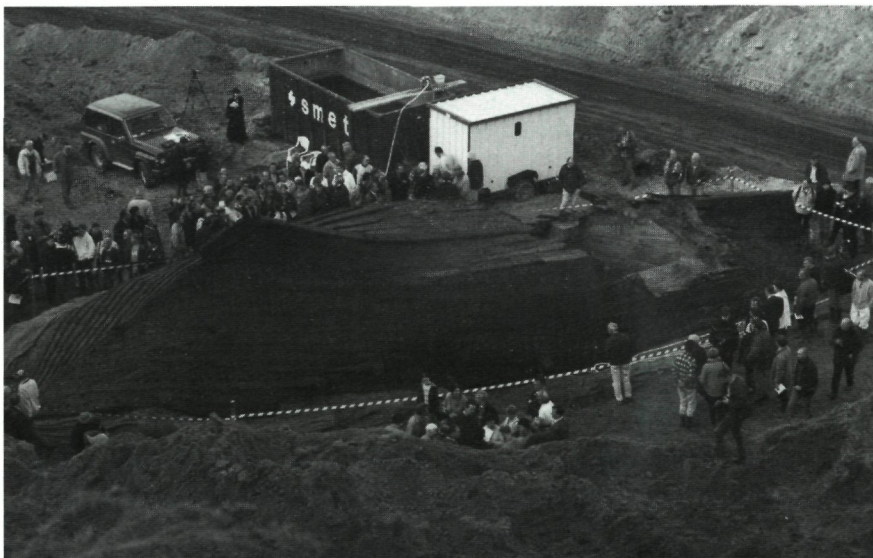
En outre, il offrait pour l'époque une grande capacité de charge, pouvant transporter quelques dizaines de tonnes -généralement de la viande, du miel, sucre, poissons salés, bois, tissus, fourrures, bière, sel, froments en vrac, etc- vers les ports de la mer du Nord, de la Baltique ou encore ceux de la Méditerranée.

Si ses origines ne sont pas établies avec précision, on en trouve toutefois différentes illustrations sur des sceaux remontant au 12^{ème} ou 13^{ème} siècle. Comme celui de la ville de Elbing (1242) par exemple, qui représente un navire construit à clins, doté d'un haut franc-bord et d'un beaupré. Ou ceux de Damme (1376), de Wismar, d'Harderwijk ou de Stralsund (14^{ème} siècle) etc., autant de centres commerciaux se situant dans la zone d'influence de la Hanse. Remarquons toutefois que le sceau de la ville d'Ipswich, qui ne se situait pas dans cette zone, arbore lui aussi un navire fort similaire, mais dont l'étrave et la poupe sont arrondies.

Le *Cogge*, comme la plupart des autres navires, fut le fruit d'une longue évolution du concept naval. Ain-



Une coque d'un *Cogge* dans un exceptionnel état, est remise à jour....



... et présentée au public, après 650 ans!

Photos: Fr. Philips

si, s'inspirant de navires antérieurs comme le *Douvres* par ex., il portera à partir d'une certaine époque, des plates-formes de combat placées sur les gaillards d'avant et d'arrière, d'où l'on pouvait plus aisément repousser les assaillants. Le château arrière s'agrandit dès le 14^{ème} siècle et finit par abriter la cabine du capitaine ainsi que les logements des passagers de haut rang.

Sans oublier l'apparition au 12^{ème} siècle, d'un progrès d'une importance considérable en matière de navigation: le changement de place du gouvernail! Le puissant aviron jusqu'alors fixé sur la hanche tribord fut

en effet, remplacé par un safran, fixé à l'arrière, sur l'étambot! Selon l'historien B. Landström, le *Cogge* en fut l'exemple d'adaptation par excellence; la première illustration que nous possédions d'une telle embarcation date de 1180 et figure sur les fonds baptismaux de la cathédrale de Winchester (G.B.).

Au cours des siècles, le *Cogge* subira lui aussi moult modifications structurelles, avant de céder définitivement la place à d'autres types de navires de charge, comme le *Hulk* ou la *Caraque* méditerranéenne, chère à Ch. Colomb!

Caractéristiques techniques de construction

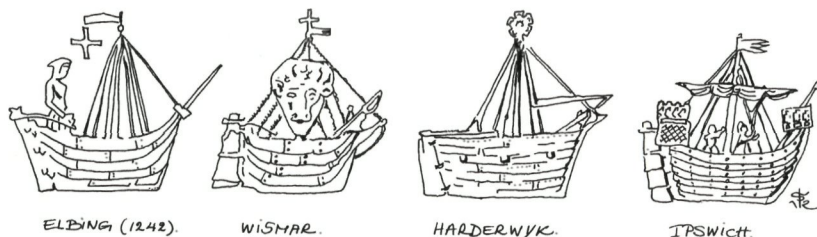
La construction débutait par la coque extérieure, les planches étant fixées entre elles avec des clous en fer. Ensuite seulement, on installait les couples intérieurs qui étaient attachés à la coque au moyen de chevilles en bois. Pour assurer une solidité à l'ensemble, on montait des poutres traversières qui dépassaient même de part et d'autre de la coque et servaient de pare-battage et d'appui lorsque le navire accostait. Si on ne dispose que de peu de précisions quant au pontage (total, partiel ou plate-formes aux endroits stratégiques, tels que poste d'ancrage?..) on présume également que le gréement était généralement composé d'un mât planté plus ou moins au milieu du navire, sur lequel devait être grée une vergue portant une voile rectangulaire.

Une autre caractéristique remarquable de ce navire réside dans la technique d'étanchéité de la coque: toutes les jointures étaient bourrées avec des torons de mousse et recouvertes ensuite par des lattes fixées au moyen de crampons en fer.

Ajoutons enfin que le *Cogge* découvert à Doel aurait été construit sur les côtes baltiques. Les experts du NISA en tiennent pour preuve le fait que les anneaux de croissance du chêne utilisé pour sa construction sont moins épais que ceux de la même famille de bois poussant dans nos régions. Les résultats d'analyses dendrochronologiques permettront de confirmer la chose et aussi de dater avec plus de précision l'époque de sa construction.

Le Cogge de Doel: premiers éléments de traitement

- **Humidification:** de par le long séjour sous la nappe phréatique, le bois de la coque s'est relativement bien conservé. Mais il faudra le maintenir humide en permanence, pendant longtemps, pour éviter qu'il ne se déforme ou se déchire.



- **Recensement / inventaire:** il ressortait d'une première évaluation qu'un 'inventaire' détaillé de la coque, établi in situ, selon les procédés traditionnels, allait prendre trop de temps. Etant donné le délai alloué aux archéologues (ils ne disposaient que jusqu'à fin novembre pour 'évacuer' leur découverte, après quoi les travaux du *Deurganckdok* reprenaient), il fut fait appel à une nouvelle technologie: le 3D-scanning, une première en Europe.

- **Sauvetage:** étant donné l'intérêt considérable que représente cette coque au niveau de la connaissance de l'archéologie maritime du Moyen-Age, son sauvetage et conservation étaient bien sûr, essentiels. Mais vu ses dimensions imposantes, il était hors de question de la déplacer d'une seule pièce. Or donc, la solution préconisée pour son évacuation du chantier et son installation dans un environnement propice à sa conservation, fut de procéder à son démontage sur place. D'abord les planches de la coque elle-même puis, après avoir été soigneusement recensées, les structures internes (couples, poutres traversières, etc.).

Conservation ultérieure

Pour pouvoir conserver le bois à longue échéance et réassembler cette grande barque, un long et coûteux traitement s'impose. Si comme nous l'avons dit le bois est imbibé d'eau -ce qui lui permet sa conservation sous terre- la cellulose dont il est composé est elle, fort endommagée. En séchant, ces cellules se décomposeraient, causant d'irréversibles déformations, voire sa destruction. Pour contrecarrer cette dégénérescence, l'eau contenue dans les

cellules sera remplacée au fur et à mesure par du PEG; le Polyéthylène-glycol est en effet une substance chimique particulièrement performante pour ce genre d'opération. Durée totale du traitement: plusieurs années, si l'on se réfère aux *Wasa*, *Marie-Rose*, *Cogge de Gillen* (35 ans), etc ! Après le stage de stabilisation du bois, suivront bien sûr l'assemblage et le remontage.

Le Ministre de tutelle J. Sauwens, qui a le patrimoine monumental dans ses attributions, s'est porté garant pour que cet exceptionnel témoin maritime demeure en Belgique -il fallait le dire, car l'intérêt international est grand!- et surtout pour que tous les moyens nécessaires soient mis à la disposition des archéologues et experts pour qu'ils puissent le restaurer, l'étudier et le mettre valablement en exergue.

Quant aux amateurs d'archéologie maritime et autres "Old ship-lovers", il leur faudra encore patienter un certain temps (!) avant que ne soit livrée au public, cette découverte fabuleuse, d'envergure ... plus qu'européenne!

Saint Bernard du Spuiikom

DISSUB* -oefeningen in de kijker na KURSK-tragedie

Het tragische ongeval met de Russische kernonderzeeër KURSK toonde andermaal aan dat er nood is aan een efficiënte samenwerking bij gelijkaardige ongelukken.

Vermits de NAVO over geen eigen reddingsmiddelen beschikt moet zij in dergelijke situaties een beroep doen op haar leden om het nodige materiaal samen te brengen. Standaardisatie, interoperabiliteit en coördinatie zijn hierbij van primordiaal belang. Daarom organiseert de Alliantie regelmatig live- en op computer gesimuleerde oefeningen.

Een van de grootste door SACLANT ingerichte DISSUB live-oefeningen, is SORBET ROYAL (SR). SR werd voor de eerste maal gehouden in 1986, voor de kusten van Stavanger (Noorwegen). De tweede editie vond 6 jaar later plaats in de Middellandse Zee en de 1996-editie, waaraan voor de 1^{ste} maal ook 3 PfP marines deelnamen, ging door in Vestfjorden (Noorwegen).

Dit jaar was het operatiegebied opnieuw de Middellandse Zee, met de Turkse Marine als gastheer. Van 4 tot 13 september verzamelden 8 schepen, 5 onderzeeboten en gesofisti-



Turks bergingsschip TCG AKIN

ceerde reddingsapparatuur van de Italiaanse, Turkse en Amerikaanse marines alsook 45 waarnemers en medische specialisten van de Argentijnse, Australische, Chileense, Singapore, Israëlische en Zweedse marines, in de Baai van Mersin, Zuid Turkije.

Doel van SR-00 was het verbeteren van de interoperabiliteit tussen de deelnemers en het verwerven van on-

dervinding ingeval men met reële DISSUB-situaties geconfronteerd werd. Op het programma stonden meer dan 28 gesimuleerde zoek- en reddingsoefeningen: o.m. koppelingsprocedures tussen gezonken onderzeeboten en de reddingsduikbootjes, het verlaten van gezonken onderzeeërs, het verlenen van medische assistentie, aero-medische evacuaties en het verbeteren van de coördinatie tussen militaire en civiele instanties.

Een van de oefeningen simuleerde een aanvaring tussen de Turkse onderzeeër TCG Anafartalar en de ITS Prini waarna beide boten naar een diepte van 57m zonken. Nadat het Turkse opzoekingschip TCG Kemer met haar side scan sonar en telegeleide onderwatertuigen de TCG Anafartalar lokaliseerde, voerde de Amerikaanse DSRV, USS Mystic een koppeling uit met de Turkse onderzeeboot en bracht de 'overlevenden' naar de oppervlakte.



TCG ANAFARTALAR

* DISSUB = Distressed Submarine



Italiaans reddingsschip ITS ANTEO

De ITS Prini speelde nogmaals de hoofdrol in een scenario waarbij de boot op een diepte van 260m lag en 2 van haar bemanningsleden door de McCann duikersklok, aan boord van het Turkse reddingsschip TCG Akin, naar de oppervlakte dienden gebracht. De McCann duikersklok is een 6-ton zware capsule met een universeel luik dat op alle NAVO onderzeeboten past. De bovenste sectie van de klok biedt plaats aan 2 bemanningsleden, in het onderste gedeelte kunnen 6 overlevenden plaatsnemen.

Een 'surface rescue' oefening werd uitgevoerd door een Submarine Parachute Assistance Group (SPAG-team) van de Turkse marine. Vanuit zijn basis in Adana werd het duikerteam met een vliegtuig naar de plaats gevlogen waar de 'gezonken' Turkse onderzeeboot TCG Hizirreis op een diepte van ongeveer 40m lag. Boven de locatie werd het team gearachuteerd om de eerste hulp aan gewonde bemanningsleden te geven en ze over te brengen naar het dichtstbijzijnde schip. SPAG teams zijn uitgerust met opgetuigde bootjes met aan boord uitgebreide "eerste-hulp" trousses, overlevingspakketten, water, thermodekens, HF-communicatieapparatuur, GPS systemen en buitenboordmotoren.

Een andere scenario bestond uit het redden van de bemanning van de aan de grond gelopen Turkse onderzeeër TCG Sakarya. Italiaanse duikers, uitgerust met het ADC-duikpak dienden lucht- en communicatieleidingen aan de gezonken duikboot te bevestigen.

Het ADC-pak is voorzien van een computer, sonar en videocamera en is met het moederschip verbonden via een leiding waarin water, stroom en communicatiekabels zitten. Het pak kan gebruikt worden tot dieptes van 250m.

In oktober II. organiseerde SACLANT Cooperative POSEIDON, een op computer gesimuleerde Pfp-oefening in het kader van de veiligheid aan boord van onderzeeboten. Officieren van 9 NAVO landen (Canada, Frankrijk, Duitsland, Italië, Nederland, Noorwegen, Polen, het Verenigd Koninkrijk en de VS) plus 3 Pfp landen (Bulgarije, Roemenië en Zweden) kwamen samen in de marinebasis van Den Helder.

Deze oefening werd speciaal ontworpen voor de onderzeeboot commando teams van de Pfp landen, meer bepaald voor commandanten, eerste officieren, operatieofficieren en nationale onderzeeboot operatie- en trainingstaven. Hoofddoel van de training

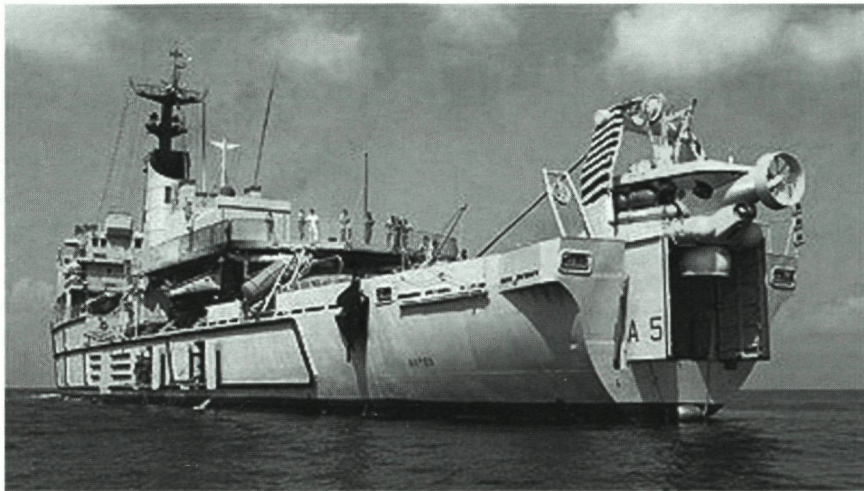
was het aanleren van gemeenschappelijke procedures m.b.t. de veiligheid tijdens duikbootoperaties om zo het risico van ongelukken te minimaliseren. Om een optimale veiligheid tijdens gecombineerde NAVO/Pfp oefeningen te garanderen zijn kennis van onderzeebootprocedures in de Pfp landen en het vertrouwd geraken met de NAVO veiligheidsvoorschriften bij anti-onderzeebootoorlogsvoering de belangrijkste vereisten.

Tijdens de eerste fase van Coop POSEIDON, gehouden in Stockholm van 27 tot 31 maart 2000, hadden de deelnemers al een introductie gekregen over de desbetreffende NAVO procedures en doctrines. De 2^e fase gaf de deelnemers de gelegenheid deze veiligheidsprocedures in te oefenen door middel van "real time" tactische simulaties. De NAVO en Pfp onderzeebootcommandoteams wisselden tevens informatie uit over de algemene veiligheid, navigatie en wachttafciertaken tijdens duikbootoperaties.

Ook in het Verre Oosten begint men meer aandacht te schenken aan dit soort reddingsoperaties en -oefeningen. Verschillende marines uit de regio hebben namelijk ook een onderzeebootdienst.



Zuid-Koreaanse onderzeeboot CHOI MOO SUN (voorgond), Japanse onderzeeboot AKISHIO (achtergrond).



ITS ANTEO

Het was de marine van Singapore (RSN) die het voortouw nam bij het organiseren van een DISSUB-oefenserie die de codenaam PACIFIC REACH meekreeg.

Deze nieuwe oefening werd voor de eerste maal ingericht van 2 tot 14 oktober in de Zuid Chinese Zee, 200 mijl buiten de kusten van Singapore. In totaal namen ongeveer 600 man-

schappen uit 11 landen deel. Vier marines stuurden schepen en onderzeeboten:

RSN - de onderzeeër RSS Conqueror, het landingsschip RSS Perseverance en het tot reddingsschip omgebouwde m/v Kendrick.

Zuid Koreaanse marine - onderzeeboot Choi Moo Sun en het bergingsschip Cheung Hae Jin.

Japanse marine - de onderzeeër Aki-shio en het reddingsschip Chiyoda.

US Navy - Los Angeles-klasse onderzeeboot USS Helena en het reddingsschip USS Safeguard.

De Australische, Canadese, Chileense, Chinese, Indonesische, Engelse en Russische marines stuurden waarnemers.

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



For more info please do visit our public website: WWW.ICANGROUP.COM

Or do contact the administrator for Belgium: capt. A. PELS

tel.: 03/560 16 27; fax: 03/560 16 66; E-mail: admin.belgium@i-cangroup.com

'Port Chaillot' change de cap! ...

Le célèbre Musée national de la Marine à Paris est en pleine métamorphose culturelle et structurelle. Son directeur, le contre-amiral G. Prud'homme, nous a très aimablement reçu dans son bureau du Palais de Chaillot pour nous en expliquer les différents aspects.

Une question préalable, Amiral: lorsqu'à 20 ans on choisit d'embrasser le métier de la mer, comment et pourquoi devient-on Directeur du Musée national de la Marine? Quels furent les grands vecteurs de votre 'carrière' maritime?

Au sortir de l'Ecole Navale, j'ai opté pour servir dans l'arme sous-marine. J'y suis resté vingt ans, de 1966 à 1986 et y ai e.a. commandé 4 bâtiments, dont un nucléaire-lanceur d'engins!

Changement de cap ensuite, pour prendre les fonctions de Directeur des Etudes à l'Ecole de Guerre; tandis que parallèlement -comme hobby- je suis des cours le soir, à l'Ecole des Arts Décoratifs du Louvre, pendant 2 ans.

En 1995, je suis promu au grade de Contre-Amiral et 'missionné' la même année à Cherbourg, comme adjoint du Préfet Maritime où jusqu'en 1997 je supervise la construction et les essais du dernier sous-marin du type TRIOMPHANT. Un vaste programme de FF 11 milliards et de 30 mois d'essais.

Revenons au Musée de la Marine! En 1996, au moment où mon prédécesseur y termine son 'contrat' après

avoir oeuvré pendant 17 ans, se développe une vive polémique quant au transfert éventuel du musée. Comme à cette même époque j'avais été proposé au poste de Directeur de ce musée par le Chef d'E.M., je rejoignis d'emblée l'équipe chargée de l'étude de faisabilité et de l'évaluation budgétaire de cette opération. Après examen, ce projet de déménagement avorta, s'étant révélé financièrement hors normes (plus d'1 milliard FF).

Peu de temps après, je quittai le service actif de la Marine nationale (où je reste néanmoins repris dans le cadre des officiers) pour prendre, concrètement, les fonctions (civiles) de Directeur du Musée. Et m'atteler au défi de la "création d'un grand musée de la Marine et de l'aventure maritime" préconisé par le ministre Jean-François Deniau, dans une étude présentée au président de la République.

Quelles sont les origines et caractéristiques principales du Musée de Paris? Quelles sont les fonctions d'un Directeur de Musée et ses relations avec les autres musées de marine en France tels que Brest, Rochefort, Toulon, etc.?



**Contre-Amiral G. Prud'homme
Directeur du Musée de la Marine.**

Copyr. Marine Nationale / Brest SM Baud.

Le musée national de la Marine du Palais Chaillot -qui se veut être la vitrine de nos 5 marines; à savoir celle de guerre, de commerce, de pêche, de plaisance et course au large et subaquatique- se caractérise essentiellement par les 3 éléments essentiels suivants:

-Il est le plus ancien musée maritime au monde! Il fut en effet créé en 1748 sur base des pièces de collection d'un certain Henri - Louis DUHAMEL du

MONCEAU, Inspecteur de la Marine sous Louis XV de son état, qui fonda la première école de Génie Maritime au Louvre: *l'Ecole des Ingénieurs constructeurs*¹.

Rappelons que jusqu'en 1750 il n'existait pas de plans pour la construction de navires. On réalisait préalablement un modèle réduit en bois sur lequel les 'maîtres de hache' prenaient des mesures pour construire ensuite les vrais bateaux.

D'autre part, Duhamel du Monceau se rendit aussi compte que les jeunes ingénieurs, pas plus que beaucoup de jeunes (futurs) officiers de marine d'ailleurs, n'étaient point familiers des choses de la mer et des navires. Signalons au passage qu'à cette époque, pour devenir officier, il fallait avoir au moins cinq quartiers de noblesse et donc ces futurs marins étaient généralement tous issus de Lyon, du Massif central, du Berry ou d'ailleurs, donc essentiellement de l'intérieur des terres. C'est pourquoi il proposa au Roi de céder sa propre collection et de la disposer dans des salles -de marine- au palais du Louvre, pour qu'elle serve aux travaux pratiques des étudiants. Ces salles furent ensuite aussi ouvertes au public et constituèrent le premier musée de la marine. Celui-ci resta au Louvre jusqu'en 1938 avant de déménager vers le Palais Chaillot. Sur les 115 objets légués par Duhamel du Monceau il en reste actuellement 37 qui constituent la base du musée actuel.

- Le deuxième élément est qu'il est le premier musée de la marine à être décentralisé! Comme directeur du musée national des 5 marines, je gère en effet une vaste collection nationale, répartie dans 9 musées qui occu-



L'Océan.

Copyr. Musée Nat. de la Marine/Paris. P. Dantec.

pent plus de 100 personnes. A savoir Brest, Port-Louis, Rochefort (Hôtel de Cheusses et l'ancienne Ecole de médecine navale), Toulon (Pl. Monsenergue et la Tour Royale), Saint-Tropez et Nice. L'énorme avantage d'une telle structure est de permettre l'organisation d'expositions thématiques 'tournantes', créant ainsi, sur la plan national, une plus grande dynamique auprès du public.

- La troisième caractéristique enfin est l'importance et la grande richesse des pièces et collections. Le musée dispose de pas moins de 1.870 maquettes et modèles de navires, soit le double de musée de Greenwich (G.B.); de 837 peintures à l'huile; de 2537 dessins, aquarelles et gouaches; de plus de 10.000 estampes; de 609 sculptures, figures de proue et bas-reliefs; de 2.000 armes de toutes sortes; de 1580 instruments scientifiques; de 3415 médailles et pièces de monnaie, etc...

Tant de richesses à gérer nécessitent des moyens financiers. Pourquoi les budgets, importants imaginons-nous, nécessaires au fonctionnement du musée proviennent-ils non pas du Ministère de la Culture mais bien de la Défense Nationale?

Le patrimoine des pièces et collections est national, appartient donc à l'Etat qui en a dès lors la charge et le devoir d'entretien. Il fut décidé en 1805 que le Ministère de la Marine prendrait en charge la gestion et le financement des salles du Louvre consacrées à la Marine. Plus tard, les musées dits-militaires -Armée, de l'Air et de la Marine- relèveront du Ministère de la Défense nationale.

Cette solution présente un gros avantage et un grand inconvénient; d'une part la disponibilité des fonds est garantie mais de l'autre, il faut être conscient qu'un musée n'est pas la première priorité de la Défense nationale...

¹ Henri - Louis DUHAMEL du MONCEAU (° Paris 1700 - 22.08.1782). Botaniste, ingénieur agronome et naturaliste; il fut élu membre de l'Académie des Sciences en 1728 et aussi de la Marine. Nommé Inspecteur de la Marine en 1739, il rédigea en 1752, au profit de son Ecole des Ingénieurs, une étude intitulée "*Eléments d'architecture navale ou traité pratique de la construction des vaisseaux*". Ouvrage dans laquelle il préconisait aussi la subdivision des navires de la Marine en différentes classes, d'après le nombre de canons. Ce livre-référence fut traduit en néerlandais en 1759 et aussi en anglais.

Le budget annuel nécessaire au musée de la marine est de l'ordre de FF 33.000.000 (soit env. FB 200.000.000) dont FF 12.000.000 sont affectés au fonctionnement et 6.000.000 aux investissements. Ces FF 18.000.000 constituent la subvention de l'Etat (Min. Déf.) soit 60 % du budget total.

