

NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT
REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

45e jaargang - 45e année - n° 268 / 3e trimestre - 3e trimestre 2002

Ts'in Li Houang-ti
Het China der Belgen

Le propulseur Voith-
Schneider est une
merveille

Onze loodsboten
van 1830 tot heden

Les peintres de la
Marine et
leurs aspirants

NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP NEPTUNUS

door storting/overschrijving van
€ 15 op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30 van
NEPTUNUS, Oostende

U kan ook een beschermend
abonnement van 20€ nemen,
wat overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van het
tijdschrift of nog beter...
een weldoend abonnement
aan € 30.



RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A NEPTUNUS

par versement/virement
de € 15 sur notre compte en
banque n° 473-6090311-30
de NEPTUNUS, Ostende

Vous pouvez également pren-
dre un abonnement de soutien
de 20€ ce qui correspond au
prix de revient réel de la revue,
ou mieux encore...
un abonnement de
bienfaiteur € 30.



"NEPTUNUS"

45e jaargang - 45e année nr. 268 - 2002/3

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

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:
J.-C. Vanbostal - Assebroeklaan, 84 - 8310 brugge

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

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

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift
Revue Maritime Trimestrielle

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

Prijs per nummer:	€ 4,50
Prix par numéro:	€ 4,50
Abonnement:	€ 15,00 (jaarlijks - annuel)
	€ 20,00 (beschermend - soutien)
	€ 30,00 (weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland:	€ 33,00
Abonnement étranger:	€ 33,00

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 auteur

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen
que ce soit, sans autorisation écrite de l'auteur

In België gedrukt bij "Vanden Broele nv", 8000 Brugge
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele sa", 8000 Brugge

Copyright 2002 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:
Jean-Claude Vanbostal - Assebroeklaan, 84 - 8310 Brugge

INHOUD

SOMMAIRE

nr 3 september 2002
septembre

Weldra opnieuw een echte «Belgische» handelsvloot	
door JB	190
«Miniship Belgium»	
door L. Van Cant	191
La Belgique maritime honore le Lieutenant Victor Billet	
par H. Rogie	193
Nice to know	195
Aanleggen van vreemde militaire schepen in België	
Escales de navires militaires étrangers en Belgique	197
Kroniek van het personeel	
Chronique du personnel	198

Ts'in Li Houang-ti Het China der Belgen (I)	
door R. Thys	139
Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (V)	
par A. Delporte	144
Evolutie van het scheepsbouwprogramma van de Amerikaanse Marine (Deel I)	
door L. Naessens	148
Le propulseur Voith-Schneider est une merveille	
par G. Linet	157
Info Marine	161
Dubbele primeur voor Eguermin	
door G.A.H. Toremans	177
Minewarfare Gaming Section beschikbaar in 'Mobiele' versie	
door G.A.H. Toremans	179
De Command Leadership Course (CLC)	
door G.A.H. Toremans	180
Lobelia naar MCMFORNORTH	
door G.A.H. Toremans	181
Les peintres de la Marine et leurs aspirants	
par Saint Bernard du Spuikom	182
Onze loodsbotten van 1830 tot heden (I)	
door R.F. Coulier	183
Maritiem panorama	
Eerste semestriële cijfers 2002 belgische kusthavens	
door H. Rogie	188

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

Dienst publiciteit - Service publicité
C. Cappon

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

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte/Rekening 473-6090311-30
€ 15 jaarlijks / annuel
€ 20 beschermend / protecteur
€ 30 weldoend / bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

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

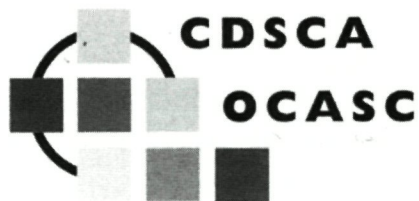
Président - Voorzitter: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

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

Kaft:
Couverture: Foto/photo: © S. Van Ransbeek



SOCIALE DIENST
SERVICE SOCIAL



WINKELS
MAGASINS



VAKANTIES
VACANCES



FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE



HUISVESTING
LOGEMENTS

Een greep uit de diensten van
DE CENTRALE DIENST
voor **SOCIALE**
en **CULTURELE ACTIE**

Un aperçu des services de
L'OFFICE CENTRAL
d'ACTION SOCIALE
et **CULTURELLE**

Ten behoeve van
de leden van de
militaire gemeenschap

Voor alle verdere informatie
kunt u terecht bij
de Directie Informatie
en Communicatie

Au profit des membres
de la communauté militaire

Pour tous renseignements
complémentaires adressez-vous
à la Direction Information
et Communication

CDSCA
Leuvensesteenweg 392
1030 Brussel

OCASC
Chaussée de Louvain 392
1030 Bruxelles

Tel. burger/civ 02/739.02.46-91

Tel. militair/mil 3687 ext. 246-291
EVERE-ZUID/SUD

Telefax 02/739.02.29

e-mail ocasc@skynet.be

Belgische kolonisatieprojecten in de 19de eeuw

Ts'in Li Houang-ti Het China der Belgen (I)

Het belang der Belgen bestaat erin territoriale concessies te krijgen om te koloniseren zonder dat men het merkt.

Leopold II

Wij moeten ons bedienen van de vreemdelingen, maar niet toestaan dat vreemdelingen zich van ons bedienen.

Li Hong-tchang

"Ts'in-Li Houang-ti - Verheven Heer Li van China". Waarom deze titel? Omdat naast deze van Koning der Belgen en Soeverein van de Onafhankelijke Kongostaat, het volkomen met de ambitie van onze Koning Leopold II strookte om daar ook nog de titel van Keizer van het Hemelse Rijk aan toe te voegen. Niet eens zo utopisch trouwens zoals zal blijken na het lezen van deze artikelenreeks.

De titel Ts'in is evenmin lukraak gekozen: de koning van het kleine Ts'in-rijkje, Tscheng, dat het zuiden van het huidige Kansou en Chensi omvatte, slaagde er in nauwelijks tien jaar in het feodale China te herenigen. Waarna hij zich in 221 v. Chr. de titel van Ts'in Che Houang-ti (Verheven Heer uit het huis van Ts'in) aanmat. Er was terug een keizerlijke dynastie: de Ts'ing (niet te verwarren met de laatste Ts'ing-dynastie die in 1911 ten onder ging). Uit de naam van zijn "Huis" ontstond later al naar gelang van de taal de landsnaam China, Kina, Cina, Tchinistan enz. De bewoners van het Hemelse Rijk (nog een westerse naam, onbekend in China), gaven hun land meer prozaïsche namen zoals Tchong Hua (Bloem van het Midden - de huidige officiële naam), Tchong Kouo (Middenrijk), T'ien-hia (Onder de Hemel).... Op dit deel van China, Ts'in, maar dat intussen Kansou werd genoemd, was het dat Leopold II zijn blikken had laten vallen als kolonisatiegebied.

Li: als men bedenkt dat om de naam Nixon te schrijven de Chinezen die naam uiteenrafelen in Ni, Ke, Son en voor aspirine zelfs vier ideogrammen gebruiken (a-si-pi-ling), dan kon hier Li als verkorting voor Leopold wel volstaan. Li is in de rest van het verhaal bovendien de eeuwige tegenspeler van Leopold, in de persoon van Li Hong-tchang, de onderkoning van Tchili.

Houang-ti is de duizendjarige titel van de vorsten van China, die in het Westen onveranderlijk als "keizer" vertaald wordt. Houang is "verheven" maar heeft ook de betekenis van "geel" en "eerste"; Ti betekent vorst of Heer.

Meer dan 90 jaar geleden brak in Hankou, de stad die koning Leopold II als draaischijf had gekozen voor zijn Chinapolitiek, de revolutie uit die een eind zou maken aan het ca. 4000 jaar oude Chinese Keizerrijk. Het land was toen, in 1911, nog maar net en schoorvoetend de moderne tijd ingestapt, nadat het zoals nooit eerder beledigd, vernederd, vertrappeld en uitgebuit was door naties uit Europa en door het verwante en naburige Japan. Het was voortdurend aangevallen en ook verslagen geworden maar het had

nooit zijn fierheid verloren. Dit cultuurvolk betaalde een zeer hoge prijs voor de opgedrongen "westerse vooruitgang". Maar het zou nu niet lang meer duren alvorens het revanche zou nemen op de Europese barbaren die zich toen al ruim 70 jaar te buiten waren gegaan aan plunderingen, brandstichting en geweldplegingen van allerlei aard.

Zeer lang werd de legende levendig gehouden als zou ons eigen land, als enige Westerse natie, zich in China gedragen hebben als een brave uit-

schieder: het land dat op geen verovering uit was, zoals de Chinezen lange tijd zelf geloofden! Maar, net zoals wij, hebben ook zij gedurende decennia niet precies geweten hoe de vork in de steel zat. Of liever, wie en wat allemaal achter de Belgische "onschuld" schuil ging. Het was alleen maar wegens onze beperktere middelen of omdat de anderen er een stokje voor staken, dat we ook niet gingen plunderen en bombarderen. Maar in alle andere opzichten waren de Belgen even "knap" als de Engelsen, Fransen,

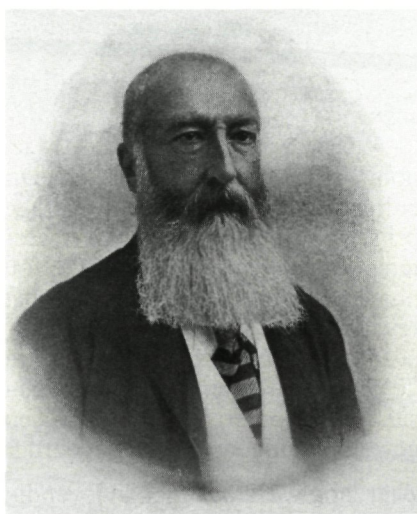
Duitsers of Russen, of zelfs Japanners, Amerikanen en Italianen.