Le solde (FF 15.000.000) étant récolté par le Musée, via:

- les entrées payées par les 400 à 450.000 visiteurs / an / 9 musées,
- les Amis du Musée et la Boutique,
- tournages Film/T.V. dans les musées,
- location d'espace / salles pour 'incentives' de sociétés privées,
- partenariats/sponsors divers...

Cette dernière source de revenus à savoir la 'commercialisation' du patrimoine maritime est un phénomène assez récent en France. De célèbres revues telles que Chasse-Marée et des giga-manifestations comme celles de Douarnenez, Brest, etc. ont fait prendre conscience aux Français de leur patrimoine maritime et de son importance culturelle. Ainsi Pen-Duick V par ex. le mythique voilier d'Eric Tabarly a été acquis par le Musée et sa restauration fut co-sponsorisée par le groupe *Inter-Marché* à concurrence de FF 1.000.000!

Un article titrait récemment: "Le Musée se transforme". Qu'est-ce que cela sous-entend, quelle en est l'importance et pourquoi? Il y a-t-il de nouvelles directions que le musée (vous) voudrait explorer?

Dès mon entrée en fonction ici, le Ministre m'a chargé de conduire une importante restructuration muséographique, pédagogique et technique pour accueillir les générations du second millénaire et les sensibiliser à l'importance du fait maritime fran-

çais, tant passé, présent que de l'avenir!

L'une des priorités à laquelle je me suis attelé fut de pallier au manque 'chronique' de place. Ainsi, plus de 30.000 objets, le fonds des collections non présenté en exposition permanente, vient d'être déménagé dans les nouveaux espaces de réserves (4.000 m²) installés dans le fort de Romainville². Ainsi, plus de 800 m² sont libérés au Musée et pourront être consacrés aux nouvelles présentations permanentes et temporaires.

Les structures du personnel sont également en cours de réorganisation; l'embauche de professionnels du patrimoine dans différents services du musée permettra de mieux répondre aux attentes du public et demandes des chercheurs.

De vastes travaux immobiliers internes au palais Chaillot, remise en état de la toiture de la galerie Davioud, mise aux normes de sécurité pour le personnel et les oeuvres, s'étaleront sur 3 périodes de 6 mois auxquelles s'ajouteront encore la réalisation de nouvelles scénographies plus dynamiques, l'introduction de moyens interactifs, etc..

Un budget de FF 60.000.000 sur 5 ans (5 x 12 M.) a été prévu pour financer les travaux à effectuer.

Dans le même temps seront organisées dès cette année à Paris, des expositions thématiques. A savoir:

- fin 2000: une expo 'grand public' consacrée au TITANIC, où plus de 250 objets (inédits) seront exposés;
- 2^e semestre 2001: "Mille sabords" consacré à... Tintin!
- 1^{er} semestre 2002: une expo dédiée aux Pirates et Flibustiers.

La rénovation du musée nécessite par ailleurs de mettre temporairement à l'abri un certain nombre d'objets. Plutôt que de les enfermer dans des



Canot de l'Empereur. Guillemard 1810.

Copyr. Musée Nat. de la Marine/Paris. P. Dantec.

réserves, il a été décidé de les présenter à l'étranger. Deux grandes expositions ont ainsi été programmées en Amérique du Nord. La première, les "Trésors du Musée de la Marine" se tiendra pendant un an au musée de la Civilisation à Québec (CND) avant d'émigrer au U.S.A. pour six mois. Suivie en cela par les "Génies de la mer" où les chefs-d'oeuvre de la sculpture navale et de nombreuses figures de proue suivront le même itinéraire!

Enfin, si le musée présente les réalisations passées, il se doit aussi de présenter au public et surtout aux jeunes, le présent et l'avenir. Il convient moins à l'heure actuelle de leur parler de Louis XIV ou de Napoléon III que des nouveaux types de Navires à Grande Vitesse, des concepts modernes d'architecture navale et de tout le développement maritime qui augure du futur. En outre, comme la conscription se termine et que nombre de jeunes n'auront donc plus la possibi-

² Ce fort, sis à l'est de Paris (Porte des Lilas), fut construit en 1870 pour assurer la défense de la ville.



Vue de Toulon. J. Vernet (1714 - 1789)
 Vue du Pont-Neuf prise à l'angle du parc d'artillerie.

Copyr. Musée Nat. de la Marine/ Paris.

lité de goûter à l'aventure maritime comme pilotins temporaires, c'est désormais au musée d'être une vitrine de promotion du savoir-faire technologique français, de faire découvrir la richesse de son patrimoine et de susciter de nouvelles vocations.

Vous avez dit à propos du Musée: "il faut sensibiliser les Français au monde maritime" et "il faut suggérer les promesses de l'avenir"! Voulez-vous dire que les Français ne sont pas "sea-minded"? N'est-ce point un paradoxe pour un pays bordé par l'océan et la mer et dont l'histoire au travers des siècles est constellée de grands marins et faits de haut bord?

Oui il faut faire passer l'idée que la France est une nation maritime. Les Anglais, les Hollandais et d'autres, sont sea-minded; pas les Français. Chez nous, on a longtemps caché aux gens du littoral leurs propres racines.

Il n'était pas bon de dire qu'on était pêcheur, comme on ne se vantait d'ailleurs pas plus d'être paysan. Par contre si on était armateur, industriel dans la sardine, c'était bien mieux, voire honorable même!

Les Français commencent à découvrir leur environnement maritime. Ils sont des millions à présent à venir rêver et prendre conscience de 'leur' patrimoine maritime lors des gigamansifestations maritimes. Qu'importe qu'ils flashent pour de vieux gréements, d'obsoletes bateaux de pêche, de plaisance ou autres; ils viennent par besoin de 'voir' des objets artisanaux d'ancienne facture, pour les toucher, les sentir et retrouver ainsi des racines, palpables, face à l'univers souvent virtuel qui est devenu le nôtre.

Certes nous eûmes de grands rois, et d'éclairés serviteurs de l'Etat, mais savez-vous que Louis XIV n'a vu la

mer que deux fois dans sa vie, une fois à Bayonne et la seconde à Dunquerque. Louis XV ne l'a jamais vue et Louis XVI ne l'a vue qu'une seule fois, lors d'une visite de la construction de la digue à Cherbourg! Cela explique en partie le côté "très tourné vers la terre" des Français...

Vous êtes un Marin, doublé d'un historien-conservateur de musée et chargé de la promotion des 5 Marines. Si vous disposiez de tous les moyens du monde, à quoi et comment les utiliseriez-vous? Quelles seraient vos priorités, vos investissements, vos rêves les plus fous?

- Assurément, de conserver l'organisation actuelle, càd. cette 'décentralisation' qui permet d'avoir une couverture très "littorale" de la France.

- Créer de nouveaux musées maritimes 'à l'intérieur des terres'. "Créer" n'est pas nécessairement construire un musée à Lyon, mais plutôt équiper par exemple, une péniche et la faire circuler sur les voies d'eau intérieures. A la manière de l'expérience concluante réalisée par les Scandinaves qui font ainsi voyager leurs collections.

- Créer et organiser avec des musées étrangers comme Greenwich (G.B.) ou autres, une vaste banque de données, un inventaire des richesses disponibles. Sait-on par exemple que l'Amiral François Edmond PARIS³ un passionné de patrimoine qui a fait plusieurs fois le tour du monde, a dessiné tous les plans de bateaux, de charges et autres, qu'il rencontrait entre Aden et le Japon. Grâce à ce fabuleux travail, notre Musée de Paris possède environ 450 plans complets de bateaux du 18^e siècle, dont 150 modèles ont été réalisés par les Ateliers du Louvre. On peut ainsi

³ François Edmond PARIS (1806 - 1893). Effectua 3 circumnavigations, dont une en 1826 avec DUMONT d'URVILLE à bord de l'ASTROLABE. Devenu amiral, il s'occupa surtout de la réorganisation de la Flotte. Rédigea de nombreux ouvrages tels que: *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens; Souvenirs de marine conservés* (1876 - 1886); *le musée du Louvre* (1883) et en collaboration avec DE BONNEFOUX, un exceptionnel *Dictionnaire de la Marine à voiles et à vapeur* (1848). Pensionné en 1871, il devint conservateur du Musée de la Marine du Louvre.

présenter aux gens de la Mer Rouge, aux Philippines, au Japon, en Chine, etc. des bateaux de chez eux qui n'existent plus actuellement, mais dont nous sommes les seuls à disposer des plans. Une richesse non seulement européenne mais... mondiale!

- Développer plus avant le projet WATERFRONT HERITAGE, qui, conjointement avec l'Union Européenne et les musées de Barcelone, Rome, Paris etc. vise à la sauvegarde et la mise en valeur du Patrimoine Littoral et des Arsenaux.

- Envisager enfin la possibilité d'avoir à Paris, sur la Seine, en face de la Tour Eiffel, un bateau emblématique (type 3 mâts, goélette, etc.) afin que

l'Union Européenne se conscientise de la richesse muséale maritime dont dispose l'Europe. Il faut absolument amener les gens à se rendre compte que c'est en allant sur la mer que s'est opéré le brassage économique-socio-culturel des peuples qui permet à l'Europe de se développer au cours des siècles!

Un dernier mot en guise de conclusion, Amiral?

L'ami Eric (Tabarly), qui venait souvent en visite au musée, avait coutume de dire: " ... *il faut que ton musée rende les Français conscients et fiers d'appartenir à une nation maritime. Il est l'un des rares instruments pédagogiques permettant au niveau*

national de faire comprendre la dimension stratégique et économique de la mer ... "

*Propos recueillis
par Saint Bernard du Spuikom.*



A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1

TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79

MCOPLAT 2000

Meer dan 20 schepen en 850 bemanningsleden uit 8 landen (Engeland, Zweden, Noorwegen, België, Nederland, Estland, Letland en Litouwen) hebben hun krachten verenigd in een operatie die van 6 t. e. m. 17 november 2000 in de Baltische zee, meer bepaald in de Golf van Riga, plaats had. Dit was geen oefening maar wel een groots opgezette ontminningsactie die de naam kreeg van: Mine Countermeasures OPeration LATvia! (MCOPLAT).

Op initiatief van de 3 'nieuwe' Baltische republieken wordt sinds 5 jaar, jaarlijks gezamenlijk actie gevoerd om duizenden tonnen mijnen, torpedo's, bommen en andere explosieven opgehoopt op de bodem van de Baltische zee, op 40 m. diepte, op te ruimen.

Naar schatting werden enkel en alleen al in de laatste wereldoorlog meer dan 85.000 mijnen voor de kusten van Polen, Litouwen, Letland, Estland en Finland gedropt (Duitsland: 60.100; ex-USSR: 18.450; Engeland: 2.100 en Zweden: 4.350!). Hierbij komen nog de mijnenvelden van 1914-18 en andere munitie "vergeten" door de ex-sovjestaat gedurende zijn 50 jaar durende annexatie van deze regio.



LVNS NAMEJS (Letland)

Foto's: G. Toremans

In totaal werd tijdens deze operatie MCOPLAT 2000 een zone van 225 KM² voor de Letse kust, als "clear area" verklaard. Hiertoe moesten 65 mijnen en 15 torpedo's van allerhande nationaliteiten, onschadelijk gemaakt worden. Niet minder dan 7 mijnen en 4 torpedo's (op een totaal van 42 'minelike objects' contacts!)

werden door de bemanning van de BE M923 NARCIS, onder leiding van ILZ W. De Grieve, voor hun rekening genomen.

Deze onderneming was niet zonder gevaar en werd vaak door meteorologische en technische omstandigheden bemoeilijkt. Een bezoek aan onze manschappen in deze noordelijke regionen gaf een goeie kijk op hun activiteiten en ook op deze van andere Task Units zoals b.v. BALTRON (BALtic Naval SquADRON).

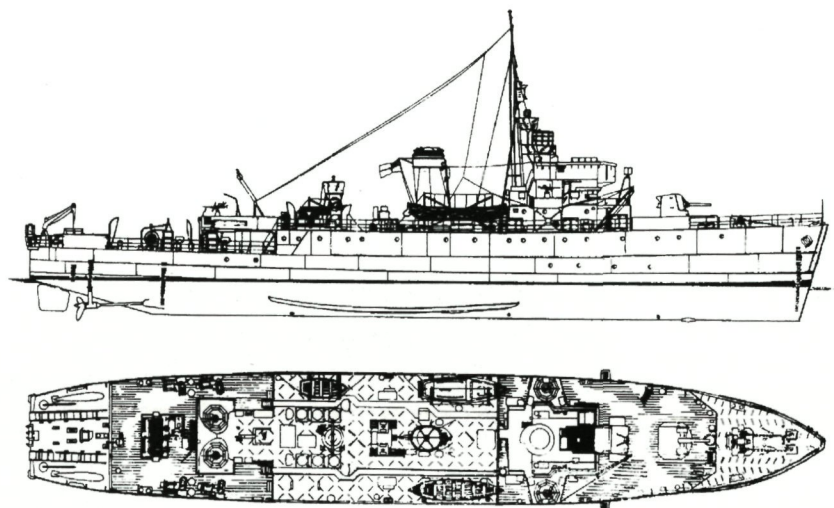
Hierover volgt een gedetailleerde reportage in de volgende aflevering van Neptunus.



Briefing door CTG-STAFF aan boord van de HSWMS UTÖ (Sweden)

Saint Bernard du Spuikom

Les Algérines (II)



Le mot "Algerine" signifie, en anglais, "Algérien" ou "natif d'Alger". L'expression réfère également aux corsaires méditerranéens, qui avaient prêté serment d'allégeance au Dey d'Alger, et qui opéraient depuis ce port au 14^{me} et 15^{me} siècle; également connus sous la dénomination de "pirates barbaresques". Le crest (armoiries) officiel de l'HMS Algerine, le tout premier navire de cette classe, entré en service en 1942, montre deux pistolets croisés sur un cimeterre. Le terme "Algerine" a toujours été employé comme substantif familier pour désigner les navires de cette classe au sein de la Royal Navy et de notre Marine, appelée à cette époque Force Navale.

Dans la Royal Navy, le Comité des Noms de Navires a pour tâche d'attribuer un nom à chaque nouvelle unité. Pour les Algérines, il avait été décidé que, tout comme les autres dragueurs de mines de la seconde guerre mondiale, elles porteraient les noms jadis donnés à leurs ancêtres; ces derniers étaient des canonnières ou des destroyers de la toute première génération, sans omettre les sloops (avisos ou corvettes). Certaines Algérines arboraient le nom de très an-

ciens vaisseaux, tel l'HMS **Jewel**, dont l'ancêtre servait déjà sous l'amiral Francis Drake (un des fondateurs de la Royal Navy, qui prit une part importante à la destruction en 1588 de l'Invincible Armada du roi Philippe II d'Espagne); ou encore l'HMS **Pickle**, lequel à l'issue de la bataille de Trafalgar, sur la côte atlantique de l'Espagne, rapporta en Angleterre la nouvelle de la victoire ainsi que de la mort tragique de l'amiral Nelson. D'autres Algérines portaient pour la nième fois le nom de leurs prédécesseurs: il y eut ainsi, par exemple, 23 HMS **Fly**, 16 HMS **Providence**, 15 HMS **Liberty** etc. N'oublions pas que la Royal Navy existe depuis le 16^{me} siècle! Le choix ne manque pas, ni la tradition.

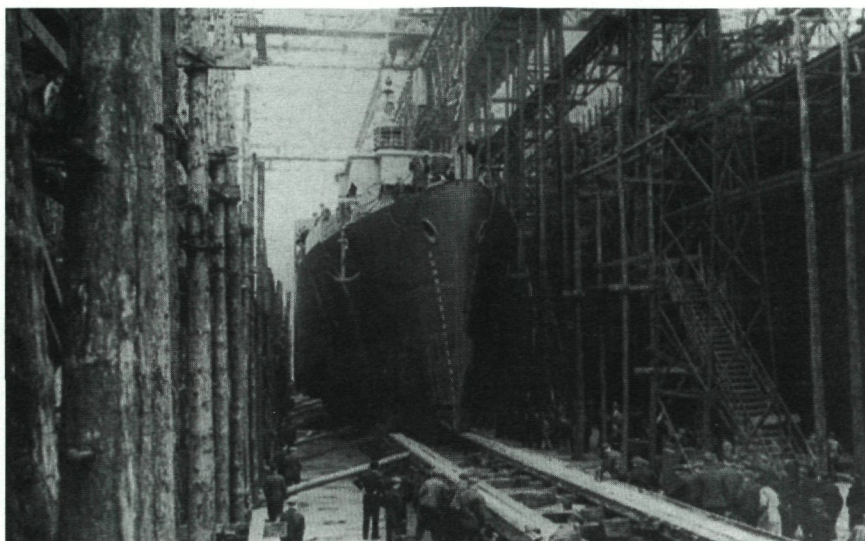
Les Algérines dans l'après-guerre en 1945

La paix revenue et la démobilisation générale achevée, un nombre considérable de navires de tous types furent privés d'équipage. Les navires les plus anciens, endommagés et déclarés irréparables, furent impitoyablement expédiés à la casse.

D'autres furent plus heureux et "cooned" (mis en conserve) en vue d'une réutilisation ultérieure; beaucoup de bases navales étant trop exigües pour les abriter, plusieurs de ces navires furent remisés dans des ports civils, au fil de l'eau de nombreuses rivières profondes ou d'estuaires. Une certaine quantité d'entre eux fut offerte à la vente, au profit de marines étrangères, telle la nôtre.

Liste des pays acquéreurs d'Algérine	
Afrique du Sud	2
Belgique	8
Ceylan (Sri Lanka)	1
Grèce	6
Italie	1
Nigéria	1
Perse (Iran)	1
Thaïlande	1
Total	21

En Angleterre, à l'issue des hostilités, beaucoup d'Algérines restèrent en activité afin de nettoyer tous les champs de mines posées pendant la guerre. En 1946 14 algérines se trouvent encore commissionnées et 59 à la réserve. Deux Algérines servent à l'entraînement de la RNVR (Royal Naval Voluntary Reserve). Parmi les 59 unités placées en réserve, huit vont devenir belges. Ci-dessous la liste de nos Algérines, dans l'ordre chronologique de leur acquisition, et l'année de leur mise en service et de leur disparition; en 1ère colonne leur nom original. Toutes furent stupidement démolies et personne n'eut l'idée d'en conserver une pour en faire un mémorial ou un musée comme le **Mercator**.



Derniers préparatifs avant le lancement, le 20 avril 1943 à Belfast, du **Spanker**, le futur **Y. de Brouwer**. Cale de lancement classique, équipée en slipway; sur ces cales furent lancés les **Titanic**, **Olympic** et **Britannic**.

Liste des Algérines belges

HMS Liberty	M900 Adrien de Gerlache	1949-1970
HMS Cadmus	M901 Georges Lecointe	1950-1960
HMS Ready	M902 J.E. van Haverbeke	1951-1961
HMS Fancy	M903 A.F. Dufour *	1951-1961
HMS Spanker	M904 Y. de Brouwer	1953-1968
HMS Rosario	M905 Demoor	1953-1970
HMCS Wallaceburg	F901 G. Lecointe	1959-1969
HMCS Winnipeg	F903 A.F. Dufour	1959-1966
* Renommée "N'Zadi" à la base navale de Banana (Congo belge), laissée à la marine Congolaise, elle fut pillée et coulée sur place en 1961		

La naissance des Algérines

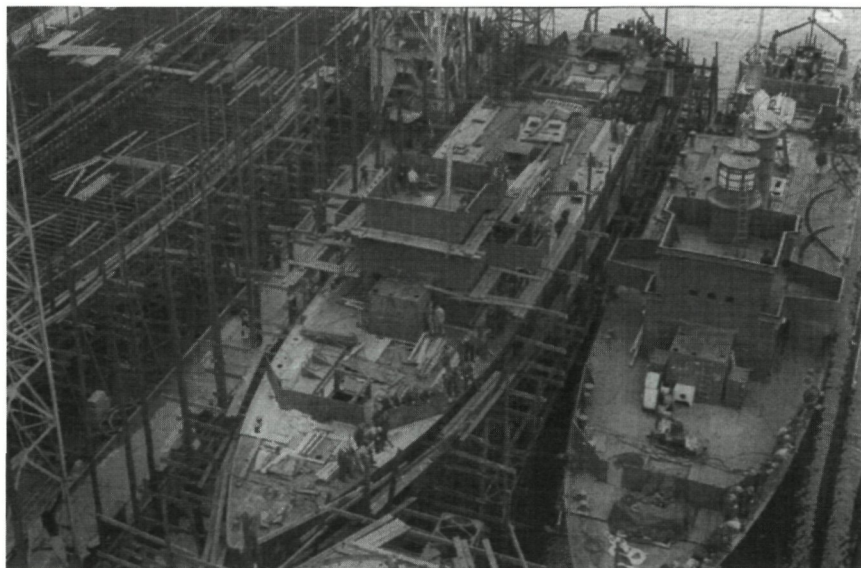
Pour rappel, à l'aube de la guerre, soit en septembre 1939, la Royal Navy souffre d'un manque de dragueurs de mines de haute mer modernes, capables d'opérer en eaux profondes, loin des côtes et d'atterrages portuaires. Pour résoudre les problèmes de première urgence dans

la lutte anti-mines l'Angleterre utilise tout ce dont elle dispose: des dragueurs obsolètes de la 1ère guerre mondiale, des chalutiers équipés à la hâte, des vapeurs d'excursion à aubes. Cette flotille parvient, dans des conditions héroïques, à préserver le libre accès des ports et chenaux routiers. Mais la Royal Navy ne pourra jamais faire face au démina-

ge avec les outils dont elle dispose en ce début de guerre, malgré l'apport de 26 dragueurs de mines de la classe Hunt et de 21 navires plus importants de la classe Halcyon (pour les détails techniques de ces navires, veuillez vous référer à l'article précédent). Ces navires seront rapidement dépassés par l'évolution fulgurante des techniques sans cesse innovantes de la guerre des mines. Même les Bangor class ships -version réduite du Halcyon-, qui entrent en service vers la mi-1940, ne peuvent juguler le péril sans cesse grandissant des mines allemandes.

En raison de la capacité très limitée des Bangor class ships et de leur pont et plage arrière trop restreints et encombrés, un nouveau type de navire doit impérativement être créé; celui-ci devra, de plus, jouir d'une tenue de mer optimum. Ce nouvel espoir en matière de construction navale permettra de combattre tous les types de mines mouillées par l'ennemi, à savoir les mines à contact et celles à influence magnétique ou acoustique. Les dragages devront s'effectuer dans des conditions de mer supérieures à vent force 5. L'éventualité d'une attaque aérienne devra également être prise en compte par un équipement d'artillerie ad hoc; il en sera de même pour la lutte anti-sous-marins. L'avant-projet de cette unité indispen-

sable à la Navy constitue un compromis entre l'Halcyon, comme dragueur de mines, d'une part, et le sloop (aviso ou corvette) de la classe Black Swan, comme escorteur anti-sous-marins, d'autre part. La silhouette de la future Algérie sera assez classique par rapport aux autres navires de son époque. Elle rappellera, lorsqu'on l'aperçoit en mer, la vision d'une frégate, voire d'un destroyer léger. Un long pont avant se prolonge aux trois-quarts vers l'arrière sur le pont principal, appelé aussi le pont 0. Le quart restant de ce pont 0 sera la vaste plage arrière, présentant tous les appareils de dragage ainsi que l'armement anti-sous-marins, doté d'un stock impressionnant de grenades (depth charges). La longueur du pont 1, à partir de la base de la passerelle, est telle qu'il est dénommé "pont des embarcations"; en effet, à tribord, sur ses bossoirs, la fameuse baleinière standard de la Royal Navy, dite "27' Wheeler", splendide embarcation très maniable en mer, tant à la voile qu'à l'aviron. A bâbord on dispose d'un non moins fameux "motor boat" ponté et, last but not least, un dinghy de 16', à coque à clins, verni et doté d'un gréement; ce canot est



Chantier naval Harland & Wolff à Belfast: à droite l'HMS Algerine, prêt pour son lancement, à gauche l'HMS Alarm; plus loin à gauche deux Algéries sur cale.

un réel luxe car sa présence est inconnue sur des navires plus importants que la modeste Algérie. Enfin, les ponts extérieurs de toutes les Algéries construites en Angleterre sont recouverts de bois dit "bois blanc de Bornéo".

Autour de la cheminée un grand mât tripode s'élançait vers le ciel, porteur de deux verges sur la construction britannique, d'une seule dans le cas

de la canadienne. Deux Algéries verront leur cheminée coupée en sifflet, à l'instar des grosses unités de la flotte; ce sera le cas du HMS Cadmus, futur M901 Georges Lecoq. L'impression que procure l'Algérie est excellente: c'est un vrai navire de guerre, solide, marin à cent pour cent et à l'efficacité extraordinaire dans tous les domaines. Au cours des constructions dans les sept différents chantiers navals, plusieurs modifications seront apportées: ainsi les quatorze premières ont leur canon de 4" monté sans bouclier (cfr. HMS Cadmus); quatre Algéries ont la cabine de l'Asdic accolée à tribord de la passerelle, altérant quelque peu l'esthétique du navire.