Dat alles leert ons in hoofdzaak de privé-correspondentie van enkele zogeheten prominente figuren, Leopold II op kop. Een uiterst geduldige dame, Dr. Kurgan, ging erin snuffelen en wijdde op basis ervan een studie van 1000 blz. aan de "lieflijke" bezigheden in China van de zogenoemde zakenkringen. Zij publiceerde haar werk onder de revelerende titel "Léopold et les groupes financiers belges en Chine". Een andere, ditmaal Engelse dame, Barbara Emerson, ging bij Dr. Kurgan te rade om een hoofdstuk te kruiden in haar boek "Léopold II, le Royaume et l'Empire" (1980), maar voegde er eveneens eigen opzoekingswerk aan toe. Zo mogelijk nog kleurrijker en waarachtiger was het werk "L'Arbre blessé" van de Chinees-Belgische schrijfster Han Suyin die het allemaal voor een groot deel zelf meemaakte en wier vader in België "spoorwagschool" liep alvorens zelf de werken aan de Ijzeren Weg van de provincie Setchouan te leiden. Hun werken waarborgen de waarachtigheid van huidige bijdrage en brengen ons op het spoor van drie, ditmaal Chinese, prominente figuren die aan de Belgische spoorwegobsessie zeker zoveel verdienden als een Empain, Warocqué of Thys (niet te verwarren met schrijver dezes!). Het zijn Cheng Hin-souen van de Keizerlijke Chinese Spoorwegmaatschappij, Chang Kie-tong, onderkoning van Kiangsou en omliggende provincies en Li Hong-tcheng, onderkoning van Tchili, minister en diplomaat en de "fil rouge" van dit Belgisch-Chinees verhaal.

Wie mocht geloven in de bekommernis van de Europeanen om overal ter wereld, uitsluitend uit menslievendheid, het welzijn en de welvaart der achtergebleven en zogenaamde barbaarse volkeren te bevorderen, heeft het helemaal verkeerd voor. Bij geen enkele kolonisatie is ooit enige menselijkheid vertoond; men kwam gewoon om te veroveren en te exploiteren: voor de centen, voor het bezit en voor de macht. In China was het niet anders. En dat land, dat zelf op een veel rijkere en oudere cultuur kon bogen, had nu niet precies behoefte aan Europese bescha-

ving. De Chinees was geen barbaar en geen achterlijke. Het land was groot en dichtbevolkt en kon voor zichzelf zorgen. Maar er was heel wat te vinden en nog meer te verdienen, zodat de Europese naties het niet konden laten er voet aan wal te zetten en er handel te drijven, tegen de zin van de Chinezen. En toen deze laatsten onwillig bleven tegen de westerse opdringerigheid werd hun verkeerde houding hen duidelijk gemaakt met bombardementen, brandstichtingen, plunderingen en dies meer.

Zoals Sir Robert Hart, de directeur van de Engels-Chinese douane rond vorige eeuwwisseling, het door de Chinezen deed zeggen: "Wij hebben u, vreemdelingen, niet uitgenodigd bij ons te komen maar u hebt ons uw aanwezigheid opgedrongen. Wij hebben u toegestaan het soort handel te drijven dat u bevredigde maar u voegde daar smokkelarij en opiumhandel aan toe en toen we trachtten dit te stoppen verklaarde u ons de oorlog. U legde ons nieuwe dictaten op. In plaats van u als vrienden voor te doen beledigde u ons en stelde u opnieuw eisen tot schadeloosstelling. Na onze kusten en havens eist u nu dat we onze rivieren voor u openstellen. Waarom behandelt u ons niet zoals u andere naties behandelt?" Aldus Robert Hart die er zelf 30 jaar China had op zitten, de inwoners dus bijzonder goed kende, doch in werkelijkheid niet dat respect voor hen opbracht dat hij in 1908 in een artikel in "Larousse pour tous" tentoonspredde.

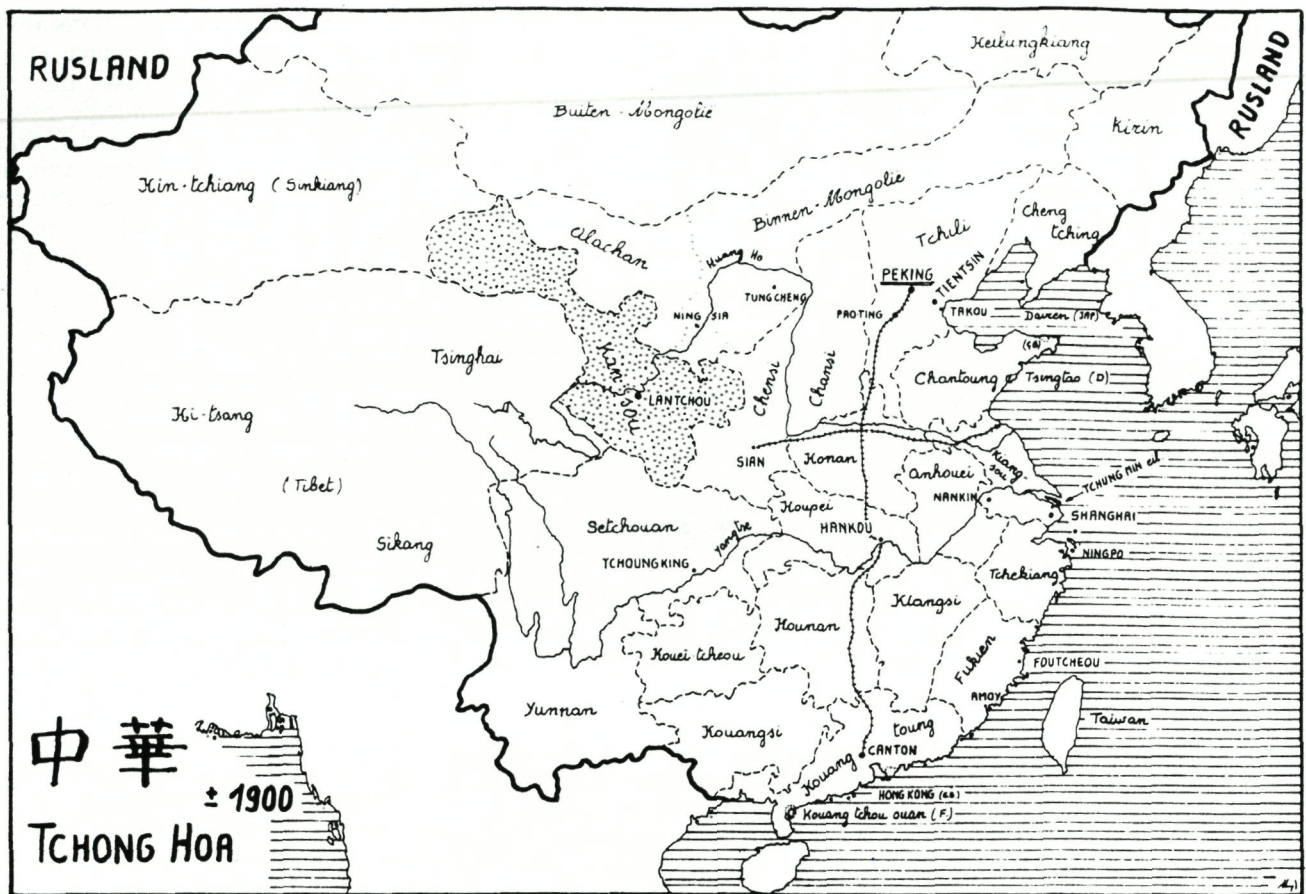


Koning Leopold II
Souverein en ... Houang-ti

De bedoelingen van Leopold II

Dacht soms iemand dat de intenties der Belgen -althans van sommigen onder hen- van deze van de grootmachten van die tijd verschilden? Leopold II had het niet duidelijker kunnen stellen dan in zijn brief van 18 januari 1900 aan de heer Wiener van de Banque de Bruxelles: "Het belang der Belgen bestaat erin territoriale concessies te krijgen om te koloniseren zonder dat men het merkt"; want "België mag geen slechte bedoelingen laten blijken" en "zijn zwakte en geringe omvang konden het helpen om er een praktisch overheersende positie in te nemen." Of nog van de hand van de Belgische gezant in Peking, A. 't Kint: ".het is slechts onder de bescherming van de Franse en Engelse bajonetten dat we zullen slagen in de bouw van onze spoorwegen." En om te besluiten nog eens Leopold II: "Ik wil de rugengraat van China", daarmee doelend op de spoorlijn Peking-Hankou die we dan ook zouden aanleggen. Leopold II had slechts één bedoeling nl. zijn geld in grote en liefst zeer renderende zaken te investeren, maar dan ook zoveel mogelijk te diversifiëren. Zelfs als soeverein van onafhankelijk Kongo, waarin hij zijn persoonlijk fortuin had gestoken maar dat in die periode nog altijd verlieslatend was, zag hij uit naar andere streken waar winst te boeken was die dan weer in zijn rijk in Afrika kon gepompt worden. Hij werkte hoofdzakelijk via tussenpersonen en instellingen zoals de Société Générale, Cockerill en dergelijke die hij dan voor projecten trachtte warm te maken. Alles was meegenomen, als het maar opbracht: tram- en spoorwegen, dijken-, scholen- en wegenbouw, industrialisatie... Zo zei hij eens: "Het is van wezenlijk nationaal belang dat de Belgen profijt halen uit de beste zaken in China", waar hij met nationaal belang dit van enkele Belgen bedoelde.