Quant au confort, lui, il ferait pleurer plus d'un matelot d'aujourd'hui, gâté par des locaux spacieux à l'air conditionné et des cabines équipées de douillettes couchettes. A bord des Algéries le hamac est de rigueur, sauf pour les officiers! Ceux-ci occupent des logements et espaces dont le luxe est, sans vouloir tomber dans un populisme primaire, outrageant par rapport au confort spartiate de l'équipage. Une cuisine spéciale est même aménagée pour la confection des repas des officiers! (Cuisine qui sur les Algéries belges sera transformée en boulangerie). Toujours pour les neuf officiers de la Royal Navy, le wardroom est décoré d'une

Le temps de construction

	Angleterre	Canada
1943	11 mois et 15 jours	15 mois et 6 jours
1944	11 mois et 12 jours	13 mois et 2 jours
1945	11 mois et 12 jours	11 mois et 15 jours

Coût de la construction

		Coque	Machine
HMS Fly	Octobre 42	101.585 £	69.290 £
HMS Niger	Septembre 45	112.600 £	72.400 £

Destin des Algérines (sur 110 construites et mises en service)	
Détruites par fait de guerre (coulées)	2 torpillées 2 par explosion de mine 1 détruite par avion kamikaze
Idem (endommagées en perte totale)	1 par attaque aérienne 3 par explosion de mine
Coulées comme cible	7 par missile exocet 1 par artillerie
Devenues navires marchands	3 unités
Démolies	89 unités
Toujours en service	1 unité *
Total	110
* l'ex-HMS <i>Ministrel</i> , devenu le training ship <i>Phosampton</i> dans la Royal Thai Navy	

constructeurs sont "Harland & Wolff" à Belfast - là même où furent construits les célèbres **Titanic**, **Olympic** et **Britannic**. Au Canada, ce sont les chantiers "Toronto Shipbuilding", appelé aussi "Redfern", et le "Port Arthur Shipbuilding", dans la province de l'Ontario, qui mettent en service la majorité des Algérines d'origine canadienne. Le solde est monté par quatre autres chantiers.

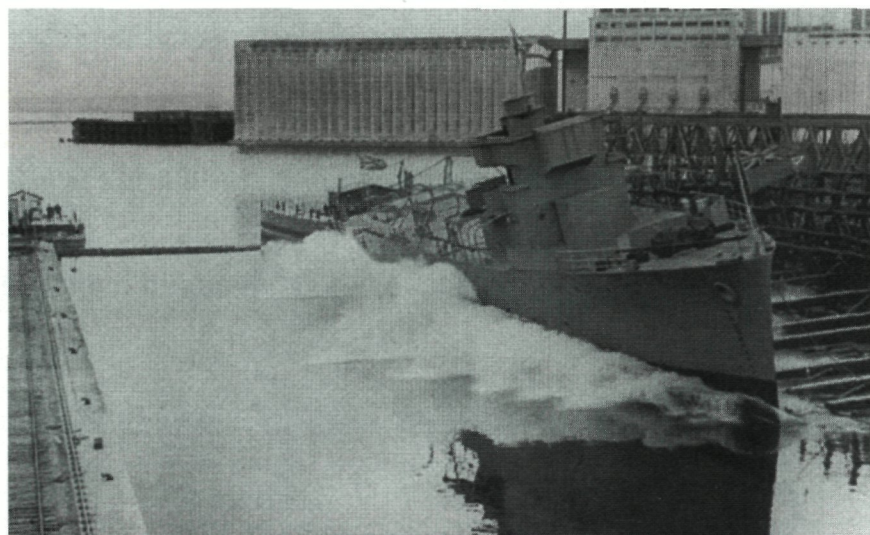
Pour conclure ce chapitre relatif à la construction des Algérines, je crois amusant de narrer l'incident suivant et surprenant en temps de guerre. Alors que débutait la construction des premières Algérines sur les chantiers canadiens, notamment à Toronto, certaines difficultés de "rodage" appurent. Les plans expédiés depuis les bureaux d'études du Royaume-Uni s'avèrent en effet incomplets, voire illisibles. Les négatifs des photos sont de mauvaise qualité, les rendant inexploitable! Pour corser le tout, les chantiers anglais modifiaient déjà les plans en vue d'améliorer la réalisation des navires. C'était certes très louable, mais le Canada en est averti trop tard. Les Canadiens n'en sortaient pas trop bien, d'autant plus que les plans émanaient de chantiers différents. On peut les comprendre. Pour mettre fin à ce foutoir, il fut décidé que "Harland & Wolff" fournirait les plans de la partie avant du navire et que le chantier "Lobnitz"

fausse cheminée équipée d'un pseudo-âtre électrique; le mobilier verni est de style acajou. Le tout est d'un goût raffiné, y compris les cabines, il faut le souligner. Par contre, sur le pont inférieur, s'entassent sur une superficie semblable, 59 matelots avec pour toute intimité leur hamac, un locker et une valise, pas trop grande bien sûr, le manque de place oblige! En vérité, au Royaume-Uni depuis le bon vieux temps de Nelson, rien n'a vraiment changé! Ni au Canada, ni aux Etats-Unis, ni au sein de notre modeste Marine, n'existent encore de telles inégalités.

nes seront mises à l'eau, moitié de fabrication anglaise, moitié de fabrication canadienne. Enfin en 1945, les dernières-nées sont au nombre de 3 anglaises et de 19 canadiennes. Sur les 110 Algérines construites, 98 ont servi dans la Royal Navy et 12 au sein de la Royal Canadian Navy; ces dernières ne seront pas équipées pour le dragage et elles serviront comme escorteurs. Les principaux

Programme de construction

En 1942 dix-neuf Algérines voient le jour en Angleterre. L'année suivante, 45 nouvelles unités sont lancées, dont 31 sortent de chantiers canadiens. De ces 31 derniers navires, 16 sont destinés à la Marine canadienne, mais, vu l'urgence, ils seront transférés à la Royal Navy; les 15 autres, initialement prévus pour la US Navy, seront également remis à la Royal Navy, sous le plan "Lease-Lend". En 1944 vingt-quatre Algéri-



Le lancement du HMS *Pyrrhus*, le 19 mai 1945 à Port Arthur, au Canada; ce chantier a opté pour une mise à l'eau latérale.

s'occuperait de la partie arrière. Seulement voilà, lorsque vint le moment définitif de l'assemblage, les Canadiens constatèrent que les deux parties ne s'adaptaient pas très bien! Fort heureusement et grâce à leur savoir-faire, ils purent surmonter cet obstacle; quelques ajustements et hop! le boulot pouvait continuer. Pour mémoire, les deux Algérines construites de la sorte et acquises en 1959 par notre Marine, n'ont jamais causé les moindres soucis à l'Etat-Major.

Pour les machines et chaudières, là aussi les accrocs sont si nombreux, qu'excédé, le directeur général du chantier naval de Toronto se rend d'urgence en Angleterre et en rapporte personnellement les plans et documents. Il convient de rappeler, à la décharge des Anglais que ceux-ci faisaient face, courageusement, aux multiples assauts aériens de la Luftwaffe, non encore chassée du ciel britannique.

Par ailleurs, il était courant que la construction d'une Algérine sur les chantiers canadiens prenne 3 à 4 mois de plus que sur les chantiers anglais. Une quille d'Algérine était à peine posée, qu'il fallait tout arrêter pour la construction urgente d'un tanker! La bataille de l'Atlantique se faisait durement sentir en pertes de navires marchands.

L'intervention du Canada

Comme il est beaucoup question en cette 2^{me} partie du Canada, je crois devoir expliquer au lecteur non averti combien ce si généreux pays s'est impliqué d'une façon totalement désintéressée dans le conflit 1939-1945, après avoir déjà tant donné en 1914-1918 pour notre liberté, sans aucune contre-partie.

Outre les 62 Algérines construites au Canada pour la Royal Navy et sa propre Navy, la "Royal Canadian Navy" (RCN), près de cinq cents navires de guerre y furent lancés: destroyers, frégates, corvettes, chalutiers armés, patrouilleurs de tous types etc., sans compter trois cents cargos de 10.000 tonnes. Ce dynamisme était le produit de 100.000 ouvriers, dans 90 chantiers, situés parfois très loin de l'océan, tels ceux de la baie Géorgienne sur le lac Huron. Pour mémoire: en 1939 trente chantiers navals existants n'avaient plus construit de navires de mer depuis 25 ans.

Sur le plan humain, le rythme n'en est pas moins héroïque. Sur une population totale de onze millions et demi d'habitants en 1939, l'armée canadienne totalise quatre mille huit cents hommes, les trois armes confondues! En 1945 on trouve 750.000 membres des Forces Armées Canadiennes, dont 480.000 (460.000 hom-

mes et 20.000 femmes) combattent en Europe. Tout ce personnel est volontaire! Seul 16.000 conscrits entreront en opération à l'automne de 1944.

Pour la marine les chiffres parlent d'eux-mêmes. En 1939 la RCN se compose de mille huit cents hommes de l'active et de mille sept cents hommes à la réserve. La RCN arme alors six destroyers, cinq dragueurs de mines et deux petites unités d'entraînement. En cinq ans la RCN multiplie par 50 son potentiel naval, pour atteindre 100.000 hommes. Ces équipages bien formés montent 400 unités de guerre et 200 navires auxiliaires. Par comparaison, la Royal Navy multiplie sa puissance par 8 et la US Navy par 20.

P. Latinis

Les photos sont issues du livre de Jack Williams, *The Algerine Fleet Minesweepers of the Royal Navy 1942-1945*. Elles nous ont été prêtées aimablement par l'auteur.

COMPUTERS

de firma met
het apstaanje



**Advanced computer
SOLUTIONS**

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

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

InfoMarine

Neptunus verhuist maar blijft te Oostende

Uw maritiem lijfblad beschikt nu over nieuwe lokalen, heel wat moderner en ruimer dan voorheen. Wij hebben afscheid genomen van Blok J, een "historisch" gebouw vermits er het tweede Hoofdkwartier van de pas opgerichte Zeemacht gevestigd was (het eerste bevond zich aan boord van de maalboot Prinses Marie-José.) Ons oud lokaal was haast onbewoonbaar geworden (de Marine had reeds enkele jaren geleden beslist er geen geld meer aan te spenderen) en zal weldra verkocht worden.

Maar wij blijven gevestigd in de kazerne Bootsman Jonsen, op de eerste verdieping van Blok S (daar waar zich destijds de kantine bevond); ons kantoor, de boetiek en de bibliotheek zijn dus opnieuw toegankelijk en wij beschikken er ook over een prachtige vergaderzaal. Wij herinneren u eraan dat het personeel van Neptunus eveneens de VZW Hulpbetoon in de Marine en de hospitalisatie-groepsverzekering beheert, en dat het instaat voor de organisatie van het jaarlijks Marinebal, dat dit jaar zal plaatsvinden op 2 februari a.s. in het Casino Kursaal te Oostende.



Neptunus déménage mais reste à Ostende

Votre revue maritime dispose de nouveaux locaux, plus spacieux et plus modernes. Neptunus a donc quitté le Bloc J, un bloc historique puisqu'il fut le deuxième Etat-major de la toute jeune Force Navale (le premier ayant été, dès 1946, la malle Princesse Marie José). Nos anciens locaux à la limite de l'insalubrité (la Marine ayant décidé de ne plus y engager de frais depuis de nombreuses années) devraient être vendus sous peu.

Nous voici donc installés, toujours dans la caserne Bootsman Jonsen, au premier étage du Bloc S (à l'emplacement de l'ancienne cantine), nos bureaux, notre boutique et notre bibliothèque vous sont de nouveau accessibles et nous disposons également d'une superbe salle de réunion.

Pour rappel le personnel de Neptunus gère également l'Association d'Entraide de la Marine et l'assurance collective d'hospitalisation et organise le traditionnel Bal de la Marine, qui aura lieu le 2 février prochain au Casino Kursaal d'Ostende.

Vijf belgische officieren aan boord van de Jeanne d'Arc

Afvorens zich te voegen bij de applicatieschool voor officieren van de Marine te Brugge voor een opleiding van één jaar, moeten de marineofficieren die uit de Koninklijke Militaire School komen, voor een periode van ongeveer acht maanden inschepen aan boord van het helikopterdekship van de Franse Marine "Jeanne d'Arc".

Dit jaar is het de beurt aan vier Vaandrags-ter-zee 2^e klas: 2EV Kurt De Winter (Brussel), Philippe Camut (Wambeek), Frederic Anthone (Dworp) en Filip Clauwaert (Aalter). Ze worden begeleid door Luitenant-ter-zee Dory van de applicatieschool van de Marine.

De afvaart van het smaldeel "Applicatieschool voor Marine-officieren", samengesteld uit het helikopterdekship Jeanne D'Arc en het onderzeebootbestrijdingsfregat Georges Leygues, had plaats te Brest op vrijdag 24 november.

Cinq officiers belges à bord de la Jeanne d'Arc

Avant de rejoindre l'OCA (l'école d'application des officiers) pour une formation d'un an, les officiers de la Marine sortant de l'Ecole Royale Militaire doivent d'abord faire un passage de 8 mois et demi à bord du Porte-hélicoptères Jeanne d'Arc de la Marine Nationale française.

Cette année, quatre Enseignes de vaisseau de 2^eme classe seront du départ. Il s'agit des 2EV Kurt De Winter (Bruxelles), Philippe Camut (Wambeek), Frederic Anthone (Dworp) et Filip Clauwaert (Aalter). Ils seront encadrés par le Lieutenant de vaisseau Dory de l'OCA.

L'appareillage du groupe Ecole des officiers de marine (GEAOM), composé du porte-hélicoptères Jeanne d'Arc et de la frégate anti sous-marins Georges Leygues, a eu lieu le vendredi 24 novembre.

Info Marine

Volgende aanleghavens zijn voorzien:

Voici les escales prévues pour ces deux navires:

Ponta Delgada: 29/30 novembre 2000
Carthagène : 11 au 16 décembre 2000
Panama : 17/18 décembre 2000
San Diego : 28 décembre 2000 au 3 janvier 2001
Papeete : 17 au 22 janvier 2001
Nouméa : 1 au 6 février 2001
Wellington : 12 au 17 février 2001
Sydney : 23 au 28 février 2001
Guam : 10 mars 2001
Shanghaï : 16 au 21 mars 2001
Port Kelang : 29 mars au 3 avril 2001 (GLG: Singapour)
Cochin : 9 au 14 avril 2001
Djeddah : 23 au 26 avril 2001
Cadix : 7 au 12 mai 2001

De terugkeer te Brest is voorzien op 15 mei 2001.

De applicatieschool voor officieren van de Franse Marine heeft tot doel de opleiding te vervolmaken en te voltooien op zee. Zij staat eveneens in voor de vorming van officieren-leerlingen die tot een ander korps van de Marine behoren, alsmede voor officieren-leerlingen van vreemde nationaliteit.

Sedert 1964 scheept de applicatieschool van de Franse Marine in op het helikopterdekschip *Jeanne d'Arc*, en vanaf 1999 gebeurt dit eveneens op het fregat *Georges Leygues*.

Samen vormen deze twee eenheden de "Groep applicatieschool Marine officieren" (GEAON). Het opleidingsprogramma van deze applicatieschool loopt over een periode van acht en een halve maand, en omvat: een voorbereiding van drie weken te Brest, een inscheping van vierentwintig weken met als streefdoel een twaalfal transits van ongeveer tien dagen met een elftal aanlegbeurten, en een opleiding van 5 weken aan de wal.

De promotie 2000-2001 bestaat uit 158 officieren-leerlingen:

- 10 enseignes de vaisseau de 1re classe recrutés sur titre;
- 79 enseignes de vaisseau de 2e classe issus de l'école navale, dont 7 officiers féminins;
- 23 enseignes de vaisseau de 2e classe issus de l'école militaire de la flotte;
- 12 commissaires de la marine, dont 3 officiers féminins;
- 4 administrateurs de 2e classe des affaires maritimes;
- 9 médecins des armées, dont 2 officiers féminins;
- 21 enseignes de vaisseau étrangers originaires de 18 pays: Allemagne (1) - Belgique (4) - Cameroun (1) - Egypte (1) - Grèce (1) - Koweït (2) - Lettonie (1) - Malaisie (1) - Maroc (1) - Pays-Bas (1) - Roumanie (1) - Royaume-Uni (1) - Sénégal (1) - Singapour (1) - Togo (1) - Tunisie (1) - Turquie (1).

Le retour à Brest est prévu pour le 15 mai 2001.

L'école d'application des officiers de marine (EAOM) a pour mission de compléter à la mer la formation antérieurement dispensée aux futurs officiers de marine. Elle contribue également à la formation d'officiers-élèves appartenant à d'autres corps d'officiers de la marine ainsi qu'à celle d'officiers-élèves étrangers.

L'école d'application est embarquée à bord du porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc*, depuis 1964, et sur la frégate *Georges Leygues*, depuis 1999.

Ces deux bâtiments constituent le groupe Ecole d'application des officiers de marine (GEAOM). La mission de formation confiée à l'école est menée à bien au cours d'une période de huit mois et demi, incluant une pré-campagne de trois semaines à Brest, une campagne de vingt-quatre semaines articulée sur un enchaînement de douze traversées d'une dizaine de jours et de onze escales de cinq jours, et, enfin, de cinq semaines de formation à quai.

La promotion 2000-2001 est composée de 158 officiers-élèves:

(Info Marine Nationale)

Info Marine

Twee marinemensen van Heliflight ontvangen hun vleugels

Op 27 oktober jl. heeft Flottielje-admiraal J Rosiers, Commandant van het Operationeel Commando, de vleugels overhandigd aan twee leden van de Marine. Vaandrig-ter-Zee Kenneth De Mey ontving de vleugels van piloot en Eerste-Meester Alain Stratsaert die van boordmechanicien. De heliflight van de Marine bestaat momenteel uit drie helikopters van het type Alouette III.

Hun voornaamste taak bestaat erin steun te verlenen aan de schepen van de Marine en verbidings- en observatievluchten uit te voeren. In het totaal vliegen de zeelui-piloten ca. 700 uur per jaar.

Flottielje-admiraal J. Rosiers samen met de gedecoreerden.



Deux marins de l'heliflight reçoivent leurs ailes

Le vendredi 27 octobre dernier, l'Amiral de flottille J. Rosiers, Commandant du Commando Opérationnel, a procédé à la remise des ailes pour deux marins. L'Enseigne de vaisseau Kenneth De Mey a reçu les ailes de pilote et le Premier-maître Alain Stratsaert s'est vu remettre l'aile de mécanicien de bord. L'heliflight de la Marine compte actuellement 3 hélicoptères de type Alouette III.

Les tâches principales du flight étant le soutien aux navires de la Marine et l'exécution de vols de liaison et de reconnaissance. Au total, les 21 marins-pilotes volent environ 700 heures par an.

Les décorés entourant l'Amiral de flottille J. Rosiers.

Foto/photo: P. Hornez

BEVELSOVERDRACHTEN - REMISES DE COMMANDEMENT

Een nieuwe Provinciecommandant voor West-Vlaanderen en een nieuwe Korpschef voor Comopsnav

Sedert 1 oktober vervult Kapitein-ter-Zee Michel Vanhaekendover de functie van Provinciecommandant voor West-Vlaanderen en eveneens die van Korpschef te Zeebrugge (CEM). Hij volgt Kapitein-ter-Zee Hugo Boden op die deze functies uitoefende sedert januari 1995 maar die inmiddels de pensioenleeftijd heeft bereikt.

De Provinciecommandant coördineert de Krijgsmachten van zijn provincie en fungeert eveneens als militair raadgever van de Provinciegouverneur.

Un nouveau Commandant de Province pour la Flandre Occidentale et un nouveau Chef de Corps pour Comopsnav

Depuis le 1^{er} octobre, le Capitaine de vaisseau Michel Vanhaekendover occupe le poste de Commandant de Province pour la Flandre Occidentale et exerce la fonction de Chef de Corps à Zeebruges (CEM). Il succède au Capitaine de vaisseau Hugo Boden, atteint par la limite d'âge, entré en fonction en janvier 1995.

Le Commandant de Province coordonne les Forces Armées de sa Province et est également le conseiller militaire du Gouverneur.



V.l.n.r./De g.à d. KTZ Hugo Boden, Generaal-majoor Jockin, Generaal adjunct ITC, KTZ Michel Vanhaekendover en/et Dhr/Mr Paul Breyne, Provinciegouverneur/Gouverneur de Province.

Foto/photo: G. Poupaert

**Driedubbele bevelsoverdracht:
Wielingen – Crocus – Myosotis**

Op respectievelijk 25 en 26 september had de bevelsoverdracht plaats van drie van onze eenheden: het fregat Wielingen (26) en de mijnenjagers Crocus en Myosotis(25).

Korvetkapitein Edwin Vanden Haute neemt als nieuwe bevelhebber van de Wielingen het roer over van Fregatkapitein Ronald Maes.

Luitenant-ter-Zee 1ste klas Philippe De Cock vervangt Luitenant-ter-Zee Serge Suys als commandant van de Crocus terwijl Luitenant-ter-Zee Michel Abbeloos het bevel van de Myosotis overneemt van Luitenant-ter-Zee Guy Terryn.

**Triple remise de commandement:
Wielingen – Crocus - Myosotis**

Les 25 et 26 septembre se déroulaient les remises de commandement de trois de nos unités: la frégate Wielingen (26) et les chasseurs de mines Crocus et Myosotis (25).

Le Wielingen est à présent commandé par le Capitaine de corvette Edwin Vanden Haute qui reprend la barre au Capitaine de frégate Ronald Maes.

Le Lieutenant de vaisseau de 1^{ère} classe Philippe De Cock remplace le Lieutenant de vaisseau Serge Suys comme commandant du Crocus et le Myosotis voit le Lieutenant de vaisseau Michel Abeloos succéder au Lieutenant de vaisseau Guy Terryn.



Foto/photo: J. Camps

**Herdenkingsfoto van de bevelsoverdracht van de Crocus en de Myosotis.
La photo souvenir de la remise de commandement du Crocus et du Myosotis.**

**De g.à d./ van l.n.r. Serge Suys, Philippe De Cock, ADF J. Rosiers (COMOPNAV),
KVK Schaevebeke (Navopszeb), Michel Abeloos et Guy Terryn.**



Klapasbak - Cendrier à clapet (6,5 cm)

Ref: REN 00197

Prijs - prix: 150,-BEF
Portokosten - frais de port: 50,-BEF

Op rekening/sur le compte
473-6090311-30
Neptunus
PB 17
8400 Oostende

Info Marine

Alain Gabrys, winnaar van de Marathon van de Marine te Oostende

De marathon van de Marine had plaats op 4 oktober jl. te Oostende. Niet minder dan drie verschillende wedstrijden waren voorzien nl. een "full" marathon, een semi-marathon en een aflossingsmarathon voor ploegen van 6 deelnemers.

Het "koninginnenstuk", de full marathon, werd gewonnen door Eerste-Meester-Chef Alain Gabrys. Hij versloot de 42 kilometers in de uitstekende tijd van 2 uur 22 minuten en 18 seconden. De enigste dame die deelnam aan de individuele proef was Kwartiermeester-Chef Marina Becue die de semi-marathon liep in de tijd van 1 uur 43 minuten en 20 seconden. Wie durft er nog beweren dat zeelui "hun mannetje niet kunnen staan" aan land!

Inzake de aflossingsmarathon deed de Marine, die met 4 ploegen deelnam, het heel wat minder goed. De wedstrijd werd gewonnen door 6TTR terwijl de eerste ploeg van de Marine (Belnav) als 11de, op 19 deelnemende ploegen, de eindstreep bereikte.

In totaal namen 209 sportievelingen deel aan de diverse wedstrijden. Eens te meer dient vermeld dat alles tot in de kleinste details geregeld was dankzij het organisatietalent van Eerste-Meester-Chef Alex Lingier.

Alain Gabrys vainqueur du marathon de la Marine à Ostende

La Marine organisait son marathon le 4 octobre dernier. Pas moins de 3 épreuves différentes avaient été programmées: un "full" marathon, un semi-marathon et un marathon-relais par équipe de 6 personnes.

L'épreuve reine, le "full" marathon fut remporté par le Premier-maître chef Alain Gabrys. Il avala les 42 kilomètres en un excellent temps de 2 heures 22 minutes et 18 secondes. La seule dame ayant participé à l'épreuve individuelle est la Quartier-maître chef Marina Becue qui courut le semi-marathon en 1 heure 43 minutes et 20 secondes. Qui dira encore que les marins n'ont pas la pêche?



Het vertrek van de semi-marathon.

Le départ du semi-marathon.



Le marathon par équipe sourit moins bien à la Marine dont 4 équipes avaient pris le départ. Pour cette épreuve remportée par le 6TTR, la première équipe de la Marine (Belnav) ne se classa qu'en 11^{ème} position (sur 19 équipes inscrites). Au total 209 participants ont pris part aux différentes épreuves.