Wat we de Chinese aangelegenheid zouden kunnen noemen was in grote trekken een bijna persoonlijke zaak van Leopold II, zoals verder zal blijken. Op basis van de geboekte resultaten zoals de aanleg van de spoorlijn Peking-Hankou, deelname aan de lijn Hankou-Canton, de toekenning van een concessie in Tient-



sin, mijnconcessies, missionering van Kansou en dies meer, zou men dan ook geneigd zijn daar een geniale trek van onze koning in te zien. Maar in deze zoals in alle andere koloniale aangelegenheden is het genie van de koning ver te zoeken, tenminste als men grond- en bank-speculaties, manipulaties, geldtransferten en dies meer niet als geniale menselijke bezigheden wil zien! De waarheid is dat Leopold II bijna steeds de grote mogelijkheden achterna liep en trachtte een graantje mee te pikken (of af te pikken zoals de anderen trouwens ook deden!), en zich dan opwierp als de onontbeerlijke derde man.

De Opiumoorlog

China had zich tijdens de opiumoorlog zwak getoond. Op militair gebied althans, want, zelfs met de decadente Tsing-dynastie aan het hoofd, was het vastberaden opgetreden in een aangelegenheid waarin het overschot van gelijk had: verbod op de opiumhandel die niet alleen de volksgezondheid schaadde maar ook in ernstige mate de staatskist.

Op 10 maart 1839 hadden de autoriteiten van Canton de invoer van opium verboden. Aangezien de Engelsen zich niet stoorden aan het verbod werden de goederen door de Chinezen geconfisqueerd, met als gevolg een oorlogsverklaring door Engeland. Tegen de Britse militaire superioriteit waren de Chinezen niet opgewassen. Ze waren dan ook verplicht te onderhandelen en ze moesten Hong-Kong afstaan, oorlogsschatting betalen en Canton openstellen voor de handel (21.1.1841). Maar voor de ene, Engeland, was het niet genoeg en voor de andere, China, was het teveel. De krijgsverrichtingen werden hervat en Ning-Po en Shanghai bezet (18.6.1842), waarna op 29 augustus een nieuw akkoord tot stand kwam te Nankin: vijf havensteden, nl. Canton, Ning-Po, Amoy, Shanghai en Fou-Tcheou, werden voor de handel opengesteld en Britse consuls konden zich er vestigen; voorts werd de schadeloosstelling verdubbeld en kwam er vrij vervoer en transit voor Britse goederen. Het was voor de Europeanen te mooi om waar te zijn; en ook voor de Amerikanen die zich, zoals de Fran-

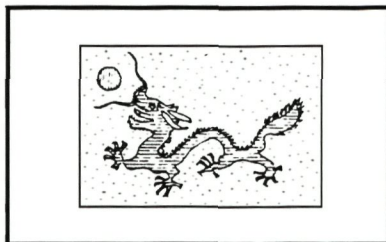
sen, verdrongen om gelijkaardige gunstige voorwaarden te verkrijgen. Maar ook België ontbrak niet op het appel en bedong met het verdrag van 25 juli 1845 dezelfde handelsconcessies als die toegekend aan de Britten, Amerikanen en Fransen. Maar de nu volgende gebeurtenissen zouden ons een heus handelsverdrag opleveren. Daarvoor wou echter onze koning Leopold I, op aandringen van zijn zoon de Hertog van Brabant, de toekomstige Leopold II, ook nog onnodige roem behalen, zoals verder zal blijken.

Hoe dan ook werden de akkoorden met de westerse landen niet uitgevoerd of kwamen deze landen, zoals Engeland, aandraven met extra eisen. Dit gebeurde o.m. naar aanleiding van de Taiping-opstanden tegen de Mandsjoe-dynastie. Maar dat was niet de onmiddellijke oorzaak van de volgende botsingen. Op 8 oktober 1856 werd een Engels schip, de Arrow, door de Chinezen aan de ketting gelegd omdat het opiumsmokkelaars aan boord had. Toen het werd vrijgegeven eisten de Britten verontschuldigingen; die kwamen er niet met het gevolg dat

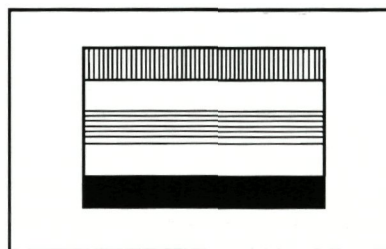
de Britten de forten rond Canton bombardeerden. Alsof dat niet voldoende was werd de moord op een Frans missionaris door zowel de Britse als de Franse regering aangegrepen om op 3 maart 1857 de oorlog te verklaren. Eens te meer werd Canton gebombardeerd. Daarop volgde op 27 juni 1858 het verdrag van Tientsin waarbij het verdrag van 1842 werd bevestigd. Maar ook deze overeenkomst was voor de Chinezen slechts een pauze in het permanent conflict met de Europeanen. De staat van oorlog bleef bestaan!

De Peking-expeditie

Het was daar dat Leopold I de kans zag om ook 'met de groten te kunnen meedoen'. Op 10 mei 1859 had hij een onderhoud met de Franse ambassadeur omtrent het zenden van een Belgische expeditiekorps. De Fransen, die wat steun konden gebruiken, zeker als tegenwicht voor de Briste alomtegenwoordigheid in China, waren niet gekant tegen het voorstel. In zover zelfs dat onze koning in september zelf naar het zomerverblijf van de Franse keizer Napoleon III in Biarritz toog. Deze laatste had graag een Belgisch contingent van rond de 1500 man gezien, terwijl Leopold het grootser zag met 3 à 4000 manschappen. In ieder geval waren er problemen inzake transport, voedselvoorziening en soldij. En dat was een kwestie van centen die opgelost diende te worden door regering en parlement. Dus trachtten Leopold I en de hertog van Brabant de minister van oorlog warm te maken voor deze zaak. Maar wel moest het potje zolang mogelijk gedekt blijven: "...men moet beginnen", schreef de latere Leopold II op 4 oktober 1859, "met een diplomatiek vergelijk te regelen. Eenmaal dit bekomen, zouden we een goede kans maken op succes. Voor het ogenblik mag evenwel de uitdrukking Belgische expeditie onder geen beding gebruikt worden." En op 3 november volgde zijn programma: "Als we erin slagen 4500 Belgen naar Peking te sturen moet men wel erg onhandig zijn om niet van een dergelijk strategisch punt (sic) te profiteren evenals van de steun van de geallieerden."



Chinese vlag 1890-1912.



Chinese vlag 1912-1928.

Dat was echter vooruitlopen op de kwestie. De regering van Charles Rogier was inderdaad radicaal tegen nadat het al zoveel geld had moeten spenderen aan de Antwerpse fortificaties. Op 13 november viel het verdict van de regering: geen Belgisch expeditiekorps; enkele dagen later ontving de koning een nota van zijn minister van buitenlandse zaken, A. de Vrière, waarin de weigering van de Belgische regering werd uiteengezet. Voor Leopold was de zaak dan ook afgesloten, hoewel hij er op de nieuwjaarsreceptie op het paleis nog even op terugkwam en op 17 februari 1860 de hertog van Brabant in de Senaat zijn spijt uitdrukte over deze voor het land verloren kans om vaste voet te krijgen in China.

Het Yangtse-eiland

Dit verlangen van vorst en troonopvolger om een expeditiekorps naar China te sturen had, zoals men kan vermoeden, geenszins een humanitair doel. Een publicatie van de hand van generaal Brialmont, als bij toeval verschenen op het einde van 1859, bracht de ware bedoelingen van de opdrachtgever, de hertog van Brabant, aan het licht. Het werk werd eerst naamloos gepubliceerd in de Revue de l'Armée, en verscheen begin 1860 in de vorm van een brochure van 219 blz. onder de omslachtige titel: "Complément de l'oeuvre de 1830. Etablissements

à créer dans les pays transatlantiques. Avenir du commerce et de l'industrie belges". Hoewel transatlantisch genoemd, handelde zowat de helft van de tekst over China! Men kon er het ongelijk van de Belgische regering zo uit aflezen. De reactie was dan ook navenant. Charles Rogier, de eerste minister, vond de koloniale aspiraties van de toekomstige Leopold II "een droom die onvermijdelijk zal vergaan". De minister van oorlog, Chazal, die vóór de publicatie een exemplaar van de brochure ter inzage had gekregen, had de kroonprins nochtans gewaarschuwd "niet de minste ruchtbaarheid aan dit geschrift te geven" en "dat een prins geen absolute principes moet verkondigen in termen die van aard zijn degenen die een andere mening zijn toegeedaan te kwetsen".

Wat China betrof pleitte Brialmont in essentie voor een deelname aan de Frans-Britse expeditie, teneinde daarna een oorlogsschatting van de Chinezen betaald te krijgen, evenals de concessie voor een eiland in de monding van de Blauwe Rivier of Yangtse Kiang. Het eiland dat Brialmont op het oog had was ongetwijfeld het omvangrijkste uit de monding van de rivier: Tchung Min, 965 km² groot, 70 km lang, vlak en langgerekt, rechtover de Shanghai delta met de Whang-poo rivier. Het zou inderdaad zeer geschikt geweest zijn als handelsnederzetting. Zoals gebruikelijk waren er zowel voorals tegenstanders. L'Indépendance Belge van 31.12.1859 vond het een ernstig onderwerp, wat ook de mening was van L'Etoile Belge. Pertinent tegen waren La Meuse en l'Observateur, en zoals hoger vermeld de regering. Van de kant van de publieke opinie was er omzeggens geen reactie; die had wel andere zorgen. In een toespraak tot de senatoren op 7 februari 1860 zette de hertog van Brabant evenwel de Belgen aan "...naar buiten toe uit te breiden"; hij geloofde "dat men geen tijd meer mocht verliezen, op gevaar af reeds zeldzame posities bezet te zien worden door meer ondernemende naties" en vroeg "de gelegenheden te grijpen die zich voordoen". De kroonprins vergat hierbij echter dat amper twee jaar voordien België zijn eerste daadwerkelijke overzeese bezitting, de

Rio Nunez kolonie in Afrika, had opgegeven omdat het jaarlijks een rente van 5.000F moest betalen! En in 1860, na nauwelijks 35 jaar onafhankelijkheid, hadden we de kans gekregen ons te vestigen in verschillende gebieden zoals de Nicobaren, Hokianga op Nieuw-Zeeland, in Abessinië, op de Westkust van Afrika, in Midden- en Zuid-Amerika..... allemaal 'gelegenheden' die te grijpen waren geweest!