Notons encore une fois l'excellent déroulement de cette épreuve grâce aux talents d'organisateur du Premier-maître chef Alex Lingier.

Info Marine

De laureaten van de marathon van links naar rechts : Megilke (GB) 3de, Reudelhubber (GB), rode lantaarn, en Castelein en Alain Gabrys resp. 2de en 1ste.



Les lauréats du marathon: de gauche à droite: Megilke (GB) (3^{ème}), Reudelhubber (GB) dernier (lanterne rouge), Castelein (2^{ème}) et Alain Gabrys (1^{er}).

Foto's/photos J. Camps

Oudgedienden 1ste Promotie 1956 verzamelen te Mariembourg

Het vinden van een fles enkele jaren geleden door een jonge IJslandse en de persconferentie die bij die gelegenheid door Neptunus werd georganiseerd, waren dé gelegenheid om de vriendschapsbanden van 1956 tussen de oudgedienden kandidaat onderofficieren van het 3de Peloton van de 1ste Promotie ECSO/ZM te St-Kruis, terug aan te halen. Enkele maanden geleden vertrok de onvermoeibare Pierre Latinis (met zijn 63 jaar de oudste van de sessie) naar Canada om er kennis te maken met de jongedame voor wie de fles bestemd was. Ditmaal waren het Jacques Lebon en zijn liefvallige echtgenote Lysianne, die alles in het werk hebben gesteld om de promotie 1956 te ontvangen in Mariembourg. De 28 "jaargenoten" na 44 jaar terugvinden was geen kinderspel ! (Slechts 5 onder hen waren samen aan boord van HMS Ocean.) Maar Pierre Latinis en Jacques Lebon hielden voet bij stek en spaarden geen moeite : op heden werden er 22 van de 28 teruggevonden en 12 onder hen waren aanwezig in Mariembourg, waar het hartelijk weerzien plaatsvond in de benedenzaal van het stadhuis.

Nu reeds is beslist dat ze opnieuw zullen samenkomen op 29 september 2001 : zij hopen tegen dan alle oudge-

Les copains de promotion se retrouvent à Mariembourg

La bouteille découverte voici deux ans par une jeune Islandaise et la conférence de presse organisée par Neptunus ont fait renaître la grande amitié qui liait en 1956 nos anciens candidats sous-officiers du 3^{ème} peloton de la 1^{ère} Promotion ECSO/FN à Sainte-Croix.

Et pour eux les événements s'enchaînent. Il y a quelques mois, l'infatigable Pierre Latinis (à 63 ans, il est l'aîné de la session) se rendait au Canada pour rencontrer la fille à qui la fameuse bouteille était destinée. Cette fois c'est Jacques Lebon et son épouse Lysianne qui ont tout mis en oeuvre afin que la promotion de 1956 puisse se réunir dans leur fief de Mariembourg.

Retrouver les 28 camarades de promotion 44 ans plus tard relevait du casse-tête (seulement 5 d'entre eux avaient été embarqués à bord du HMS Ocean). Mais Pierre Latinis et Jacques Lebon ont tenu à relever le défi. A ce jour 22 des 28 marins du peloton ont été retrouvés et 12 étaient présents à Mariembourg. Ces fabuleuses retrouvailles eurent lieu dans la salle basse de l'hôtel de ville de Mariembourg.

Ils nous font déjà savoir qu'ils remettront cela le samedi 29 septembre 2001. Ils espèrent avoir retrouvé les

Info Marine

dienden te hebben opgespoord en een 20-tal "anciens" te kunnen samenbrengen.

Zo u deel hebt uitgemaakt van dat fameus peloton en volgend jaar op 29 september wenst aanwezig te zijn, gelieve dan contact op te nemen met Pierre Latinis, Hertogenlaan 178, 1970 Wezembeek-Oppem – Tel. 02/731 64 49.

44 jaar scheiden deze foto's: herkent u hen?



derniers manquants et atteindre une vingtaine de participants.

Si vous faites partie de ce fameux peloton et désirez participer à la réunion du 29 septembre 2001, prenez contact avec Pierre Latinis 178, Avenue des Ducs 1970 Wesembeek Ophem Tel 02/731.64.49

44 ans séparent les deux photos: les reconnaissez-vous?

De gauche à droite et de haut en bas:

Van links naar rechts en van boven naar beneden:

Berwette, Jeegers, Trussard, Lebon, Neuray, Solny, Silon, Jooris, Degalaix, Vanderporten, Demain, Laublin, Rappe, Barras, Stassen, Champagne, Desreux, Coune, Courtens, Latinis, Linet, Huyghens, Schrantz, Authome, Volral, Rasir et Lecoq.

Foto/photo: G. Linet

1^{er} rang de gauche à droite:

1^{ste} rij van links naar rechts:

Joseph Neuray M/M, Jacques Dziechiarek D/D, Freddy Courtens Radio/Mec 1MP e.r., Pierre Latinis D/M.

2^{ème} rang:

2^{de} rij:

Serge Linet M/M, Albert Rappe Radio/Mec, Francis Demain E/M, Carl Lecocq Télégraphiste.

3^{ème} rang:

3^{de} rij:

Volral E/M, Jacques Lebon D/KN, Francis Rasir D/KN.

4^{ème} rang:

4^{de} rij:

Jules Toucheque- Steward Co A de Gerlache et Félicien Van Rossum Mat. De Pont Kamina et Lecointe.

Foto/photo: P. Latinis



De bemanningsleden van de "DE BROUWER" zien elkaar terug

Op 12 april 1955 vertrok de Algerine M904 "De Brouwer" van de Belgische Zeemacht naar Afrika, meer bepaald voor een oceanografische missie in de wateren van ex-Belgisch Congo.

Deze kruisvaart met Banana als aanleghaven duurde tot 2 november 1955. Tijdens deze 6 maanden en twintig dagen durende reis scheepte onze jonge Koning Boudewijn in voor een tocht op de Congostroom tussen Boma en Banana.

Op initiatief van een oudgediende van de "De Brouwer", de heer Claude Dewasme, afkomstig uit Kain (Tournai) had voor de negende maal in het Oostendse restaurant "Koninginnehof" een samenkomst plaats van de oudgedienden. Wegens het groot succes zal een nieuwe samenkomst, de "Tiende", in 2001 georganiseerd worden.

Alle oudgedienden, beroepsvrijwilligers en miliciens van alle rangen, alsook degenen die deelnamen aan de Afrikaanse reizen van 1954, 1955, 1956 en later, ook zij die erbij waren op Afrikaanse reizen van andere Algerines, worden vriendelijk verzocht zonder verwijl contact op te nemen met de organisator.

Les anciens de l'Algérie "DE BROUWER" à nouveau réunis

Pour la neuvième année consécutive, les anciens membres de l'équipage de l'Algérie "De Brouwer" de la Force Navale Belge ont participé en grand nombre à leur annuel banquet de retrouvailles qui a eu pour cadre le restaurant "Koninginnehof" à Ostende qui était le port d'attache belge de cet escorteur océanique.

C'est le 12 avril 1955 que le "De Brouwer" dragueur de mines-escorteur de haute mer du type Algérie, quitta la reine des plages pour une longue mission océanographique en Afrique, ne regagnant la Belgique que le 2 novembre, soit six mois et vingt jours plus tard. Au cours de ce très long voyage, le jeune Roi Baudouin embarqua pour un périple sur le fleuve Congo, de Boma à la base navale de Banana, port d'attache africain du M904.

Ces fraternelles agapes, désormais traditionnelles, remportent un succès qui se confirme annuellement, dans une ambiance propre aux marins, et ce succès engendrera l'organisation d'une nouvelle journée de retrouvailles, la "Dixième", en 2001.

Tous les anciens du bord, volontaires de carrière et miliciens de tous grades, ayant participé aux croisières africaines de 1954, 1955, 1956 et postérieures à cette année-là, ainsi que ceux des croisières africaines des autres Algérides, qui souhaiteraient participer au banquet du Dixième anniversaire en 2001, sont invités à contacter sans retard l'organisateur.

Claude Dewasme
Rue du Beau Site, 6
7540 KAIN (Tournai)

Tel.: 069/21.35.91



IMPACT van het STRATEGISCH PLAN 2000 – 2015 voor de MARINE

Op 12 mei 2000 werd het Strategisch Plan 2000 - 2015 goedgekeurd door het Parlement. Voor de eerste maal sinds jaren neemt de regering hierin een duidelijk standpunt in over de Marine.

De componenten waarover onze Marine vandaag beschikt blijven behouden en er komt zelfs een 'strategische zeetransport' component bij. Momenteel werkt de Staf aan verschillende nieuwbouw- en moderniseringsprogramma's die de marine in staat zullen stellen haar nationale en internationale opdrachten te blijven vervullen. Voor de realisatie van deze projecten wordt duidelijk uitgekeken naar een samenwerking met de andere Europese marines.

Nieuwbouw Projecten

Multi-Purpose Escort Vessels (MPEV's)

Eén van de belangrijkste programma's is het vervangen van de 3 Wielingenklasse fregatten door nieuwe multifunctionele escorteschepen (MPEV), gepland rond het jaar 2010/2012. De MPEV's dienen bij voorkeur te beschikken over een ASW, AAW en ASuW capaciteit en een organieke helikopter.

Wil men al deze componenten op één platform installeren dan denkt men al vlug aan schepen met een waterverplaatsing van 4500 ton. Vermits de schepen in staat moeten zijn alleen, of geïntegreerd binnen een taakgroep, te opereren en de Duitse, Franse en Nederlandse marines assisteren bij het escorteren en verdedigen van CBG's (Carrier Battle Groups)

en amfibische taakgroepen, mag men veronderstellen dat een snelheid van +28kn een vereiste is en de bewapening liefst dient te bestaan uit oppervlakte/lucht missielen, een kanon voor lucht- en oppervlakte verdediging, CIWS-systemen voor zelfverdediging tegen laag inkomende projectielen en een organieke helikopter voor onderzeebootbestrijding (ASW).

Ontwikkelingen van dergelijk projecten bij andere Europese marines worden van nabij gevolgd; o.a. het Nederlandse Land Attack Corvette (LAC) project en het Franse Frégates d'Action Navale (FAN) project. Maar ook de MEKO A100- en A200 multi-role schepen, ontwikkeld door het Duitse Blohm & Voss, worden bestudeerd.

Command, Logistic Support & Transport Ship, Helicopter-capable (CLST-H)

Het strategisch plan spreekt ook over de behoefte aan een maritieme transportcapaciteit.

Deze behoefte is gegroeid uit het programma ter vervanging van één van de BSL's en de lessen geleerd uit deelname aan de operatie in Kismayo begin jaren 90, alsmede de transportbehoefte van de Landmacht bij internationale crisisbeheer operaties. Het is duidelijk dat een degelijk uitgerust logistiek steunschip ook operaties van de Land- en Luchtmacht kan ondersteunen.

Gedacht wordt in de richting van een multifunctioneel transportschip dat in staat moet zijn:

- logistieke ondersteuning te geven tijdens een breed gamma van maritieme operaties

- ondersteuning en transport mogelijkheden te bieden aan andere machten

- ingezet te worden bij humanitaire en vredesondersteunende operaties
- samen te werken met andere departementen (HZA, steun aan diplomatie en buitenlandse handel, enz.).

Bijgevolg zou zo'n schip moeten beschikken over:

- een helikopterdek en -hangar
- een beperkte amfibische capaciteit
- voldoende laadcapaciteit, stockeerruimte en accommodatie
- middelen om logistieke steun te verzekeren
- Command & Control en medische faciliteiten.

Men zou dit platform bijgevolg kunnen typeren als een CLST-H (Commando, Logistiek Steun- en Transportschip, met helikopterfaciliteiten).

BNS Godetia blijft varen als logistiek commando- en steunschip voor de ondersteuning van mijnbestrijdingseenheden.

Marinehelikopters

De drie Alouette III helikopters zullen een modernisering aan de avionics krijgen, met name het vernieuwen van de navigatie- en communicatiesystemen. Waarschijnlijk zullen de nieuwe escorteschepen uitgerust worden met organieke helikopters. Ook voor de CLST(H) wordt, samen met de Land- en Luchtmacht, onderzocht welke helikopters geschikt zijn. In het kader van "jointness" van de 3 strijdmachten is het logisch dat de

Marine, voor zover mogelijk, de keuze van land- en luchtmacht zal bijtreden voor zover er een "maritieme" versie van het gekozen type bestaat, die door de buurmarines ook wordt ingezet.

Alle bovenvermelde projecten bevinden zich nog in een ontwerpfase. Het spreekt voor zich dat het nog veel te vroeg is om conclusies te trekken. Vele nationale en internationale besprekingen zullen nog volgen vooraleer de definitieve technische fiches bekendgemaakt worden.

Toch geven de geplande projecten een goed idee over de beoogde capaciteiten en de richting die onze marine volgens het strategisch plan zal inslaan.

Moderniseringsprogramma's

MLU Wielingen klasse

De modernisering van DA05 en WM25 radars en de installatie van de nieuwe navigatieradar gecombineerd met LPI -Low Probability of Interceptoradar: KH1007 en Scout, zijn beëindigd.

De installatie van het EO-systeem, de SQS-510 sonar en het ARGOS-900 ESM systeem verlopen volgens plan. Ondertussen zijn nog contracten

goedgekeurd voor de installatie van een Closed Circuit Television systeem (CCTV), een inertiael navigatieplatform en de vernieuwing van de interne en externe communicatiesystemen. De toewijzing van een contract voor de installatie van een nieuw plotsysteem alsook een militaire satcom mogen verwacht worden. Tevens overweegt de Staf van de Marine om ook een CME-consolidatie "Coque, Machines, Electricité" door te voeren met o.m. een vernieuwing van de romp, de installatie van nieuwe diesels, een aanpassing aan de MARPOL normen; ook een verbetering van de accommodatie is voorzien.

Capability Upkeep Program (CUP - CMT)

Zes van de 7 Tripartite-klasse mijnenjagers zullen een Capability Upkeep ondergaan waardoor hun operationele leeftijd verlengd kan worden tot 2015 - 2020. Ook hier volgt de Marine de programma's van de Franse en Nederlandse collega's.

Uiteraard is het te vroeg om te besluiten welke van de twee oplossingen geprefereerd wordt.

Wegens budgettaire redenen werd het KMV-project definitief geschrapt. Dit wil echter niet zeggen dat de Marine haar mijnneveegcomponent

zal verliezen. Een integratie van een veegcomponent in de CUP-CMT wordt bestudeerd.

Tijdens de plechtigheid van 25 Jaar EGUERMIN liet de opperbevelhebber van de Koninklijke Nederlandse Marine, Vice-admiraal Van Duyvendijk, doorschemeren dat er een akkoord zou zijn over het gezamenlijk aankopen van de mijnjagcomponent. Tevens sloot hij niet uit dat beide marines nog tot een akkoord kunnen komen inzake de mijnjagcomponent.

Mijnneveegprojecten van andere marines, o.m. dit van de Nederlandse, Franse en Deense marines worden van nabij gevolgd. Het is zelfs niet ondenkbaar dat het STERNE-veegsysteem een rol zou kunnen spelen.

G.A.H. Toremans



Hallo!

*Hier ben ik, Max de nieuwe mascotte van de Marine
Ik ben te koop bij Neptunus
Mijn prijs? 395,-BEF + portokosten 58,-BEF
op rekening 473-6090311-30
met vermelding MAX 00243*

*Max, de lieve knuffel van de familie
Ware grootte: 32 cm*

Hello!

*C'est moi Max, la nouvelle mascotte de la Marine
Je suis en vente à Neptunus
Mon prix? 395,-BEF + 58,-BEF de frais de port
à verser au n° de compte 473.6090311-30
avec ref. MAX 00243*

*Max, la peluche préférée de la famille
Hauteur réelle: 32 cm*

La Marine participe pour la première fois à la cérémonie commémorative du sacrifice du Caporal Trésignies à Pont-Brûlé



La Compagnie Quartier Général-2^{ème} Chasseurs à Pied de Marche-en-Famenne commémore chaque année la mort du héros de son Régiment, le Caporal Trésignies. La cérémonie eut lieu cette année le 27 août à Pont-Brûlé. La plupart d'entre nous ignorent qu'un de nos torpilleurs du Détachement de Torpilleurs et Marins a porté le nom de ce héros.

A l'origine de cette participation de la Marine à l'événement, l'on retrouve le Quartier-maître Dominique Henrard qui a effectué un important travail de recherche afin de pouvoir réunir à Pont-Brûlé, et ce pour la première fois, les Chasseurs à Pied et la Marine.

Cette participation de la Marine était rehaussée par la présence de l'Amiral de flottille J. Rosiers (Comopnav), du Capitaine de Vaisseau L. Vermaere, Directeur de l'Enseigne-

ment Académique de l'Ecole Royale Militaire et Président de la Section Marine du Musée Royal de l'Armée, du Capitaine de vaisseau H. Boden, Commandant de Province pour la Flandre Occidentale, de la Capitaine de Frégate M. Van Bussel du Service des Relations Publiques de la Marine et de l'Amiral de flottille e.r. Gelyckens, Président de la FUNAC (Fédération du Front National Unique des Anciens Combattants).

Le peloton historique des Torpilleurs et Marins de la Section Marine du Musée de l'Armée était également de la partie et prit part à la cérémonie au monument le long du canal à Pont-Brûlé. Ce rituel avait été précédé d'une messe et d'un dépôt de fleurs sur la tombe du Caporal Trésignies. La journée se clôtura par une réception où Chasseurs à Pied et Marins eurent l'occasion de faire connaissance.

Nous reproduisons ci-dessous in extenso le discours prononcé par le Capitaine de Vaisseau L. Vermaere

Mijnheer de Burgemeester, Heren Admiralaals, Mijnheer de Hoofdconservator, Heren Provinciecommandanten, Madame, Heren Hoogwaardigheidsbekleders, Geachte collega's en vrienden,

Vandaag herdenken wij het feit dat precies 86 jaar en 1 dag geleden, korporaal Trésignies op deze plaats bij het kanaal op heldhaftige wijze gestorven is. Deze heroïsche daad wordt ieder jaar weer door het 2^e Jagers te Voet ter gelegenheid van de Regimentsfeesten herdacht.

Maar waarom vandaag zoveel marine-uniformen? Waarom staan hier vandaag een aantal leden van de Vrienden van de Sectie Marine van het Legermuseum in uniformen van 75 jaar geleden? Om dit heden te begrijpen moeten we even terug naar het verleden.

Toen de eerste WO uitbrak, had België geen militaire Marine meer want deze was in 1862 afgeschafte. De vier overgebleven kanonneersloepen die de Duitse invasie via de Schelde poogden te ontvluchten, werden door het neutrale Nederland aan de ketting gelegd en hun bemanningen in Rotterdam opgesloten. Men richtte dan maar de "Annexes flottantes" op om met opgeëiste schepen de bewegingen van het leger te volgen. Pas in 1917 wordt dit een reguliere eenheid. Omdat de onderzeebootoorlog dan ook in volle hevigheid woedt, wordt dat jaar ook een "Bemanningsdepot" opgericht met oudere zeelui enmet militairen van het landleger. Alzo gebeurt het dat er zich vanaf dat ogenblik Jagers te Voet bij de herboren Marine voegen. Tot het einde van de oorlog onderscheidden velen van hen zich ; sommigen kregen zelfs het Franse oorlogskruis toegekend.

Lors du Traité de Versailles, la Belgique reçut un certain nombre de navires capturés. Un de ceux-ci fut le torpilleur A47 qui reçut chez nous le numéro A25 quand, en 1919, le Dépôt des équipages devint le Corps des Torpilleurs et Marins. Dans les années qui suivirent, ce corps s'organisa autour du navire-école d'Entrecasteaux, amarré à Bruges, et on envisagea à nouveau la mise sur pied d'une marine qualifiée. Grâce à la présence d'anciens Chasseurs à Pied, qui, comme j'expliquais il y a un instant, formaient une partie du cadre, il fut décidé de donner au A25 le nom du Caporal Trésignies. Ainsi tout admirateur ou visiteur de ce torpilleur serait amené à se souvenir de son acte héroïque. Ce navire de 250 tonnes, mesurait 48 mètres, filait à 25 noeuds et avait un équipage de 34 hommes.



Le discours du Capitaine de vaisseau L. Vermaere, Directeur de l'Enseignement Académique de l'Ecole Royale Militaire et Président de la Section Marine du Musée Royal de l'Armée.

Mais le navire ne resta pas longtemps à la Marine. La situation économique de notre pays imposa, hélas, des restrictions budgétaires importantes. Malgré l'appui du Chef de l'Etat-Major Général de l'époque, la Chambre décida de supprimer le Corps des Torpilleurs et Marins en date du 31 mars 1927. Son démantèlement et la vente des navires prirent encore quelque temps. Le navire Caporal Trésignies fut également vendu et servit encore à Liège sous le nom de Varouni. Les Allemands le récupéreront même et s'en serviront sous le nom de HR1 Wölfchen jusqu'en 1944, date à laquelle il fut torpillé près de Hellevoetsluis aux Pays-Bas.

De huldiging die vandaag wordt gebracht aan Korporaal Trésignies vormt een uitstekende gelegenheid om de banden die ooit bestonden tussen de Jagers te Voet en de Marine in herinnering te brengen. Op deze wijze geven we ook een concrete vorm aan de wens van wijlen Zijne Majesteit Koning Boudewijn die in een toespraak in 1981 zei: "De tijd mag de lessen uit het verleden niet doen vergeten. Een volk dient steeds voor ogen te houden dat een rechtmatig verlangen naar vrede zijn uitdrukking vindt in een militair apparaat, dat de waarborg uitmaakt van de

eerbied van zijn identiteit en voor zijn fundamentele waarden en het behoud van zijn vrijheid"; en ik citeer verder: "Welke de structuren van het militair apparaat mogen zijn, de waarde van ons leger wordt bepaald door de kwaliteit van zijn soldaten. De verdediging van het land is in de eerste plaats een opdracht van algemeen belang. Onbaatzuchtigheid en zelfopoffering zijn haar essentiële kenmerken. De jeugd van dit land is edelmoedig; zij is bereid zich belangeloos in te zetten, en streeft ernaar zich te overtreffen".

De heldendaad van Korporaal Trésignies gaf meer dan 50 jaar voordien reeds aan, tot wat deze woorden kunnen leiden. Voor de jongeren van nu, die, gelukkig, sinds een halve eeuw geen oorlog meer hebben moeten meemaken, is het niet eenvoudig zich in zo'n houding in te



Remise d'un cadre souvenir du torpilleur A25 Caporal Trésignies par le CPV Vermaere au Major J-L Stilmant, Chef de Corps du 2^{ème} Chasseurs à Pied. Ce cadre se trouve actuellement dans le couloir de la compagnie.

leven. In ons land wordt de jeugd van vandaag niet meer geboeid door retorische verhalen uit de tijd van vroeger. Het is dus van het hoogste belang dat we steeds blijven tonen hoe de geschiedenis ons kan helpen om de juiste lessen te trekken, niet alleen uit de successen maar ook uit de tegenslagen. We mogen onze herkenningpunten en onze waarden niet eenzijdig opleggen maar we moeten trachten ze met de mentaliteit van de hedendaagse jeugd, met hun taal- en woordgebruik, uit te leggen om aan te tonen dat een plechtigheid zoals vandaag niet zomaar een deel van onze nationale folklore is maar de uitdrukking van onze fierheid Belg te zijn. Voorwaar een moeilijke opgave.



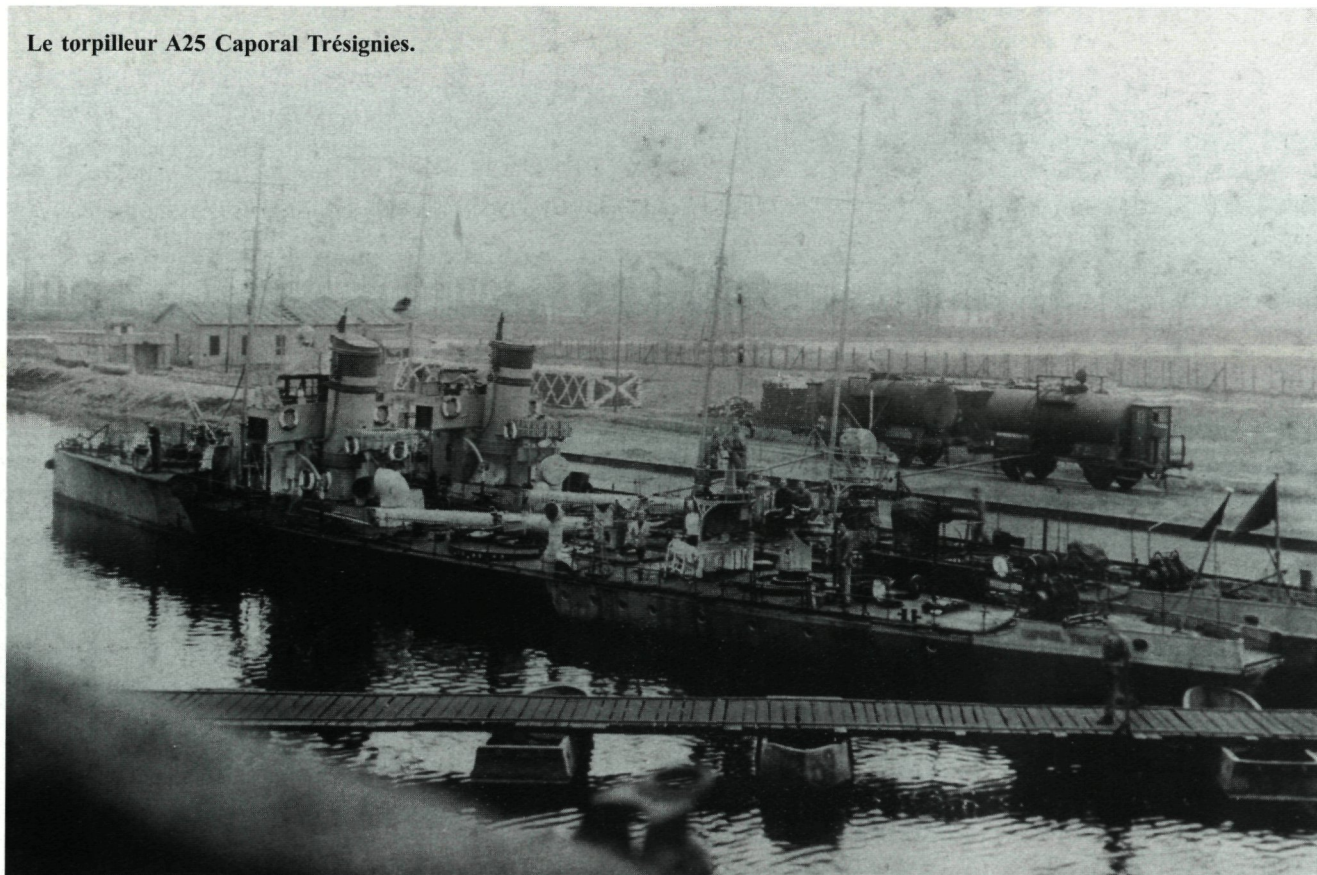
Au nom des membres de la Section Marine du Musée Royal de l'Armée je remercie le cadre et les membres des Chasseurs à Pied de nous avoir invités aujourd'hui à participer à cette cérémonie. Les liens qui existaient entre nos prédécesseurs sont ainsi renouvelés parce que nous avons tous la même motivation: se mettre ensemble au service du pays.

La petite-fille du Caporal Trésignies gardera également un excellent souvenir de cette rencontre.

En conclusion j'ai l'honneur de remettre un petit souvenir commémoratif à Madame Trésignies, petite-fille de notre héros, ainsi qu'au Major Stilmant, Chef de Corps de la Cie QG/2^e Chasseurs à Pied. Il s'agit d'une plaquette avec la photo du Caporal Trésignies et celle du torpilleur qui porta fièrement son nom pendant quelques années. Merci de votre attention.

Photos: J.-C. Vanbostal

Le torpilleur A25 Caporal Trésignies.



L'épisode héroïque du Caporal Trésignies (1886-1914)

Né le 26 mars 1886 à Bierghes (Brabant), il travaille comme ouvrier aux chemins de fer de l'Etat lorsqu'il est appelé à 20 ans à participer au tirage au sort pour le service militaire. Le 16 novembre 1906, à la caserne Guillaume de Mons, il choisit un mauvais numéro et est désigné pour l'infanterie. Bien noté par ses chefs, soldat honnête, dévoué et donnant entièrement satisfaction, il est finalement mis en congé illimité le 16 juillet 1909 et s'installe au 35 de la rue de Dries à Forest (Bruxelles) où il retrouve son travail. Il se marie en 1910 et devient papa d'un petit garçon. Lorsque la guerre se déclare en 1914, Trésignies est toujours inscrit sur les listes de mobilisation. On le retrouve au dépôt du 2^{ème} Chasseurs à pied à Kontich puis à Perwez à partir du 5 août. Son régiment, qui participe au mouvement de repli général de l'armée, se trouve le 20 août à Willebroek. Le 25 août, son bataillon est dirigé vers le Pont-Brûlé qui enjambe le canal de Willebroek. En arrivant sur place, les Chasseurs s'aper-

çoivent que les allemands ont relevé le tablier du pont et occupent la rive ouest du canal.

Le 26 août, le capitaine Hellin, commandant de la 2^{ème} Compagnie, reçoit l'ordre de continuer la progression. Il faut donc abaisser le tablier du canal afin d'avancer et il est fait appel à un volontaire sachant nager. Trésignies se lève, se débarrasse de son havresac, de son shako et de sa capote et se présente pieds nus à son chef, le premier sergent-major Wery.

Il écrit quelques mots sur un bout de papier: un adieu à sa femme et à son fils et se laisse glisser dans l'eau du canal. Après une minute d'angoisse pour ses compagnons, il réapparaît sur l'autre rive et commence à manœuvrer la grande roue actionnant le tablier du pont. Hélas, Trésignies tourne la roue dans le mauvais sens. Touché par une balle, il se relève pour essayer de corriger son erreur. Il n'en aura pas le temps et tombera criblé de balles.



Nommé caporal à titre posthume, on pouvait lire à l'ordre du jour de l'armée du 15 septembre 1914:

"Trésignies, Léon, Caporal, 3^{ème} bataillon du 2^{ème} régiment de Chasseurs à pied. Ce militaire s'est offert à son commandant pour traverser à la nage le canal de Willebroek afin de baisser le tablier du pont qui devait se manœuvrer de la rive fortement occupée par l'adversaire.

A été frappé mortellement pendant qu'il actionnait le mécanisme du pont.

Sachant qu'il allait à la mort, le caporal Trésignies avec un courage d'une simplicité héroïque a écrit son nom sur un bout de papier qu'il remit à un sous-officier, puis partit pour ne plus revenir.

Ce caporal honore son régiment, l'armée et la Nation". Signé: ALBERT



Depuis cette commémoration bilatérale, les honneurs sont rendus par chaque navire de notre Marine passant devant le monument.

Ici, le M917 CROCUS, en route vers Bruxelles, le 28 septembre dernier.

Photo: F. Philips

J.-Cl. Vanbostal

MARITIEM PANORAMA

Terwijl passagiersverkeer stagneert

OOSTENDSE RO/RO-TRAFIEK IN DE LIFT

Dankzij de activering van haar vrachtdiensten op Engeland is de Oostendse haven erin geslaagd haar ro/ro-trafiek met liefst 78% op te voeren tijdens de eerste 9 maanden van dit jaar. Ook de verscheping van bulkgoederen kende een forse stijging van 20% gedurende dezelfde periode. Enkel de passagierstrafiek kende een neerwaartse trend.

Door het reduceren van de Seacat-overvaarten op Dover gedurende de wintermaanden haalde Hoverspeed slechts 783.638 passagiers en 153.576 toeristische voertuigen gedurende de periode januari-september 2000. In vergelijking met dezelfde periode van het vorige jaar betekenen deze cijfers een achteruitgang van respectievelijk 8,1% en 1,0%.

De daling van de voertuigtrafiek is dus minder afgetekend dan die van het passagiersverkeer. Dit wijst op een sterkere vermindering van het aantal voetpassagiers dat van de Seacats gebruik maakt om Dover te bereiken. Om op de veranderde markt in te spelen, heeft Hoverspeed op haar catamarans een 'first class sectie' ingericht alsook een 'first class lounge' in de terminals van Dover en Oostende. Zo de trend van de trafiek blijft aanhouden -wat te verwachten is- zal de Oostendse haven voor het

jaar 2000 zo'n 970.000 passagiers en 180.000 toeristische voertuigen verschepen hebben. Een status quo dus voor wat betreft de gemotoriseerde passagiers. We vatten deze cijfers samen in tabel I hieronder:

Oostende 1-9/2000	Aantal	Evolutie 1999-00
Passagiers	783.638	-8.1%
Toer. voertuigen	153.576	-1.0%

Ro/ro-trafiek in de lift

Heel wat beter is het gesteld met de evolutie van de ro/ro-trafiek in de voorhaven. Twee ontwikkelingen liggen aan de basis hiervan. Vooreerst de activering van de trafiek op Ramsgate uitgbaat door Transeuropa Shipping Ferries (TSF). Drie ro/ro-vrachters verzekeren thans 5 afvaarten per dag in beide richtingen. Het opdrijven van de overvaartfrequentie zorgde uiteraard voor grotere vrachttonnages. Ostend Cargo Handling Services Ltd die TSF in

Oostende vertegenwoordigt, heeft dan ook haar opslagcapaciteit met 4.000m² aan overdekte en 7.000m² aan open ruimte uitgebreid langsheen het Houten Zwaaidok van de achterhaven. In Ramsgate gebruikt TSF nu de nieuwe Harbour Approach Road zodat Londen dichterbij komt te staan van de haven.

Er is vervolgens het opstarten begin februari 2000 van de ro/ro-dienst op Ipswich verzekerd door de gecharterde Thomas Wehr en Gabriel Wehr van de rederij Ferryways. Deze twee ro/ro-schepen van 7.365 ton hebben een capaciteit van elk 90 trailers en 80 wagens en kunnen naast vrachtwagens ook ISO-containers van 20 en 40' vervoeren. In Oostende opereren ze vanuit het gerenoveerde Zeewezen-dok waar de zustermaatschappij Searoads Stevedores voor 2 dagelijkse afvaarten in beide richtingen zorgt.

Sinds oktober jongstleden komen containertreinen met laadkisten vanuit Midden- en Zuid-Europa in Oostende toe. Na een kleine wegtransfer worden ze in het Zeewezen-dok aan boord geladen richting Ipswich. Zo kon Ferryways in totaal zo'n 25.000 vrachteenheden vervoeren in de periode januari-september. Dat volume bestond voor 85% uit opleggers en vrachtwagens, en voor 15% uit

containers. Tegen medio 2001 hoopt Oostende op een rechtstreekse spoorverbinding met het dok zodat de containertrafiek nog uitgebreid zal worden.

Voor beide ro/ro-diensten samen rekent Oostende op een balans van 110.000 vrachteenheden voor het jaar 2000. Dit zal bijna het dubbel zijn van wat het jaar voordien aan ro/ro-trafiek opleverde.

Tabel II - Ro/ro-trafiek		
Oostende 1-9/2000	Aantal units	Evolutie 1999-00
Begeleid	52.869	+70.1%
Onbegeleid	28.313	+96.6%
Totaal	81.182	+78.5%

Daar de trafiek van Ferryways in volle expansie is en nog ruime mogelijkheden biedt, lijdt het geen twijfel dat Oostende qua ro/ro-verkeer opnieuw de wind in de zeilen heeft. Aldus samengevat wat betreft de eerste 9 maanden van dit jaar:

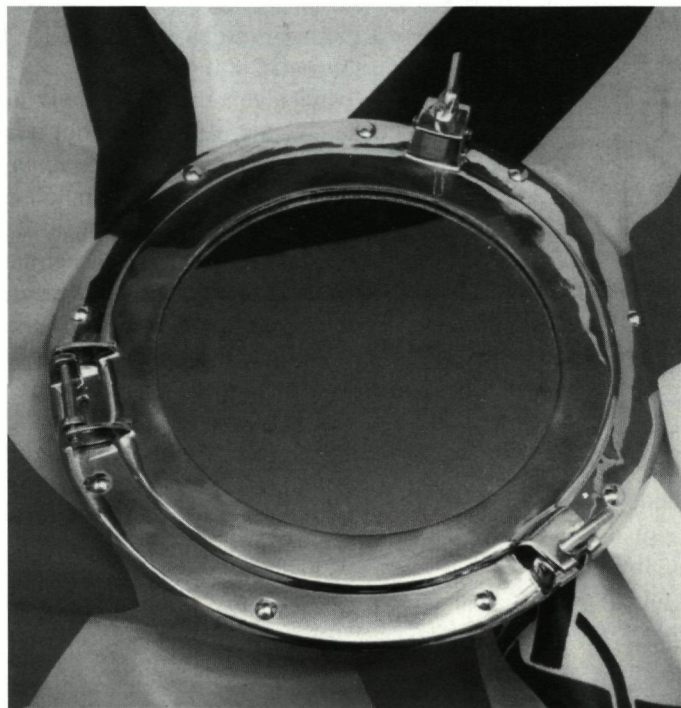
Een globale zeefrafiek van 4,3 miljoen ton

Wat tenslotte de bulkgoederen betreft, stellen we vast dat de eerste 9 maanden van dit jaar 1.322.149 ton opleverden, hetzij 20,3% meer dan tijdens de overeenstemmende periode van 1999. Met uitzondering van de chemische meststoffen, die met de sluiting van het CNO-bedrijf fel slonken, haalden alle andere aanvoertrefieken een forse vooruitgang. Circa 1/3 van de lossingen was voor re-

kening van de zand- en grindtrafiek verzekerd door de baggerschepen van Hanson Aggregates, gelet op de werken in uitvoering voor de wegverbinding E40-De Bolle.

In totaal, samen met het ro/ro-verkeer, realiseert Oostende een balans van 3.260.407 ton voor deze eerste 9 maanden. Dit is een groeiritmte van eventjes 40%. Het is dan ook te verwachten dat de eindbalans 2000 circa tot 4,3 miljoen ton goederen zal oplopen, wat de beste cijfers zullen zijn van de laatste vijf jaren.

H. Rogie



Patrijspoortspiegel

Ware grootte: 30 cm

Miroir hublot

Hauteur réelle: 30 cm

Ref: REN 00186

Prijs - prix: 1.595,- BEF

Portokosten - Frais de port: 150,- BEF

Op rekening/sur le compte:

473-6090311-30

Neptunus

BP 17

8400 Oostende

Quand Hollywood décode l'histoire à sa façon. Le film U-571 attire les foudres de la Grande-Bretagne et provoque des réactions chez nous

Enigma: La Vérité

Le cinéaste américain Jonathan Moslow vient de sortir un film nommé **U-571**, qui est passé récemment sur les écrans belges. Dans ce film il veut faire croire à nos jeunes générations que ce sont les Américains qui sont parvenus à récupérer la machine à coder allemande ENIGMA. Rien n'est moins vrai. Cette machine avait été subtilisée par deux marins britanniques. Tony Blair s'est d'ailleurs joint aux critiques qui accusent le film d'être un affront à la mémoire des marins britanniques. Le capitaine de vaisseau e.r. André Blasin, qui a fait la dernière guerre en tant qu'officier RN à bord de la frégate HMS **Rother K-224**, ainsi qu'à bord du sous-marin HMS/M **Venturer P-68** nous révèle ci-dessous la vérité.

Dans le but de collecter et d'étudier les informations obtenues par les services de renseignements, l'amirauté britannique avait, dès 1937, créé un service dénommé "Operational Intelligence Centre" (OIC). Une de ses sections se consacrait spécialement aux sous-marins; elle en captait les transmissions radio au moyen de nombreuses stations DF (direction finding), stationnées depuis les îles Shetland au Nord de l'Ecosse jusqu'à Lands End et même à Gibraltar. Toutefois personne n'avait encore réussi à déchiffrer ces messages; la machine à coder/décoder "Enigma", qui se trouvait à bord des U-Boote, avait en effet résisté aux efforts de décrypta-

ge des "cryptographers" de la célèbre Government and Cypher School, établie à Bletchey Park dans le Hertfordshire. Cette machine "Enigma" comportait trois induits accouplés à une bague alphabétique, ainsi que vingt-six contacts de cuivre autour de sa circonférence. Chaque contact était relié à un clavier semblable à celui d'une machine à écrire; chaque induit ou rotor tournait entre des plaques identiques mais avec des contacts correspondant à différentes petites lampes placées sous des lettres d'un tableau qui permettait, selon le cas, l'enchiffrement ou le déchiffrement.

Depuis les premiers jours de la guerre, l'amirauté britannique avait envisagé différents moyens pour s'emparer des tables et clés allemandes. Ainsi elle avait donné des instructions aux commandants des navires d'escorte, d'essayer de récupérer les matériaux secrets en envoyant des équipes d'arraisonement à bord des U-



Un instantané du film: les acteurs Will Estes, Jack Noseworthy, Matthew McConaughey et Jack Weber dans la baignoire du U571.

Photo: Universal Pictures

Boote forcés à faire surface. Un premier semi-succès eut lieu début mars 1941, quand une carte marine allemande, comprenant une grille en lieu et place de longitude et latitude pour signaler les positions, ainsi que les tables de clés pour le mois de février, furent saisies à bord du chalutier allemand **Krebs**, lors d'un raid aux îles Lofoten au large de la Norvège. Il fut également décidé de capturer le



Archives A. Blasin

Le Venturer pendant la seconde guerre mondiale.



Le Capitaine de Vaisseau e.r. Blasin, engagé à bord d'un sous-marin pendant la seconde guerre.

Photo D. Mossiat - Vox

München, le seul et unique navire-météo allemand stationné très au Nord. Ce qui fut fait le 7 mai de la même année; on y mit la main sur les chiffres et les clés du mois de juin. Toutefois, avant que ceux-ci ne fussent délivrés à l'OIC, du matériel plus valable fut saisi à bord du **U-110** lors de l'attaque du convoi OB3. L'escorte de ce convoi était composée des **HMS Bulldog, Amazon, Aubretia** et **Broadway**; ce groupe était commandé par le Commander A.J. Baker-Creswell, RN, à bord du destroyer **HMS Bulldog**. Le 9 mai 1941 le convoi fut attaqué par le **U-94** (Kapitänleutnant Kuppisch), le **U-110**

(Kapitänleutnant J. Lemp) et le **U-201** (Oberleutnant A. Schnee). Plusieurs navires marchands furent coulés. Le **U-110** ayant été sérieusement endommagé par les charges de fond lancées par les escorteurs fut forcé en surface à 800 yards sur l'avant bâbord du **Bulldog**. Le commander Baker donna l'ordre d'ouvrir le feu tout en manoeuvrant son navire de façon à éperonner le sous-marin (voir texte encadré). Toutefois le commandant anglais, remarquant que les marins allemands abandonnèrent leur U-Boot¹, ordonna le cessez-le-feu et envoya une baleinière pour essayer de le capturer. La baleinière se trou-

va sous les ordres du sous-lieutenant David Balme. Celui-ci se rendit sur le U-Boot, grimpa en haut de la tourelle et descendit à l'intérieur où il constata que plus personne n'était à bord; il s'empara de tous les documents qui s'y trouvaient. Parmi l'équipe d'abordage se trouvait un matelot télégraphiste qui se rendit à la station radio où il trouva un appareil ressemblant à une machine à écrire; ayant appuyé sur l'une des touches, il se rendit compte qu'il ne s'agissait pas d'une machine à écrire ordinaire et il l'emporta et la fit passer par la tourelle, d'où elle fut transférée vers le **Bulldog**². Entre-temps le commander Baker essaya de remorquer le **U-110**, qui flottait toujours à 1830h. Malheureusement pendant la nuit la mer grossit et le lendemain vers 1100h ordre fut donné de larguer l'amarre, car l'arrière du U-Boot s'enfonça de plus en plus; peu de temps après il coula³.

Il est donc évident que le cinéaste Jonathan Mostow, en attribuant dans son film **U-571** le mérite de la capture de l' "Enigma" à la marine américaine, a délibérément et d'une façon inacceptable tronqué la vérité historique. **En réalité le sous-marin U-571, sous les ordres du Kplgt Gustav Lüssow, fut coulé corps et biens le 28 janvier 1944 au large de l'Islande.**

CPV (e.r.) A. Blasin

¹ Son commandant, le Kplgt Julius Lemp, fut tué lors de la canonnade.

² Le sous-lieutenant Balme fut décoré de la DSO (Distinguished Service Order) à Buckingham Palace par le Roi George VI.

³ Quelques mois plus tard la Royal Navy réussit à capturer un sous-marin et à le remorquer intact vers un port anglais; il s'agit du U-570, commandé par le Kplgt H Rahmlov, qui fut capturé le 27 août 1941 et qui continua à faire la guerre sous pavillon anglais sous le nom de HMS/M Graaf.

Conformément aux instructions de l'amirauté, j'ai moi-même donné l'ordre d'attaquer et d'éperonner un U-Boot, le 27 septembre 1942, alors que j'étais officier chef de quart à bord de la frégate HMS Rother. Ci-après un extrait du War Diary de l'amirauté anglaise: "On the 27th of Sept., by which time the group was in the vicinity of ONS132, the Rother surprised a U-boat on the surface, claiming a hit near the conning tower with only the second run fired by "A" gun. Unable to ram, the Rother dropped a pattern of five depth charges with the submarine still on the surface. The submarine submerged at an acute angle and the Rother was able to carry out one deliberate attack before losing contact".

A.B.

NAVO-eskader kwam uitblazen in ZEEBRUGGE

Na het beëindigen van Cooperative OCEAN liep STANAVFORLANT (SNFL) op 29 september Zeebrugge binnen voor een 10-daagse onderhoudsperiode. Het gaf aan de bemanningen tevens de kans wat rust te nemen na het drukke programma van de voorbije weken.

Van 18 tot 20 september oefende SNFL met verschillende eenheden van de Poolse marine, waaronder de duikboot ORP Dzik, de destroyer ORP Warszawa, de korvetten ORP Orkan, ORP Piorun, ORP Darlowo, ORP Gornik en ORP Rolnik en het steunship ORP Piast. Het was de 2^e maal dat een dergelijke oefening met de Poolse marine plaatsvond sinds Polen permanent lid van de NAVO werd. Momenteel maakt ook een Poolse marineofficier deel uit van de staf van Comstanavforlant, RADM Thomas J. Wilson III, USN.

Na de oefening liep het eskader Gdansk binnen waar 4 PfP marineofficiers (2 Slovenen, 1 Roemeen en 1 Estlander) aan boord gingen voor deelname aan Coop OCEAN. De Eastlant Partnership Staff Cell organiseerde gedurende deze NAVO/PfP-oefening in de Baltische Zee een 'searider' activiteit¹ waarbij Partnerofficiers de mogelijkheid geboden werd de trainingswijzen en de dage-

lijkse organisatie van het NAVO-eskader van nabij mee te maken.

De 1^{ste} fase omvatte passex-oefeningen met het Litouws fregat Aukstatis, het BALTRON-eskader (LNS Suduvis, LVNS Viesturs, ENS Kalle en het vlaggeschip ECGS Valvas), de Finse mijnenlegger Pohjanmaa en de snelboot Turku. Naast de traditionele ASuW, AAW, ASW en gunsessies lag de nadruk vooral op het inoefenen van maritieme vaardigheden tijdens gecombineerde NAVO/PfP opdrachten, zoals vredesondersteunende, reddings- en maritieme interdictie operaties.

Op 22 september ontschepte de USS Thomas S. Gates de 4 seariders in Kopenhagen. De PfP seariders toonden zich zeer positief over hun inscheeping, "een geschikte manier om vertrouwd te raken met de NAVO-procedures, -tactieken en -werkwijze". Zij hopen dat Eastlant in de toekomst dergelijke activiteiten blijft organiseren, echter met complexe oefeningen en langere inschepingsperiodes².

Ondertussen hadden de andere schepen al koers gezet naar de Duitse wateren voor het 2^e deel van Coop OCEAN, een zuivere NAVO fase, welke doorging van 23 tot 27 septem-



SPS PATINO

¹ Dit was de tweede maal dat de EASTLANT Partnership Staff Cell deze 'searider' activiteit inrichtte. De eerste keer was in 1999. Omdat SNFL het bevel kreeg op te stomen naar de Adriatische Zee om STANAVFORMED af te lossen, moest de inscheeping echter drastisch verkort worden en werd zij gecombineerd met SACLANT's Maritime Operational Language Seminar (MOLS).

² Tussen 23 en 26 oktober 2000 organiseerde de EASTLANT Partnership Staff Cell een gelijkaardige activiteit voor MCM officieren van de Partner landen. Zij konden inschepen aan boord van het permanente NAVO mijnenbestrijdingseskader MCMFORNORTH tijdens een passex met Zweedse mijnenbestrijdingseenheden voor de kusten van Stockholm. Ook hier was het de bedoeling de PfP seariders vertrouwd te maken met de MCM procedures en -werkwijzen van de NAVO.



HDMS NIELS JUEL.

ber en bestond uit oefeningen met snelboten en Tornado jachtvliegtuigen van de Duitse marine.

Na de transit van het Kieler Kanaal wendde SNFL de steven naar Zeebrugge voor een "self maintenance" periode.

Op 9 oktober vertrok het eskader uit de marinebasis om koers te zetten naar Den Helder voor de NAVO NAC/MC Staff Days (10 - 13 okt). Dit is een twee-jaarlijkse gebeurtenis waarbij NAVO ambassadeurs en internationale militaire stafofficieren met SNFL een dag op zee gaan om de omstandigheden te zien waarin de schepen werken.