De eerste spoorwegplannen

Inmiddels zetten de Fransen en de Engelsen hun plannen verder en op 1 augustus 1860 gingen ze met 16.000 soldaten aan land in de Golf van Petchili (Po Hai). De forten van Takou aan de kust werden ingenomen, Tientsin bezet op 24 augustus, en ingevolgd de moord op 20 van de 39 Britse onderhandelaars op bevel van keizerin Tse-Hsi werd Peking veroverd en het Paleis in brand gestoken, nadat het eerst zorgvuldig geplunderd werd. De keizerin moest door de knieën gaan en ze ging op alle eisen in. Engeland en Frankrijk kregen elk 8 miljoen taëls vergoeding. Rusland verkreeg het gezag over het Oussouri-territorium, waaromtrent 100 jaar later zoveel te doen zou zijn. Verder werden de bepalingen van vorige verdragen, o.m. dat van 1858, bevestigd en mochten voortaan diplomaten in Peking geaccrediteerd worden. Engeland en Frankrijk zetten zodoende de poort tot de handel met China wagenwijd open. In de loop van de volgende jaren werden handelsverdragen afgesloten met alle belangrijke zeevarende naties. Ook België was erbij in 1865. Vanaf 1864 had ons land zijn eerste vertegenwoordiger in Peking, nl. de welbekende 't Kint de Roodbeke, die we in het verleden vooral

in de Centraal-Amerikaanse kolonisatieplannen tegenkwamen.

De aanleg in 1863 door de Britten van een kort (15 km) smalspoorlijntje tussen Shanghai en zijn voorhaven Wusung, gaf 't Kint het idee dat er via spoorwegen in China heel wat te beginnen viel. Ze zouden het binnenland openstellen voor de handel die vooral op de kust geconcentreerd was. België was in dat opzicht goed beslagen. Het beschikte in 1865 over een relatief dicht spoorwegnet; het had uiterst bekwame ingenieurs en spoorleggers die in de buurlanden en ook overal ter wereld gevraagd werden. Er was dus personeel beschikbaar, ook voor de bouw van een Chinees spoorwegnet. Alleen de Chinezen zelf bleven dwarsliggen. Dus, vond 't Kint, moest men het over een andere boeg gooien: "Het is absoluut nodig dat we de meest energieke maatregelen treffen en de grootst mogelijke druk uitoefenen om ons doel te bereiken. Het is slechts onder de bescherming van de Franse en Engelse bajonetten dat we er zullen in slagen 'onze' spoorwegen te bouwen om de voornaamste Chinese steden met elkaar te verbinden." In dat kader speelde Leopold II, die inmiddels zijn vader was opgevolgd, met het idee van een maatschappij die "voor China zou worden wat de Indische Compagnie van Londen voor het Hindoestaanse Rijk is geworden". Hij dacht aan een multinationale maatschappij, met zetel te Brussel, die o.m. de bouw van spoorwegen en de mijnontginningen zou financieren. In 1868 trachtte hij geldschieters te vinden, zoals Krupp en de Londense bankiers Baring, maar zonder succes; de 25.000F die Leopold er zelf veil voor had waren ietwat te weinig om van start te gaan. Zodoende verdween het plan in de prullenmand. Eerder, in 1867, was

er reeds een poging gedaan door Britse en Belgische zakenlui om de Chinezen te interesseren voor de bouw van de lijnen Canton-Hankou, Hankou-Peking en Canton-Calcutta (Indië). Maar de Chinezen vreesden niet ten onrechte dat vooral de Britten op die manier hun troepen over het ganse binnenland zouden kunnen verspreiden. Zoals de Belgische diplomaat Ullens de Schoten terecht opmerkte: "De vooroordelen en het bijgeloof t.o.v. de spoorwegen zijn begrijpelijk. De Opiumoorlog, de plundering van Peking in 1860, de door de oorlog veroorzaakte ellende, hebben aan de Chinezen het gevaar doen inzien vreemdelingen toe te laten op hun grondgebied."