Tussen 13 en 18 oktober stond een passex met de Duitse marine op het programma, gevolgd door een routinebezoek aan Leith (19 - 23 okt) waar het Spaanse bevoorradingschip SPS Patino afgelost werd door de Duitse tanker FGS Spessart. Vanuit Leith zette SNFL dan koers naar de Schotse wateren voor deelname aan

de JMC 00/3 (23 okt - 3 nov) en een bezoek aan Plymouth (3 - 6 nov.) Hierna volgde nog een trainingsperiode bij de FOST (6 - 10 nov) met een 2^e bezoek aan Plymouth, een transit van het Kanaal met een havenbezoek aan Brest (22 - 27 nov) en tot slot nog een routineaanleggen in Santander (1 - 6 dec.) vooraleer de schepen naar hun respectievelijke thuisbasis vertrokken voor een welverdiend winterverlof.

Begin januari 2001 maken de schepen rendez-vous aan de andere kant van de Atlantische Oceaan, in de US Norfolk Naval Station. Hier zal STANAVFORLANT, voor het eerst in haar 33 jarig bestaan³, een amfibisch landingsschip, de USS Tortuga, als vlaggeschip toegewezen krijgen.

Op het programma van 2001 staan meerdere oefeningen waarbij de nadruk zal liggen op vredesondersteunende en interventieopdrachten, humanitaire en maritieme interdictieoperaties en non-combatant evacua-

ties. De laatste jaren ziet men namelijk een kentering in de traditionele opdrachten en operaties van maritieme strijdkrachten. De nadruk komt steeds meer te liggen op niet-militaire missies.

Bijgevolg moeten de NAVO-bevelhebbers er voor zorgen dat de maritieme component over de nodige middelen kan beschikken om deze nieuwe opdrachten naar behoren uit te voeren. Vandaar de toewijzing van de USS Tortuga.

In het huidige geopolitieke klimaat, gekenmerkt door een wisselende en onstabiele omgeving, blijft STANAVFORLANT met haar bewegingsvrijheid om in internationale wateren te opereren en haar mogelijkheid om binnen een korte tijdspanne een verscheidenheid aan opdrachten uit te voeren, een onmisbaar element in het beantwoorden van crisissituaties.

Met dank aan:

**CDR (sg). M. KRAUSE-TRAUDES,
GE - Chief Staff Officer STANAVFORLANT**

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

³ SNFL werd opgericht op 13 januari 1968. Sindsdien heeft het eskader al meer dan 1.500.000 zeemijl afgelegd. 170.000 marinemensen hebben in 33 jaar 840 bezoeken aan 122 havens in 29 landen gebracht.

Héros légendaire de la Marine Royale Néerlandaise

La gloire chèrement payée du Lieutenant van Speyck

Il y a dans la Marine Royale Néerlandaise un héros légendaire dont la gloire n'est pas prête à s'éteindre. Sur ordre du roi Guillaume 1er, décrété le 11 février 1831, il y a toujours un bâtiment de la Marine Royale à porter le nom du lieutenant van Speyck. Aujourd'hui encore il en est ainsi.

Que fit donc ce jeune lieutenant de vaisseau pour mériter tant d'honneur? Son fait d'armes date du 5 février 1831, à une époque agitée de l'histoire des Pays-Bas du Nord et du Sud, et se situe sur l'Escaut à Anvers alors que grondait l'esprit révolutionnaire de la population. Nos provinces, à peine nées de l'indépendance, vivaient une existence fragile, à la merci d'événements fortuits. Dans la métropole la situation était particulièrement ambiguë. L'arsenal et la citadelle se trouvaient encore aux mains des Hollandais, et sur l'Escaut la Marine Royale assurait le blocus de la ville. Le gouvernement provisoire avait décrété l'indépendance le 4 octobre 1830. Dès le 28 octobre l'éminent Charles Rogier signait un armistice avec le redoutable général Chassé, qui commandait les forces hollandaises éparses dans un aire entourant la citadelle, et conservait l'arsenal et son matériel.

Sur le fleuve

Sur l'Escaut la flottille du capitaine de vaisseau Lewe van Aduart montait la garde et y assurait le blocus de la ville.. Guillaume 1er, après la défaite des armées commandées



par ses fils, ne s'avouait pas vaincu et attachait la plus grande importance à la maîtrise du fleuve. Lorsque la frégate **Komeet** revint des Indes, après un voyage de plus de cinq mois aux ordres de l'énergique capitaine Koopman, elle fut immédiatement renvoyée en renfort à Anvers où les Hollandais voulaient conserver une tête de pont.

C'est dire que la situation y demeurait explosive. D'autant plus explosive que des volontaires venus de Bruxelles avec la ferme volonté d'en découdre, avaient attaqué l'arsenal par surprise et fait plusieurs centaines de morts. Cette rupture des conditions d'armistice entraîna une riposte immédiate. Le général Chassé donna l'ordre à toutes les batteries de la citadelle et à l'artillerie des canonniers évoluant en rade de la ville, d'ouvrir le feu. Les conséquences

furent dramatiques: il y eut 85 morts, 120 blessés, de nombreuses maisons incendiées et des destructions graves. L'incident, au lieu de calmer les esprits, excita la colère de la population. D'autant plus que le blocus de la ville affamait les familles les plus pauvres, que les dockers étaient sans travail et que le chômage sévissait. La misère couvait une haine prête à toutes les outrances.

Le 5 février 1831

Ce jour-là un mauvais temps hivernal régnait sur la cité, tandis qu'un vent de tempête soufflait sur le fleuve. Koopman, successeur de van Aduart, disposait de neuf canonniers, normalement au mouillage rive gauche, à la tête de Flandre. Comme des heurts se multipliaient entre ma-

rins et soldats (parmi lesquels beaucoup de Belges), Koopman donna l'ordre d'appareiller, malgré les intempéries, et de procéder au classique contrôle de la navigation. Mais la violence du vent et du courant déportèrent la canonnière du lieutenant van Speyck, alors qu'il tentait de manoeuvrer vers Austruweel. Malgré tous les efforts de son timonier, le bâtiment fut emporté vers la rive droite où une population hargneuse se réjouissait méchamment des difficultés éprouvées par l'équipage batave. Lorsque la canonnière fut poussée à l'accostage, des énergumènes voulurent se ruer à bord. Le capitaine Grégoire du Corps Franc Maritime, chargé de la police des quais, tenta de calmer la foule déchaînée et de protéger l'équipage. Il se rendit à bord pour organiser des secours. Il y mit d'autant plus de zèle que les ordres étaient formels; il fallait éviter tout nouvel incident avec le commandement hollandais, afin d'épargner de nouveaux bombardements à la ville. Toutefois, paniqué par la tournure des événements, le lieutenant van Speyck vit rouge lorsqu'il aperçut des mains, qu'il croyait hostiles, s'emparer de son pavillon. Il se précipita dans la cale et mit le feu aux pou-

dres, provoquant ainsi une explosion fatale. Elle entraîna dans la mort les vingt-cinq hommes d'équipage ainsi que le capitaine Grégoire et plusieurs de ses soldats.

Un retentissement considérable

Ce drame eut un retentissement considérable aux Pays-Bas. Il fut monté en épingle par la presse et fit l'objet de cérémonies officielles. Les autorités tentaient de ranimer ainsi la flamme patriotique, mise à mal par la perte des provinces du Sud et le piètre comportement de l'armée. Ce n'est pas que les princes d'Orange qui la commandaient, manquaient de courage, mais les effectifs, au recrutement hétérogène, s'avéraient peu disciplinés; dans les rangs de la plupart des régiments, les recrues des provinces du Sud étaient d'ailleurs nombreuses.

Le commandant Koopman recueillit les restes du lieutenant van Speyck. Ils furent solennellement inhumés dans la Nieuwe Kerk protestante à Amsterdam. Le mât de la canonnière, confié à l'Institut Royal de la Marine à Medemblik, y constitua un mémorial.

Le 11 février 1831, le roi Guillaume Ier prit l'arrêté ordonnant que désormais dans la marine néerlandaise il y aurait toujours un bateau ou bâtiment de guerre portant le nom de van Speyck. Au lendemain de la guerre de 1940-1945, au cours de laquelle la Marine Royale subit en Europe et en Asie des pertes considérables, une nouvelle canonnière portant le nom de van Speyck, fut lancée le 18 juin 1946. Actuellement ce nom a été donné à la frégate F828.

Le capitaine Grégoire, qui paya de sa vie sa générosité et son altruisme, fut enterré sans grande pompe, au cimetière de l'église St-Willibrord à Anvers... La gloire du lieutenant van Speyck avait été chèrement payée....

Paul Eygenraam

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

Weldra gevestigd te Plassendale III

Oostende wordt hoofdkwartier van baggerwerken Decloedt

Ingevolge een recente beslissing van de aandeelhouders van DEME en Baggerwerken Decloedt (B.D.C.), komt er een herstructurering van het bedrijf, met Oostende als hoofdzetel. In de geplande industriezone Plassendale III wordt in 2001 het nieuwe hoofdkwartier van B.D.C. gevestigd, wat beslist een uitzonderlijke aanwinst is voor de tewerkstelling en de maritieme uitstraling van de Ensorstad.

De N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon werd opgericht in 1875 en evolueerde van een klein familiebedrijf tot een onderneming van wereldformaat. Aanvankelijk opereerde B.D.C. aan de Belgische kust met baggerwerken en werken van burgerlijke bouwkunde. Na W.O. I werden de activiteiten tot Frankrijk en Nederland uitgebreid. Thans bestaat de B.D.C.-baggervloot uit 30 schepen van diverse types, die het mogelijk maken alle soorten baggerwerken over de hele wereld uit te voeren. Ook in de milieu- en offshore sector is het bedrijf bijzonder actief.

Herstructurering van het bedrijf

Sinds 1991 is B.D.C. een 100% dochter van de DEME-holding (Dredging Environment and Marine Engineering) met als huidige aandeelhouders Ackermans & van Haaren (48,5%), C.F.E. (48,5%) en de GIMV (3%); de familie Decloedt bezat 18% van de DEME-aandelen maar die werden onlangs herverdeeld, en ze is dus geen mede-eigenaar meer van de groep. De tijd was dan ook gekomen om het bedrijf te herstructureren. Dit greep onlangs plaats bij beslissing van de aandeelhouders. Zo werd er besloten de diverse afdelingen van B.D.C. in België te hergroeperen in twee centra.

De maatschappelijke zetel en het hoofdkantoor worden te Oostende gevestigd. De centrale werkplaats, van haar kant, wordt in de achterhaven van Zeebrugge geconcentreerd; ze zal er de Hydrografische Dienst herbergen, die belast is met opvolgingspeilingen van de onderhoudsbaggerwerken, evenals de Elektronische Dienst bevoegd voor het onderhoud van alle high-tech apparatuur aan boord van de schepen; tenslotte zal men er de onderhoudswerkplaatsen vinden voor het baggermaterieel opererend vanuit de Belgische kust.

Oostende ankerplaats van B.D.C.

Alzo wordt Oostende de ankerplaats voor een bedrijf dat niet enkel in Europa bedrijvig is, maar ook in Noord- en West-Afrika, Centraal Amerika, Maleisië, Singapore en Australië. De werkplaatsen aan het Vuurtorendok zullen verdwijnen, als ook het klein administratief gebouw gelegen in de achterhaven. Het nieuw hoofdkwartier wordt voorlopig gevestigd in het Havengebouw aan de Slijkensesteenweg. Een 20-tal personeelsleden zullen er onderdak vinden. Wanneer de bedrijfsterreinen van Plassendale III over de nodige infrastructuur zullen beschikken -en dit hoopt men in 2001 klaar te hebben- zal het hoofdkwartier van B.D.C. naar daar verhuizen, waar nieuwe kantoren worden opgetrokken. Het personeelsbestand zal er dan tot zo'n 40 uitgebreid worden.

Plassendale III komt op dreef

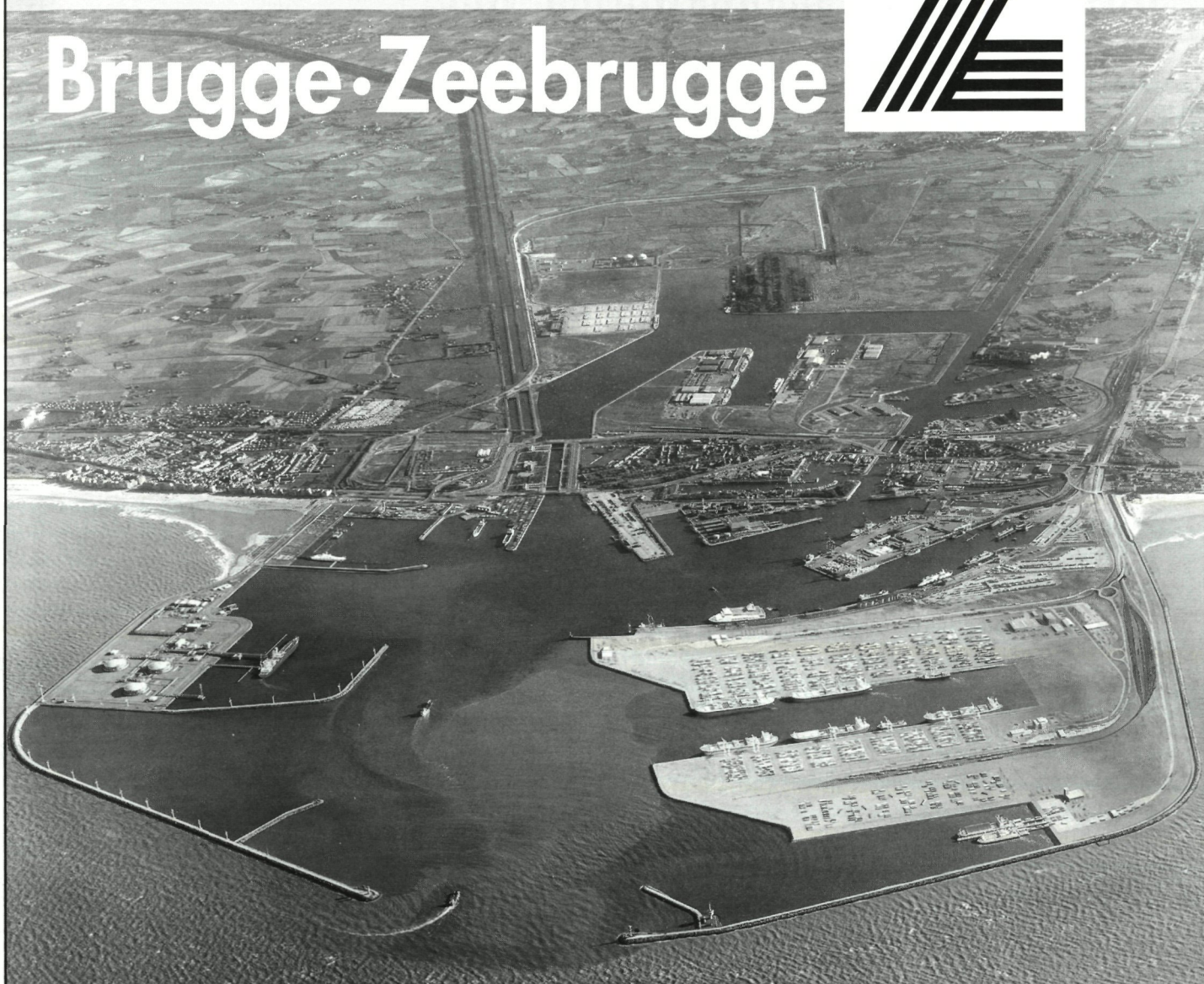
Men zal zich herinneren dat Oostende in augustus 1997 het licht op groen zette om over te gaan tot de realisatie van het Plassendale-project. Het betrof de valorisatie van zo'n 140

ha industriegronden gelegen ten oosten van de achterhaven. Het project werd ingedeeld in drie secties: Plassendale I (90 ha) gelegen tussen Bredene en het kanaal Oostende-Brugge is gericht op distributiebedrijven en watergebonden overslag; Plassendale II (12 ha) is begrensd door het kanaal en de spoorweg naar Brussel, terwijl Plassendale III (35 ha), tussen de spoorweg en de autosnelweg A10, het best gelegen is om nieuwe bedrijven aan te trekken en een grote tewerkstelling te genereren. Daar is het dat B.D.C. zich in 2001 definitief zal vestigen. Ook het bedrijf Telindus krijgt er binnenkort zijn lokalen. Voor het ogenblik is men druk bezig met het aanleggen van de wegeninfrastructuur. De directie van de N.V. Plassendale, een filiaal van het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende (AGHO), mikt op het aantrekken van bedrijven die niet milieuverontreinigend zijn. Onderhandelingen zijn reeds aan de gang met Amerikaanse en Japanse ondernemingen. Pas als het complex met de nodige infrastructuur zal uitgerust zijn, zal het mogelijk zijn de bezetting van de industrieterreinen vlotter te laten verlopen. De directie heeft alvast goede hoop op het welslagen van haar groots project.

Vanuit Plassendale III zal B.D.C. dus in 2001 opereren en zijn 320 werkrachten en 30 baggerschepen de wereldzeeën inzenden. Dankzij de hoge specialisatiegraad van haar personeel, de degelijkheid van haar organisatie en het gespecialiseerd materieel dat ze inzet, zal B.D.C. ongetwijfeld haar opgang verder zetten. Dit alles zal vanuit Oostende geleid worden, wat beslist zal bijdragen tot een grotere uitstraling van de Ensorstad.

H. Rogie

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

L' adieu à nos navires

La frégate

F913 Westhinder

Le mardi 7 novembre à 9h30, le **F913 Westhinder** quittait définitivement Zeebruges tiré par les remorqueurs civils **Union 5** et **Gent**. C'est sous une pluie battante que le navire entreprit son dernier voyage vers Gand où la firme **Van Heyghen Recycling** procédera à sa démolition.

La frégate, commissionnée le 3 octobre 1978 en présence de sa marraine S.A.R. la Princesse Marie-Christine, avait acquis une excellente réputation au sein de notre Marine. Malheureusement, le sort en décida autrement: elle heurta, le vendredi (!) 13 septembre 1988, des rochers dans le Vaestfjord norvégien. Après avoir été remorqué jusqu'à Anvers où elle y passera un long séjour en cale sèche, la frégate participa encore en 1993 en mer Adriatique à l'embargo décrété par les Nations-Unies (OPERATION SHARP FENCE - SHARP GUARD) contre la Fédération Yougoslave. Elle a servi la Belgique durant 14 ans et 8 mois, a couvert une distance totale d'environ 250.000 miles et a montré nos couleurs dans plus de 100 ports étrangers. Plus de 4000 marins, hommes et femmes, navigèrent à bord de ce navire.

Mais le 1er juillet 1995 les restrictions budgétaires (plan Delcroix) sonnèrent le glas pour cette fière frégate. Après une mise sous cocon, la Marine tenta infructueusement de la vendre. Le matériel récupérable pour les besoins de ses trois consœurs fut récupéré et il fut décidé de vendre la coque aux démolisseurs. Quelle triste fin pour la frégate qui avait choisi la "Pink Panther" comme mascotte et dont, à son retour d'une longue mission, les familles venues attendre leur marin sur le quai entendaient de loin le célèbre refrain de ce dessin animé.



Le F913 Westhinder quittant définitivement Zeebruges.

Photo: L. Van Ginderen

Le remorqueur

A951 Hommel

Le **A951 Hommel** a été vendu à une firme de Méan. Le navire quitta Zeebruges le lundi 16 octobre par ses propres moyens. La firme en question ayant le canal Albert comme terrain d'activités, il est donc fort probable qu'on pourra l'apercevoir dans le futur dans la région liégeoise.

Le chasseur de mines

M902 Van Haverbeke

et les remorqueurs

A998 Ekster, A953 Bij et A956 Krekel

Les remorqueurs **A998 Ekster**, **A953 Bij** et **A956 Krekel** devaient quitter le second bassin de Zeebruges avant le 15 novembre pour être démolis. Le 14 novembre à 21 heures, le remorqueur (civil) hollandais **Wilianna** vint d'abord sortir du bassin le **Bij** et le **Krekel**, pour les confier ensuite en

mer à un autre remorqueur qui les remorqua à son tour vers le port d'Urk (NL). Une fois cette mission menée à bien, le **Wilianna** revint durant cette même nuit du 14 au 15 novembre pour remorquer le **A998 Ekster** vers Flessingue. Leur sort futur ne nous a pas été précisé.

Il ne reste, pour l'instant, que le vieux **M902 Van Haverbeke** qui devrait incessamment quitter Zeebruges.

C. Delgoffe

Afscheid van onze schepen

Het fregat

F913 Westhinder

Het is zover: op dinsdag 7 november om 9u30 werd de **F913 Westhinder** door de (burger)slepers **Union 5** en **Gent** in alle stilte onder een druilregen naar Gent versleept om er bij de firma **Van Heyghen Recycling** verschroot te worden.

Het fregat was op 3 Oktober 1978 plechtig in dienst genomen door H.K.H. Prinses Marie-Christine en had een goede reputatie bij de vloot. Helaas liep ze op vrijdag (!) 13 September 1988 op de rotsen in het Noorse Vaestfjord. Ze werd naar België versleept en onderging een langdurige herstelbeurt te Antwerpen. In 1993 zou ze nog deelnemen aan het UNO-embargo tegen de Joegoslavische federatie (OPERATION SHARP FENCE – SHARP GUARD) in de Adriatische Zee. Gedurende 14 jaar en 8 maanden heeft

ze een afstand van ca. 250.000 zeemijlen afgelegd en onze vlag vertoond in meer dan 100 vreemde havens; meer dan 4000 zeelieden, zowel mannen als vrouwen, hebben aan boord van het fregat gediend.

Maar de besparingen binnen het plan Delcroix zouden op 1 Juli 1995 definitief een einde aan haar loopbaan maken. Ze werd gecocoond in afwachting van een (potentiële) koper, maar met de jaren vervloog de hoop om haar nog in dienst te zien en diende ze als drijvend wisselstukkenmagazijn voor haar drie zusterschepen. Tenslotte schoot er niets meer dan de (naakte) romp over en in de loop van dit jaar werd ze verkocht voor schroot.

Een triest einde voor het fregat met als mascotte de "Pink Panther", waarvan het refrein uit de gelijknamige tekenfilm telkens weerklonk bij zijn terugkeer na een verre missie.

De sleepboot

A951 Hommel

De **A951 Hommel** werd verkocht aan een firma uit Méan die bedrijvig is op het Albertkanaal. Op 16 Oktober vertrok het schip op eigen kracht uit Zeebrugge naar het Luikse. Vermoedelijk zal het nog enkele jaren aldaar – en op het Albertkanaal – te zien zijn.

De mijnenjager

M902 Van Haverbeke

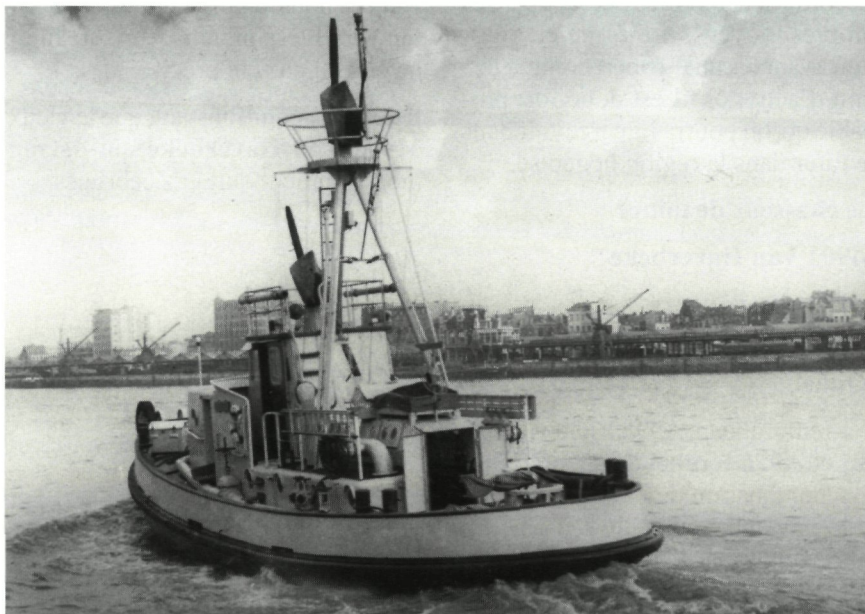
en de sleepboten

A998 Ekster, A953 Bij en A956 Krekel

Neen, het betreft hier geen overlidensubriek, maar toch moesten ook - vóór 15 November - de **A998 Ekster**, de **A953 Bij** en de **A956 Krekel** uit het tweede dok te Zeebrugge weggehaald worden om tot schroot te worden herleid. En zo gebeurde het ook, want op 14 November werden eerst de **A953 Bij** en de **A956 Krekel** door de Nederlandse (burger)sleper **Wilianna** rond 2100 uur opgehaald; ze werden buiten de haven overgenomen door een zeesleper die ze naar Urk (NL) versleepte. Eens dit klusje geklaard, kwam de **Wilianna** tijdens de nacht van 14 op 15 November dan de **A998 Ekster** ophalen om ze naar Vlissingen te verslepen.

Wat er verder met deze schepen zal gebeuren of waar ze tot schroot zullen herleid worden is ons onbekend; mocht dus een van onze Nederlandse lezers hier meer over weten, graag een seintje aan de redactie!

Voorlopig blijft enkel de **M902 Van Haverbeke** over, maar ook zij zou weldra uit Zeebrugge verdwijnen.



A956 Krekel

C. Delgoffe

Met het aanlopen van de Millennium ontvangt Zeebrugge het grootste cruiseschip ter wereld

Het grootste cruiseschip thans in de vaart, de GTS **Millennium** van de Celebrity Cruises, meerde op maandag 11 september in de vroege morgenuren in het Albert II-dok van FCT (Flanders Container Terminal) te Zeebrugge. Het was de eerste aanloop van de pakketboot in onze kusthaven waar hij tot in de vroege avond gemeerd bleef in zijn vaarschema naar de Middellandse zee.

Het schip, met zo'n 2.200 passagiers aan boord, kwam uit Amsterdam van waaruit het sinds 1 juli van dit jaar veertiendaagse cruises naar de Baltische zee heeft ondernomen. Nu was de **Millennium** op kruisvaart naar de Middellandse zee met als aanloophavens Zeebrugge, Le Havre, Vigo, Lissabon, Barcelona, Nice en Genua. Tijdens de korte aanloop in onze kusthaven ging zowat de helft van de passagiers de kunststad Brugge bezoeken. De n.v. Zeebrugge Transport trad op als agent.

De grootste ter wereld

De **Millennium** liep in juni jl. van stapel op de "Chantiers de l'Atlantique" van Saint-Nazaire. Hij werd op 1 juli aan de cruiserederij Celebrity Cruises opgeleverd en zette onmiddellijk koers naar Amsterdam, om vanuit die haven zijn eerste kruisvaarten naar de Baltische zee te ondernemen. Vermelden wij terloops dat de rederij Celebrity Cruises afstamt van de Griekse Chandris-rederij, die destijds nog op Zeebrugge opereerde.

Daar waar in Zeebrugge de cruiseschepen meestal aan de Leopold II-dam afmeren, moest de **Millennium**, gelet op zijn lengte, in het onafge-

werkte Albert II-dok aanleggen. Het grootste cruiseschip ter wereld meet immers 321m x 35m x 26 voet. Het vaart onder Liberiaanse vlag met een bemanning van 991 koppen, verdeeld over zo'n 50-tal nationaliteiten; de kapitein en de officierenstaf zijn Grieks. Niet enkel de afmetingen van het schip zijn spectaculair. Ook zijn tonnenmaat, 90.226 gross ton, zijn aantal dekken, 12, en zijn passagierscapaciteit, 2.246, verdeeld over niet minder dan 1.019 kajuiten, zijn uitzonderlijk. Beslist het grootste cruiseschip ter wereld!

Enig in zijn soort

Ook qua inrichting is de **Millennium** enig in zijn soort: een drijvende stad ingericht en opgesmukt als een echt paradijs. Vermelden wij even een concertzaal van 900 zitplaatsen, verdeeld over drie dekken; een restaurant met 1.170 zitplaatsen; een nightclub voor 416 personen; een café met 754 zitjes en een rendez-vous lounge van 315 plaatsen; 2 openluchtzwembaden, 10 liften en zoveel meer. Dit alles groots geconcipeerd en uitgevoerd in westerse stijl, vol pracht en glitter.

Qua privé-comfort voor de passagiers telt de **Millennium** 44 suites, 529 staterooms met veranda en 375 gewone staterooms; ze liggen gespreid over niet minder dan vijf dekken.

Wat tenslotte de voortstuwing betreft, vermelden wij dat de **Millennium** door een gasturbine-systeem van het Goges-type aangedreven wordt. Dit is een gecombineerde gas- en elektrische stoomturbine die aan het schip een economische kruissnelheid van 23,7 knopen bezorgt.

België cruiseland

Het aanlopen van de **Millennium** te Zeebrugge is beslist de bekroning van de inspanningen die alle Vlaamse havens leverden om grote passagiersschepen naar België te lokken. Zeebrugge heeft al een jarenlange ervaring op dit gebied, terwijl Antwerpen en Gent zich nu ook tot cruisehavens hebben geprofileerd. Oostende is de laatstgeborene in deze branche. In het voorjaar 2000 meerde de **Hanseatic** als eerste aan de nieuwe toeristische kade in de voorhaven. Deze kade wordt dit jaar volledig afgewerkt en voorzien van de nodige infra- en superstructuur om de passagiersschepen in optimale omstandigheden te kunnen ontvangen.

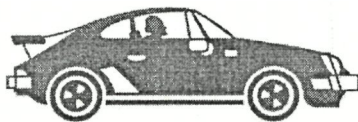
Hoe langer hoe meer cruisereederijen worden aangesproken om de Belgische havens in hun vaarschema op te nemen en zo een nieuwe impuls te bezorgen aan 's lands toerisme. Ons land kent tal van kunststeden zoals Brugge, Gent en Brussel die via een goede wegeninfrastructuur snel te bereiken zijn vanuit onze zeehavens. De toeristische kruisvaartindustrie is nog nooit zo welvarend geweest, terwijl wij op dat gebied over heel wat troeven beschikken. Mits een doeltreffende marktprospectie kunnen we zeker het bezoek van cruiseschepen aan onze havens aanzwengelen. Het aanlopen van de **Millennium** van de beroemde Celebrity Cruises is daar het mooiste voorbeeld van.

H. Rogie



Au service des membres de la communauté militaire
Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap

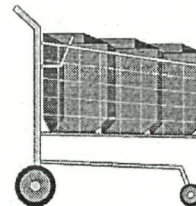
Auto-école *
Autorijschool *



Service social ***
Sociale Dienst ***
(ex ORAF) (ex HIB)



Gardiennes *
Onthaalmoeders *

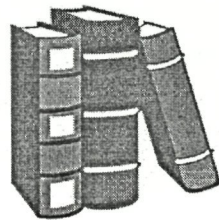
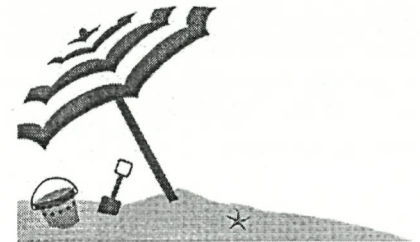


Magasins *
Winkels *



Logements **
Huisvesting **

Vacances ***
Vakanties ***



Lecture ***
Lectuur ***

* En Allemagne
In Duitsland

** en Belgique
In België

*** en Belgique et à l'étranger
In België en buitenland

Sport *



Pour toute information, s'adresser à la Direction Information et Communication
Voor alle verdere informatie kunt u terecht bij de Directie Informatie en Communicatie
Tél. civil/Tel. burger 02/739.02.91 - Tél. militaire/Tel. militair 3687 ext. uitbr. 291 - Fax 02/739.02.24

OCASC, Chaussée de Louvain, 392 - 1030 BRUXELLES / CDSKA, Leuvensesteenweg, 392 - 1030 BRUSSEL

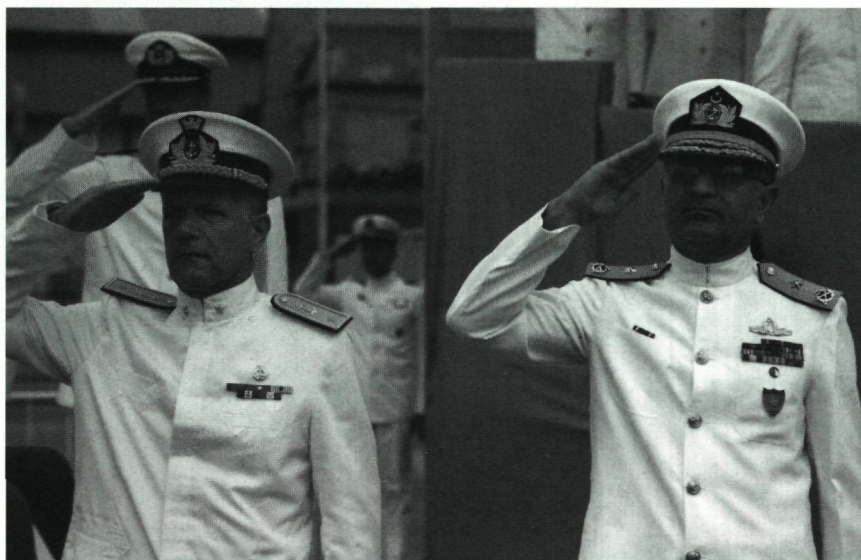
Bevelsoverdracht bij STANAVFORMED

De NATO - Standing Naval Force Mediterranean (STANAVFORMED) heeft op 15 september j.l. in de Italiaanse marinebasis van La Spezia haar 9de bevelsoverdracht gevierd. Die dag nam Rear Admiral Gino BIZZARI (It.) het bevel over van de Turkse Rear Admiral Feyyaz OGUTCU in aanwezigheid van de Commander-in-Chief Allied Forces Southern Europe Admiraal James O. ELLIS (U.S.Navy), Vice-admiraal Luigi LILLO, bevelhebber van NAVSOUTH en tal van buitenlandse militaire vertegenwoordigers.

Het STANAVFORMED-eskader dat voor de gelegenheid in de haven van La Spezia gemeerd lag, bestond uit het Duitse fregat F 211 KÖLN, de Griekse F 453 SPETSAI, de Nederlandse F 831 VAN AMSTEL, de Spaanse F 83 NUMANCIA, en de Turkse F 254 TRAKYA, de destroyers D 98 YORK (G.B.), DD 970 USS CARON (U.S.Navy) en de Italiaanse (Com-Squad) D 560 DURANT DE LA PENNE.

STANAVFORMED werd op 30 april 1992 opgericht als een maritieme macht die in geval van spanningen of crises snel ingezet kan worden. Rond deze kern kan desgewenst een Task Group gevormd worden afhankelijk van de uit te voeren taken.

Deze NAVO-macht werd voor het eerst ingezet in juli 1992 in de Adria-



Admiraal Feyyaz OGUTCU (rechts) en zijn opvolger, Admiraal Gino BIZZARI.

Foto: Fr. Philips

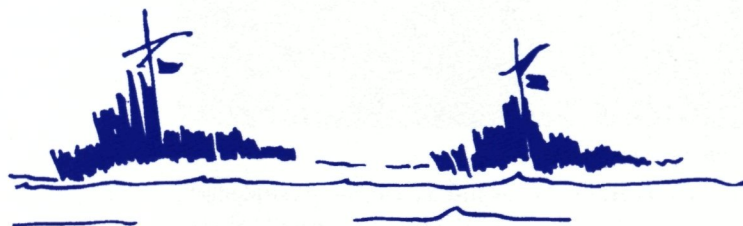
tische Zee tijdens de operaties i.v.m. de crisis rond de voormalige Federale Rep. Joegoslavië.

Sindsdien nam ze deel aan alle NAVO-operaties rond het zoeken van een vreedzame oplossing in de Balkan-crisis.

STANAVFORMED is ook een belangrijk element van het 'Peace Program' door de bewerkstelling van vrede en stabiliteit door dialoog in de Middellandse- en Zwarte Zee. Zo werden dit jaar verschillende niet-NAVO havens bezocht o.a. in Marokko, Tunesië, Egypte, naties die deel uitmaken van de Middellandse Zee-dialoog.

De BE-Marine maakt geen deel uit van de vaste formatie van STANAVFORMED als dusdanig, maar regelmatig vervoegen onze mijnenvegers/jagers dit eskader om in joint-venture trainingsoefeningen te houden.

Saint Bernard du Spuikom



NICE TO KNOW

Motorsloep van het Koninklijk Kadettenkorps ondergaat een lifting

Begin van de jaren 90 besloot de Marine de motorboten van haar fregatten te vervangen. Twee ervan waren bestemd voor de Kadetten; een bevindt zich te Antwerpen en de andere, die dringend aan onderhoud toewas, werd door de Marine in Zeebrugge hersteld. Dit laatste gebeurde in de ateliers van Comopsnav/NAVCME in het kader van een overeenkomst tussen de Marine en het Koninklijk Kadettenkorps.

De officiële overhandiging van de motorsloep aan de kadetten greep plaats op 4 oktober jl. in het bijzijn van haar meter, Mevrouw de Senator Laloy (Permanente Commissie/Adviescomité voor gelijke kansen voor vrouwen en mannen).

De motorsloep zal Oostende als basis hebben en zal door de kadetten van alle Belgische secties kunnen gebruikt worden voor training op zee.



De kadetten hebben met veel enthousiasme hun steentje bijgedragen.

Les cadets ont aidé avec beaucoup d'enthousiasme.

Alzo komt de Marine tegemoet aan de wens van de minister van Landsverdediging om contact met de jongeren te leggen.

La vedette du Corps Royal des Cadets vient de subir un lifting

Au début des années 90, la Marine se décide à remplacer les "motorboats" de ses fré-gates. Les cadets en recevront deux, l'un se trouve à Anvers et l'autre, qui avait besoin d'une remise à neuf, vient d'être restauré à Zeebruges par la Marine. Les travaux furent réalisés par les ateliers de Comopsnav/NAVCME dans le cadre d'une convention passée entre la Marine et la Corps Royal des Cadets.

La remise officielle de la chaloupe aux cadets eut lieu le 4 octobre dernier en présence de sa marraine, Madame la sénatrice Laloy (Commission permanente/Comité d'avis pour l'égalité des chances entre les femmes et les hommes).

Le motorboat, qui aura Ostende pour port d'attache, servira à l'entraînement en mer des cadets de toutes les sections belges.

Par cette action, la Marine répond au souhait du Ministre de la Défense qui souhaite établir le contact avec les jeunes.



Mevrouw de senator doopt de motorsloep "Westhinder".

Madame la sénatrice Laloy baptise la vedette "Westhinder".

Foto's/photos: P. Hornez

La Marine sera à Amay pour rendre hommage à "ZENOBE GRAMME"

Nous vous en parlions dans notre dernier numéro, la Marine commémorera Zénobe Gramme en 2001. La première manifestation organisée en son honneur se déroulera les samedi 17 et dimanche 18 mars prochain à Amay. Une exposition retraçant l'histoire de notre voilier sera présentée par le service des Relations Publiques de la Marine à l'ancienne abbaye de la Paix-Dieu. Cet événement organisé à l'occasion de la prévente du timbre dédié à l'inventeur de la dynamo sera couplé à une exposition philatélique organisée conjointement par le club philatélique d'Amay et le club de marcophilie navale Nautica. Tous les plis connus

retraçant les voyages et l'histoire de notre voilier y seront exposés.

Le Service des Relations Publiques cherche à retrouver tous les membres des équipages fixes du Zénobe Gramme afin de les convier à une réception qui sera donnée lors des Journées de la Marine 2001. (ZS/IRP Tel.02/701.33.06)



L'abbaye de la "Paix-Dieu" à Amay

Photo: G. Focant

Hulpbetoon in de Marine ontvangt drie giften en staat erop zijn edelmoedige schenkers te danken

L'Entraide de la Marine a reçu trois dons destinés à son association et tient à remercier les généreux donateurs



Mr. Maurice Michielsens

25.000 BEF

Nationale Vereniging Oudgedienden
Zeemacht Kempen

50.000 BEF

Bemanning van / Equipage du
Westdiep

16.000 BEF

Foto/photo: J. Camps

Maurice Michielsens overhandigt een check van 25.000 BEF, het resultaat van zijn gesponsorde deelname aan de driedaagse Mars van de Ijzer, aan de voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, Divisieadmiraal M. Verhulst.

Maurice Michielsens remet un chèque de 25.000 FB, résultat du sponsoring obtenu pour sa participation à la marche de l'Yzer, au Président de l'Association de l'Entraide de la Marine, l'Amiral de division M. Verhulst.



Sedert 1996 geeft de Marine de naam "Lucien Baes" aan haar jaarlijkse triathlon; de laatste editie had plaats op 5 september jl. te Oostende.

In het individueel klassement waren de drie winnaars resp. Vincke (1u.01m.15s.), Lombard (1u.02.26s.) en Scuttenaire (1u.03.07s.). De eerste vertegenwoordiger van de Marine (8ste plaats) was Kwartiermeester Wilfried Nys.

In het ploegenklassement ging de overwinning naar 10TPT in 1u.06m.10s. Daarop volgden 950 (1u.08.50s.), EGUERMIN 2 (1u.18m.15s.), CVILM (1u.23m.47s.) en EGUERMIN 1 (1u.33m.36s.)

De puis 1996, la Marine a donné le nom de Lucien Baes à son triathlon annuel qui se déroulait le 5 septembre à Oostende.

Au classement individuel, les 3 premiers sont Vincke (1h01m.15s.), Lombard (1h.02m.26s.) et Scuttenaire (1h.03m.07s.). Le premier marin (8^{ème} place) est le Quartier-maître Wilfried Nys.

A la course par équipe, le 10 TPT remporte l'épreuve en 1h.06m.10s. Ils sont suivis des formations suivantes 950 (1h.08m.50s.), EGUERMIN 2 (1h.18m.15s.), CVILM (1h.23m.47s.) et EGUERMIN 1 (1h33m36s.)



Les participants de l'épreuve par équipe ne pensent qu'à une chose: passer le relais dans les meilleures conditions possible afin de se donner à fond...

De deelnemers denken slechts aan één zaak: in de beste voorwaarden "aflossen" en alzo zich helemaal in te zetten...

Foto's/photos: J. Camps

De winnaar van de wedstrijd ontvangt de trofee van de weduwe van Lucien Baes.

Le vainqueur de l'épreuve se voit remettre son trophée par la veuve de Lucien Baes.



Lucien Baes leefde voor de Sport

Lucien Baes werd geboren te Moeskroen op 31 mei 1929 en overleed op 31 december 1995. Op 4 april 1951 ondertekende hij een dienstverbintenis bij de Zeemacht als "onderrichter militaire vorming", wat in 1955 leidde tot zijn opname in het korps van keuronderofficieren; hij bleef leraar bij de Zeemacht tot in 1959. Sinds zijn prille jeugd was hij echter gebeten door de sportmicrobe en zo slaagde hij in 1959 voor het toelatingsexamen aan het Koninklijk Militair Instituut Lichamelijke Opleiding. Hij werd laureaat van de lichte en meteen benoemd tot hoofd van de sportsectie bij de Logistieke Groepering van de Zeemacht, functie die hij uitoefende tot aan zijn pensionering in 1985. In 1974 vroeg men hem de taak van RSM op zich te nemen, taak die hij tot in 1985 cumuleerde met zijn sportfunctie.

Het was een lange en drukke loopbaan, want inmiddels was hij nog elders actief. Zo gaf hij les aan de gevechtswimmers van het 3de Batal-

jon Para's, aan de Vlaamse trainerschool en de redders aan de kust; maar zijn lievelingen zijn altijd de gehandicapte kinderen geweest aan wie hij jarenlang met liefde en vol overtuiging les gaf.

In 1973 werd hij, naar aanleiding van een eenvoudige redding in een onbewaakte zone waarbij hij zelf bijna het leven liet, eervol onderscheiden met de medaille van het Carnegie Hero Fund; de uitreiking geschiedde in aanwezigheid van wijlen koning Boude-wijn.

In 1985 werd hij tot voorzitter verkozen van de Oostendse Sportraad, waarvan hij sedert 1965 lid was. Tot aan zijn dood heeft hij deze taak met volle overgave volbracht.

Hij was een introvert persoon, nooit luidruchtig maar steeds behulpzaam. Sport was zijn passie. Hij was trouw paraat op tal van sportevenementen en zette zich 100% in voor fair play.

Een van zijn laatste activiteiten bestond erin 's ochtends om 6u30 de



poort te openen van het stedelijk zwembad voor de militairen die er kwamen trainen. Hij was toen al stervende maar wou op post blijven. Een maand later stierf hij aan een slepende ziekte, gesterkt in zijn lijden door tal van blijken van genegenheid van vrienden en bekenden, postograms en bloemen. Zijn uitvaart was eenvoudig, zoals hij het had gewenst: geen rouwbrieven, noch toespraken, noch bloemen. De opkomst was massaal.

"Hij stond ten dienste van...!"

G. Baes

Lucien Baes vivait pour le Sport

Lucien Baes naquit à Mouscron le 31 mai 1929 et décéda le 31 décembre 1995. Le 4 avril 1951 il s'engagea à la Force Navale comme "instructeur formation militaire". Dès 1955 il fit partie du corps des sous-officiers d'élite; il poursuivit sa carrière d'instructeur à la Force Navale jusqu'en 1959.

Mais depuis son plus jeune âge il était mordu par le microbe du sport et il se présenta au concours d'admission à l'Institut Militaire d'Education Physique, concours qu'il réussit avec brio. Il devint lauréat de sa promotion et fut d'emblée nommé chef de la section des sports auprès du Groupement Logistique de la Force Navale, fonction qu'il remplit jusqu'à sa mise à la retraite en 1985. En 1974 on lui demanda d'exercer la fonction de RSM, tâche qu'il cumula avec ses fonctions sportives jusqu'en 1985.

Il connut une carrière longue et très chargée, car simultanément il exerça encore pas mal d'autres activités. Ainsi il donna des cours aux nageurs de combat du 3me Bataillon des Paras, à l'école flamande des entraîneurs ainsi qu'aux sauveteurs de la côte; mais ses élèves préférés furent sans aucun doute les enfants handicapés auxquels il se dévoua sans limites pendant de longues années.

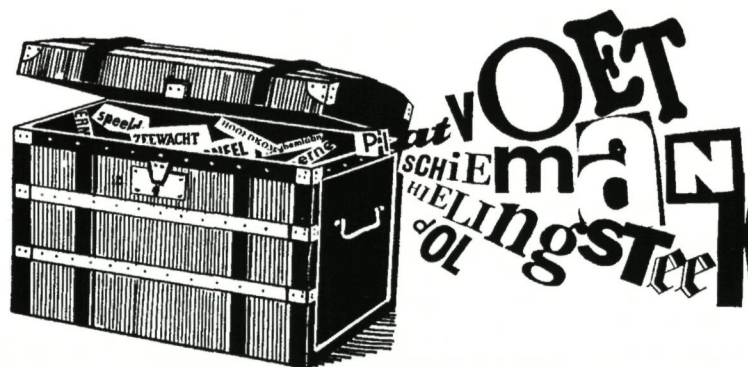
En 1973 il fut décoré de la médaille du Carnegie Hero Fund, à la suite d'un quadruple sauvetage dans une zone non gardée et à l'occasion duquel il faillit laisser la vie. La remise officielle de la médaille eut lieu en présence de feu Sa Majesté le Roi Baudouin.

En 1985 il fut élu président du conseil sportif de la ville d'Ostende, dont il était membre actif depuis 1965. Il remplit cette tâche avec son dévouement habituel jusqu'à sa mort.

Lucien Baes était un homme introverti; jamais il n'élevait la voix et il était toujours prêt à rendre service. Le sport était sa véritable passion. Jamais il ne manquait un événement sportif et par ailleurs il prônait l'esprit de fair-play.

Une de ces dernières activités consistait à ouvrir le matin à 6.30h la porte du bassin de natation communal aux militaires qui venaient s'y entraîner. Il était déjà à l'article de la mort mais il ne voulait sous aucun prétexte quitter son poste. Un mois plus tard une maladie incurable l'emporta, non sans qu'il ne fut réconforté dans ses derniers jours par de multiples marques de sympathie d'amis et de connaissances, des lettres, postograms et fleurs. Conformément à son souhait l'enterrement fut tout simple: ni fleurs, ni couronnes, ni discours. L'assistance fut nombreuse.

"Il était toujours prêt à rendre service"



WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

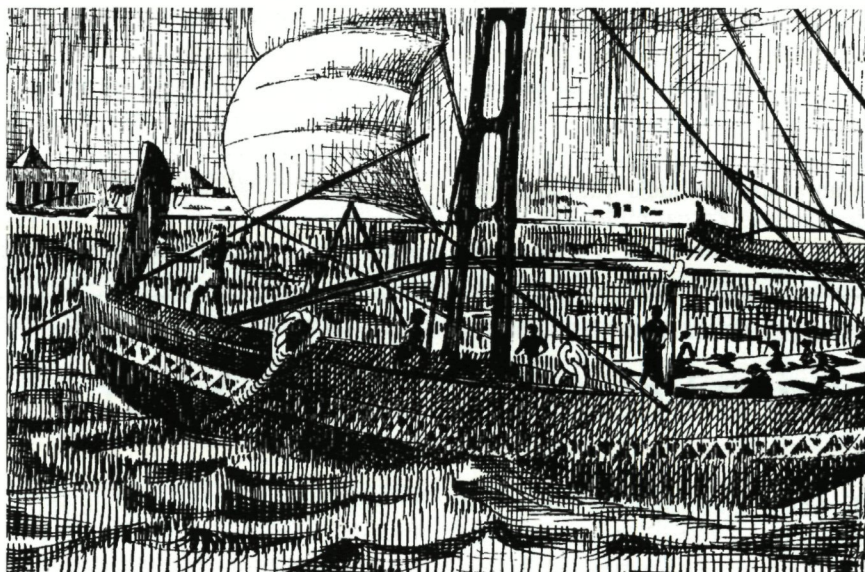
Door wijlen IOM(b.d.) J.-B. Dreesen

De slaggaard

De eenvoudigste manier om in een ondiep vaarwater de diepte te peilen is door gebruik te maken van de SLAGGAARD. (Fr. LANCE DE SONDE - Eng. POLE of SOUNDING POLE).

Een slaggaard is een lange ronde gladgeschaafde stok waarvan het boveneinde voorzien is van een Druif (*) en die over z'n ganse lengte voorzien is van een maatverdeling in palmen (**) of decimeters.

Men onderscheidt twee soorten: de lange slaggaard van 6 meter lengte en de korte slaggaard van 4,40 meter. Om de slaggaard behoorlijk te merken wordt hij, meestal om de twee of drie decimeter, afwisselend in het wit en zwart geschilderd, terwijl de verdeling in decimeters met witte of zwarte getallen wordt aangegeven alnaargelang ze in het zwarte of witte gedeelte van de stok een aandui-



Slaggaard steken op de Nijl in de tijd van de farao's.

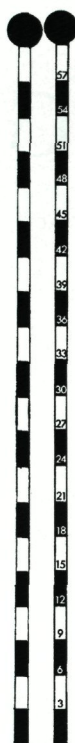
ding geven. Ieder getal geeft de afstand aan van zijn onderkant tot het uiteinde van de slaggaard.

Het gebruik van deze stok om de diepte te peilen noemt men SLAGGAARD STEKEN.

De SLAGGAARD STEKER gaat voorin of voorop het vaartuig staan, dan wel op een Loodbordes of tegen een LOODMAT die aan de buitenkant van de reling bevestigd is. Hij pakt de slaggaard in of nabij zijn zwaartepunt beet en laat hem, met een

(*) DRUIF: Min of meer ronde kop bv. aan een bootshaak. Eertijds werd de knop achteraan een kanon aldus genoemd.

(**) PALM: Als lengtemaat eigenlijk de breedte van een hand aan de binnenzijde, later gesteld op een decimeter. In de zeevaartmiddens was dit de maat volgens dewelke in de zeehavens de diameter van het masthout werd berekend, bv. een mast van 20 palm omtrek.



draaiende beweging in het verticale vlak, met zijn onderuiteinde zover mogelijk voor zijn standplaats in het water komen. Terwijl door de vaart van het schip de slaggaard meer vertikaal komt te staan, laat de man hem door zijn handen glijden waarbij hij hem zo diep mogelijk in het water steekt tot hij de bodem raakt. Op het ogenblik dat de slaggaard vertikaal staat voelt hij de grondsoort aan en leest hij aan de hand van het net boven het wateroppervlak aangebracht getal de diepte af. Deze PRAAIT hij uit waarbij uit traditie nog veelal de oude aanduiding palmen wordt gebruikt in-stede van decimeters.

Heeft hij geen grond gevoeld dan praat hij het door hem afgelezen aantal palmen voorafgegaan door de zinsnede "geen grond". Ten einde gemakkelijk de diepte te kunnen aflezen als de stok

door haar vertikaal heen draait, verdient het aanbeveling de merktekens naar zich toe te draaien.

Deze manier van diepen komt op grote zeeschepen niet te pas, maar wordt sedert mensenheugenis bij de kustvaart en de binnenvaart gebruikt. Ook tegenwoordig is de slaggaard op veel kustvaarders en binnenschepen nog een courant gebruiksvoorwerp, alhoewel de normalisatie en de betoning van de rivieren ook hierin verandering brengen.

Op onze Belgische binnenschepen komt de slaggaard nog wel eens voor. Men herkent hem gemakkelijk omdat onze schippers hem afwisselend roodwit schilderen en het ondereinde over een afstand van één voet in het zwart. Op onze binnenwaters weinig gebruikt krijgt hij dan veelal een ereplaats aan boord.

In sloepen en kleinere jachten die geen slaggaard voeren is het op ondiepe wateren een praktische methode op een BOOTSHAAK of een Vaar- of

PIKHAAK, een verdeling in centimeters aan te brengen en met een TURKSE KNOOP de diepgang van de boot aan te geven.

GAARD komt van de oudere GARD dat in het middelnederlands GAERT geschreven werd in de betekenis van "tak, twijg, roede" (het engelse woord YARD is hiermee nog verwant).

SLAG heeft als verouderde betekenis in de zeevaart, het aanloten van de bodem op een zekere diepte als teken dat men een bank of kust naderd. Het komt nog voor in de verbinding SLAG KRIJGEN VAN EEN ONDIEPTE - de nabijheid ervan **onverwacht door loden** bespeuren.



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 Hooglede
België
Tel.: 051-70 06 91
Fax.: 051-70 28 12



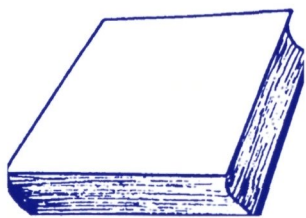
MULTI n.v.

Scheepsbouwkundig Studiebureau

Engineering . Planning
Budgettering . Berekeningen
Supervisie

Wij beschikken over volgende computersystemen:
Autocad, Microstation, Nupass.

Multi n.v., Kapelanielaan 13 D, 9140 Temse
Tel. 0032 (0)3 710.58.10
Fax 0032 (0)3 710 58 11
E-mail: info@multi.be



BOEKBESPREKING

F. Neyts

"The Fifty-Year War, Conflict and Strategy in the Cold War"

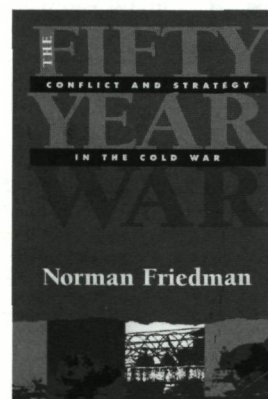
Gedurende 50 jaar beïnvloedde de Koude Oorlog de levens van de ganse wereldbevolking en verdeelde hij diezelfde wereld in twee grote invloedssferen die diametraal tegenover elkaar kwamen te staan. Nu de "muur" is afgebroken blijft de tegenstelling, zij het nu meer economisch, voortleven.

Norman Friedman pende voor het eerst een omstandig overzicht van die Koude Oorlog neer. Maar waar andere auteurs die periode als een van "ongemakkelijke vrede" beschrijven, gaat Friedman veel verder door te spreken van de "Derde Wereldoorlog", een wereldoorlog gevoerd tegen een 'lagere versnelling'. Hierbij speel-

den ontwikkeling van technologie, culturele en sociale factoren de rol van wapens waarmee gestreefd werd om de tegenstander door de knieën te laten gaan. Van de eerste inmenging van de Sovjet-Unie in de Spaanse Burgeroorlog tot het officiële einde van de staat op Kerstmis 1991, neemt de auteur de lezer mee op een verhelderende tocht doorheen een belangrijke fase van de moderne geschiedenis.

"The Fifty-Year War, Conflict and Strategy in the Cold War" (ISBN 1-86176-140-6) door Norman Friedman, een hardback van 640 pagina's, kost £ 25.

Bestellen kan bij de uitgeverij, Chatham Publishing, 61 Frith Street, London W1V 5TA, UK.



"The World's Merchant Fleets 1939"

De handelsschepen die zes decennia geleden de wereldzeeën bevoeren zagen er helemaal anders uit dan deze van vandaag. Het grootste deel waren general cargo-schepen, tankers en passagiersschepen, niet één enkel containerschip, rorovaartuig of offshore schip. Het contrast stopt niet bij het noemen van scheepstypes. De meeste vroegere schepen werden met stoom voortbewogen en waren veel kleiner dan hun moderne soortgenoten, met uitzondering dan van de accommodatie voor de bemanningen.

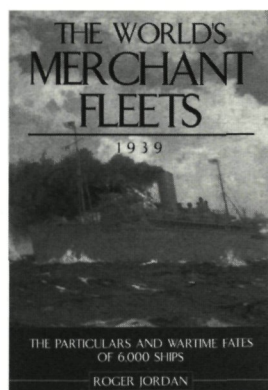
"The World's Merchant Fleets 1939", een publicatie van Chatham Publishing en samengesteld door Roger Jordan, geeft, opgedeeld per land, een overzicht van alle rederijen met een samenstelling van hun vloot per 1939.

Vele van de opgenomen schepen gingen tijdens de Tweede Wereldoorlog verloren, maar een opvallend aantal schepen ging door 'een gewone oorzaak' en niet door het oorlogsgeweld verloren. Alle verliezen van de gezonken schepen werden opgenomen samen met de onderliggende omstandigheden.

Het boek, prachtig geïllustreerd, biedt een gedetailleerde index zodat opzoeken door het dikke boek kinderspel wordt.

De lezer zal worden getroffen door de diepgaande veranderingen die de scheepvaart sinds 1939 onderging. Door de volledigheid en de overzichtelijkheid is dit boek één van de beste publicaties over handelsschepen van de voorbije jaren. Zeer sterk aanbevolen !!

"The World's Merchant Fleets 1939" kost £ 40 en kan besteld worden bij Chatham Publishing, 61 Frith Street, London, UK.



**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
TRACKER	P..	UK	20/09/2000	22/09/2000	ANTWERPEN
THOMAS S. GATES	CG51	USA	29/09/2000	09/10/2000	ZEEBRUGGE
HALIFAX	330	CA	29/09/2000	09/10/2000	ZEEBRUGGE
ASTURIAS	F74	SP	29/09/2000	09/10/2000	ZEEBRUGGE
GRAFTON	F80	UK	29/09/2000	09/10/2000	ZEEBRUGGE
LÜBECK	F214	D	29/09/2000	09/10/2000	ZEEBRUGGE
WILLEM VAN DER ZAAAN	F829	NL	29/09/2000	09/10/2000	ZEEBRUGGE
TRONDHEIM	F302	N	29/09/2000	09/10/2000	ZEEBRUGGE
NIELS JUEL	F354	DK	29/09/2000	09/10/2000	ZEEBRUGGE
BROCKLESBY	N33	UK	09/11/2000	13/11/2000	ANTWERPEN
LAPLACE	A793	FR	17/11/2000	20/11/2000	BRUGGE

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

1LZ J. BOLLEZ	26/09/2000	1LZ K. SANDERS	26/09/2000
1LZ D. BORMS	27/09/2000	1LZ S. SUYS	26/09/2000
1LV T. CHARLIER	26/09/2000	1LV G. TERRYN	26/09/2000
1LZ R. DE BODE	26/09/2000	1LZ R. VAN DEN BROECK	26/09/2000
1LZ P. DE COCK	26/09/2000	1LZ R. VANHERLE	27/09/2000
1LV A. DEFAYS	26/09/2000	1LZ K. VERBOUW	26/09/2000
1LV W. DEGRIEVE	26/09/2000	LDV B. COPPIETERS DE GIBSON	26/09/2000
1LZ P. DEPOORTER	26/09/2000	LTZ N. COTTYN	26/09/2000
1LZ E. DEVOS	26/09/2000	LTZ P. HANON	27/09/2000
1LV M. EVRAD	26/09/2000	LTZ G. SCHOTTE	26/09/2000
1LZ C. GILLIS	26/09/2000	LTZ F. VAN DE KERCKHOVE	26/09/2000
1LV C. ISERENTANT	26/09/2000	LTZ M. VAN DER VELPEN	26/09/2000
1LV M. ISERENTANT	26/09/2000	LTZ L. VAN TRICHT	26/09/2000
1LZ S. OTS	26/09/2000	LTZ J. VERVENNE	26/09/2000

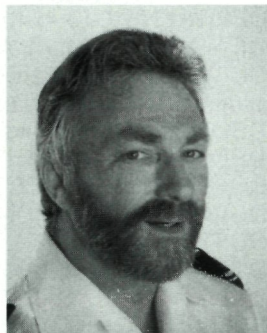
Ltz	D. VLAMYNCK	26/09/2000	1MR	S. VERMEIRE	26/09/2000
KAP	J. DE BRUYCKER	26/09/2000	MTC	J. BOSTEELS	27/09/2000
VTZ	K. DE WINTER	26/09/2000	MTC	B. BULLYNCK	27/09/2000
VTZ	B. NOBLE	26/09/2000	MTC	M. DECLERQ	27/09/2000
VTZ	B. PENNINGER	26/09/2000	MTC	E. DEPETS	26/09/2000
VTZ	R. SCHALLIER	27/09/2000	MTC	R. PLOVY	27/09/2000
VTZ	P. VAN TIGGEL	27/09/2000	MTR	J. BARDOUL	26/09/2000
2VZ	O. BEYLS	26/09/2000	MTR	B. CANTANHEDE	26/09/2000
2VZ	H. VANDE GAER	26/09/2000	MTR	J. COENS	26/09/2000
2VZ	B. VANHUYSSSE	26/09/2000	MTR	J. DERUDDER	26/09/2000
1OM	M. DEWULF	26/09/2000	MTR	P. EVERS	26/09/2000
1MP	M. SCHELFHAUT	26/09/2000	MTR	L. FONTEYN	26/09/2000
1MC	M. BOUCHE	26/09/2000	MTR	J. GREGOIRE	26/09/2000
1MC	F. BRAL	26/09/2000	MTR	C. IEVEN	26/09/2000
1MC	L. BRUYNEEL	26/09/2000	MTR	M. MEEUS	26/09/2000
1MC	C. DE GRYSSE	26/09/2000	MTR	R. PALERMO	26/09/2000
1MC	G. DEBOUCK	26/09/2000	MTR	A. VAN KELF	26/09/2000
1MC	J. DENAUW	26/09/2000	MTR	S. VANBRABANT	26/09/2000
1MC	J. DIERICK	26/09/2000	2MR	J. ARENS	26/03/2000
1MC	K. LEFEVRE	26/09/2000	2MR	D. MOORS	26/03/2000
1MC	A. LINGIER	26/09/2000	KMC	R. WITTEVRONGEL	26/09/2000
1MC	R. MECHELE	26/09/2000	KMC	P. DECEUNINCK	26/09/2000
1MC	J. SABBE	26/09/2000	KMC	P. DE GRAEVE	26/09/2000
1MC	P. SIMUS	26/09/2000	KMC	M. LANGHE	26/09/2000
1MC	M. TILLMANNS	26/09/2000	KMC	J. DELFORGE	26/09/2000
1MC	F. VAN BRANDE	26/09/2000	QMC	A. LEDAIN	26/09/2000
1MC	D. VAN BREE	26/09/2000	KMC	W. NYS	26/09/2000
1MC	R. VAN OOTEGHEM	26/09/2000	KMC	D. PORTAEL	26/09/2000
1MC	M. VAN VAEK	26/09/2000	KMC	P. ROEMAET	26/09/2000
1MC	M. VANDENDRIESSCHE	26/09/2000	KMC	F. SLEUYTER	26/09/2000
1MC	D. WESEMAEL	26/09/2000	KMC	P. VEECKMAN	26/09/2000
1MR	S. BAUWENS	26/09/2000	QMT	M. CIESLEWITCZ	26/09/2000
1MR	J. BRAET	27/09/2000	KMT	M. DECLERCK	26/09/2000
1MR	J. DE DONDER	27/09/2000	QMT	P. DEMARET	26/09/2000
1MR	F. DEGRIECK	27/09/2000	KMT	Y. LAGRANGE	26/09/2000
1MR	L. DELVAUX	26/09/2000	KMT	J. MAES	26/09/2000
1MR	V. ENGELBOS	27/09/2000	KMT	J. SILVERSMET	26/09/2000
1MR	T. FRANCOIS	26/09/2000	KMT	L. VERMEIRE	26/09/2000
1MR	J. GODART	27/09/2000	MA1	S. BALLEGEER	26/06/2000
1MR	G. HUYGH	26/09/2000	MA1	C. BEECKMAN	01/06/2000
1MR	F. KLINKHAMMER	27/09/2000	MA1	J. BORREMANS	01/09/2000
1MR	I. LEBBE	26/09/2000	MA1	J. BOSMANS	01/06/2000
1MR	M. LODEWYCKX	27/09/2000	MA1	D. BOUCHAT	01/06/2000
1MR	V. MEES	26/09/2000	MA1	W. BRENDONCK	26/03/2000
1MR	P. MEYERS	27/09/2000	MA1	S. CATTIE	26/03/2000
1MR	D. MINSART	27/09/2000	MA1	C. CLOOSTERMANS	26/03/2000
1MR	M. OHNEMUS	27/09/2000	MA1	I. DAUTEL	01/09/2000
1MR	V. PATTYN	27/09/2000	MA1	N. DEBRUYNE	26/03/2000
1MR	P. RAU	26/09/2000	MA1	S. DE MEYER	26/03/2000
1MR	D. RYCKAERT	27/09/2000	MA1	T. DRUINE	26/03/2000
1MR	L. SAUSSEZ	27/09/2000	MA1	F. DUMONT	01/09/2000
1MR	C. SLEMBROUCK	27/09/2000	MA1	J. FICKERS	26/03/2000
1MR	D. Taelman	26/09/2000	MA1	E. MARIAGE	01/09/2000
1MR	P. TONON	26/09/2000	MA1	V. THILY	26/06/2000
1MR	P. VAN DE MERGEL	26/09/2000	MA1	B. VANDEN ABEELE	01/09/2000
1MR	P. VAN DYCK	27/09/2000	MA1	L. VANDENBROUCKE	01/06/2000
1MR	M. VAN MEENEN	27/09/2000	MA1	K. VAN SPEYBROECK	01/09/2000
1MR	M. VERFAILLE	27/09/2000	MA1	K. VERLINDE	01/09/2000

Met rust

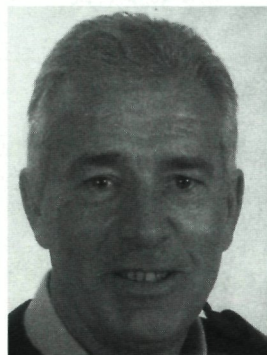
Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



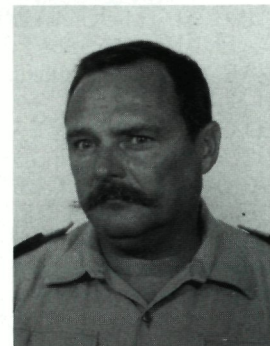
ADF C. THIBAUT DE MAISIÈRES



IMP S. DEMOULIN



QMC J. TAYMANS



KMT F. CARELS

KTZ E. ALLEMAN
ILV C. BOUCHART

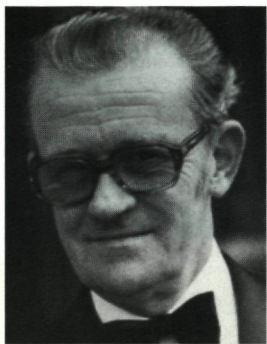
MPC W. JANSSENS
SMU O. POURTOIS

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

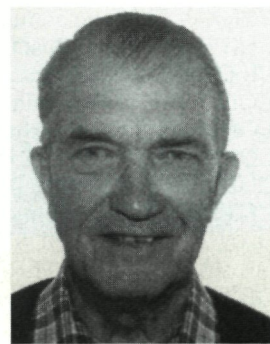
IMR D. VAN DEN BERGH



CPC (e.r.) J. VELGHE



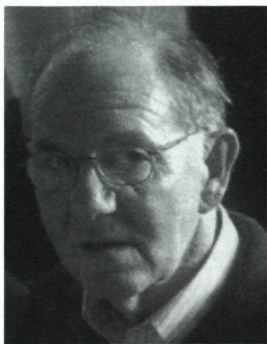
IMP (e.r.) R. LEBEGUE



IMC (b.d.) J. CATTELLION



IMC (b.d.) O. MATZ



IMC (b.d.) D. VELGHE



MUI (e.r.) R. MARCHAND

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

WELDOENDE LEDEN

MEMBRES BIENFAITEURS

ABELOOS M. Luitenant-ter-zee 1e Kl -
MIDDELKERKE
ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - KRAAINEM
BAERT H. - HASSELT
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
HOUTAIN-LE-VAL
BAUSCH-HENGEN F. - SENNINGEN
BECKERS L. - LEFFINGE
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BELG.MARINE SCHILDERS VZW - BORGERHOUT
BELLEMANS R. - TUBIZE
BERO M. - OOSTENDE
BERTIEAUX J.-M. - EUGIES
BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
BIEBUYCK M. - DESTELBERGEN
BILLET G. - BRUGGE
BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION
VALMONT
BLAUWET R. - ASSEBROEK
BOECKMANS R. - BRUXELLES
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHES B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Maître principal chef - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
BURGAIN J. - WAREMME
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-
KWERPS
CARLIER L. Fregatkapitein (R) - PARIS
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - BRAINE
LE CHATEAU
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
CORPS DES CADETS DE MARINE - BRUXELLES
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DE BACKER T. - STERRENBEEK
DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
BRUXELLES
DECORTE B. - OOSTENDE
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.-M. Lieutenant de
vaisseau 1e Cl R.Hr. - BRUXELLES
DEFEYT A. - BRUXELLES
DEHAENE-VERBEKE J.-L. - VILVOORDE
DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl - WATERLOO
DE LAUW R. Eerste meester-chef (b.d.) -
MIDDELKERKE
(†)DELGOFFE V. Capitaine de frégate R.Hr. -
SCHILDE
DELPRAT L. Capitaine de covette - BRAINE-LE-
CHATEAU
DEMANET M. - FLOREFFE
DE METS A. - VARSENARE
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL

DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - BRUGGE
DEPOORTER V. - HOEVENEN
DEPREZ M. - PARIS
DEROO J. - LOVENDEGEM
DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) -
BRUXELLES
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESMET 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
DOLLENDORF P. - BUTGENBACH
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
OOSTENDE
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
DURY A. - BRUXELLES
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - OVERIJSE
ESCH P. - BRUXELLES
FALASCA A. - CHIEVRES
FILIAERT A. - GENT
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) -
BRUXELLES
GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
GERMEAU T. - SINT-NIKLAAS
GHEYSSENS G. - DILBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
GOOSSENS J. - EVERE
HACHA Ch. - HERENT
HANTON J.M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE
HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUXELLES
HELLEBAUT P. - AALST
HELLEMANS M. Kapitein-ter-zee SBH -
ANTWERPEN
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) -
BREDENE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERMIS SODALES - OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE
HESSENS F. - ANTWERPEN
HEUSDENS R. - STOU MONT
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUSSEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e
Cl R.Hr. - BINCHE
HUBERT F. - FRANIERE
HYDEX N.V. - RUISBROEK
IMMOVA - BORGERHOUT
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
LABORDERY Ph. - MECHELEN
LACROIX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
BRAINE-CHATEAU
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. -
BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM

LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEBON J. - COUVIN
 LEDOUX D. - PROFONDEVILLE
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Wwe Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX R. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN 6
 LURQUIN L. Divisiadmiraal (b.d.) - BRUXELLES
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MALHERBE G. - HASSELT
 MARINE CLUB OOSTENDE - 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
 MICHIELSENS M. Ere-meester-chef - ST. ANDRIES
 MOENS H. - RUMST
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 NVOZMK - GEEL
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - LEUVEN
 PAQUET A. - LIGNEUVILLE
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PELS A. Kapitein ter lange Omvaart - ANTWERPEN
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK
 PIERARD R. - JAMBES
 PINTELON J. Erekorvetkapitein - LENNIK
 PIRONGS P. - TONGEREN
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) - HALTINNE
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RAVET L. - BRUXELLES
 REYNIERS O. Eerste meester-chef (R) - ST. NIKLAAS
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
 ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME - MALMEDY
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau 1e classe (R) - 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
 SUYS S. Luitenant-ter-zee - ASSEBROEK
 TAS J. - WAASMUNSTER
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) - TERVUREN
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THE NELSON SWEEPERS - TIENEN
 THIBAUT DE MAISIÈRES Ch. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT
 THOELEN G. - KOERSEL
 TONNEAU M. - WILLEBROEK
 TOREMANS G. - KESSEL-LO
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VAISIÈRE M. - MONTIGNIES S/S
 VALCKE A950 - ZEEBRUGGE
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE
 VAN BELLE L. - GENTBRUGGE
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein MAB - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE
 VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - DEERLIJK
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VANDENBERGHE J. Kapitein-ter-Zee (T) - BRUGGE
 VANDENBERGHE Y. - BRUXELLES
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VANDENDAELEN M. Capitaine de frégate (R) - WOLUWE SAINT LAMBERT
 VAN DEN ENDE M. - MERKSEM
 VAN DER AVOIRT N.V. - WILRIJK
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTER
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 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 A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) - ANTWERPEN
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
 VAN NECK D. - AALST
 VANOVERBEKE Ph. Korvetkapitein - VELDEGEM
 VARGA M. - DEURNE
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
 VERLEYE J. - BRUGGE
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VITTONNE V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT - OOSTENDE
 WARNAUTS P. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
 WAUCQUEZ B. - BRUSSEL
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - LEFFINGE
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE
 ZOETE M. - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 5 december 2000
Clôture à la date du 5 décembre 2000

SIEMENS

Information
meets
Communication

Siemens n.v.
Information and Communication Networks
T: 0800 16 020