Maar voor Leopold moesten het niet noodzakelijk spoorwegen zijn die de Belgen ginder zouden gaan aanleggen. Als we er maar vaste voet kregen. "Daarom", zo schreef hij op 24 januari 1844 aan baron Lambert van Buitenlandse Zaken, "moeten we trachten ons te associëren met alle Engelse spoorwegplannen in China... Hoever staat het trouwens met het zenden van twee ingenieurs naar China? Zou men niet een mijningenieur en een ingenieur Bruggen en Wegen zenden, teneinde eventueel Peking onze diensten te kunnen aanbieden voor de dijkenbouw?" De koning was er inderdaad van overtuigd dat België in de beste positie verkeerde om van China concessies te verkrijgen door het wantrouwen van dit volk te overwinnen en zijn gevoeligheid te sparen.

Wordt vervolgd

R. Thys

秦始皇

Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (V)

L'ÉPOQUE IMMÉDIATEMENT AVANT NOTRE INDÉPENDANCE

De Coster

Nous devons être prudents, en traitant des activités maritimes des **De Coster**, de les séparer en trois périodes: gantoise, ostendaise et anversoise. Mais nous ne connaissons que des bribes de leurs généalogies, ce qui nous empêche de les relier entre elles, le cas échéant.

Gand:

À l'origine les De Coster auraient appartenu au cercle des "grandes familles" impliquées dans l'industrie textile à Gand. Et ils auraient eu dans cette ville un chantier où furent construites par exemple pendant la "période française" 3 canonnières pour Napoléon; c'est ce chantier qui aurait été repris plus tard par **de Landtscheere**. Les vieux "wegwijzers" de la ville de Gand font encore état entre 1828 et 1832, des De Coster, "schipmaakerijen, bij den entrepot". Plus tard le nom est associé à Sauvage et on retrouve dans les mêmes annuaires **De Coster-Sauvage**, Coupure n° 1 entre 1835 et 1844 et au n° 3 de 1845 à 1852.

En 1828 nous avons répertorié deux petits navires de mer ayant appartenu à **J. De Coster** de Gand: **JONGE CAMILLE**, pleit à dérives



"Vue prise de l'Estacade" (Monuments et Vues d'Ostende. F. Stroobant, Ostende 1847).

construit en 1816 à Bruges, mesurant 100 tonnes et calant 6 pieds (capt. Backer); et **THÉRÈSE**, également un pleit à dérives, de 74 tonnes, construit à Gand en 1819, sans doute par **J. de Landtscheere**.

En 1831 le **JONGE CAMILLE** fut revendu à **H. Jonckheere**, armateur brugeois, qui le rebaptisa **GIRAFE**; le navire changera encore bien sou-

Iconographie: E. Mahieu
vent de propriétaire et resta en service sous pavillon belge jusqu'en 1844 ou 1845, quand il apparaît pour la dernière fois au registre du Bureau Véritas.

Le 5 août 1831, au début de la "campagne des 10 jours", le capitaine Koopman de la marine de guerre hollandaise, au courant de la construction de deux bricks belges à

Boom pour compte de notre toute nouvelle Marine Royale, se mit en tête de remonter l'Escaut pour les prendre... Mais nos "espions" eurent vent de l'affaire et firent en sorte que les CONGRÈS et QUATRE JOURNÉES soient transférés rapidement à l'Allée Verte, à Bruxelles. Koopman se vengea alors sur quatre navires marchands qu'il trouva ancrés à Rupelmonde. Trois des navires ainsi arraisonnés appartenaient à C. L. Dansaert, armateur bruxellois; leurs équipages furent débarqués à Burcht. Ils furent libérés quelques jours plus tard et les navires furent alors restitués à leurs propriétaires.

Pour ce qui concerne le quatrième navire, la **THÉRÈSE**, les auteurs divergent quant à son propriétaire. L'un indique Malfeson, armateur anversois; mais à l'époque, ce dernier ne possédait que la **JULIA**. D'autres indiquent que la **THÉRÈSE** appartenait à J. De Coster et naviguait pour De Cock; cette hypothèse est plausible, si ce n'est que le navire, qui se trouvait à l'ancre, sur lest, en route pour Liverpool, était alors "commandé par le capitaine Menan". Or nous n'avons pas retrouvé ce capitaine dans le registre du Bureau Véritas... En 1832, la **THÉRÈSE** fut rebaptisée **EMMA**. Le navire resta encore au service de J. De Coster jusqu'en 1854 quand le BV le reprend comme "perdu" ou en 1857, dernière année qu'il y fut listé. A noter qu'un journal indique Ostende comme son port d'attache en 1836.

Toujours dans le chapitre gantois, indiquons que c'est le négociant De Coster qui fit envoyer le trois-mâts barque **EMMA** de **N. J. de Cock & Bisschop-Basteyns** au Rio Nunez en 1848, "avec une cargaison de produits nationaux pour une valeur de BEF 300.000,-", dans le but d'y créer une colonie; cette aventure est contée dans une autre de nos études. Indiquons simplement ici que les tractations commerciales furent confiées à Cohen (banquier français, à ne pas confondre avec Coghén). De Coster fut le seul à oser continuer les affaires là-bas jusqu'en 1852; mais notre gouvernement ne suivit cette entreprise que très timidement et tout fut fini en février 1856.

Pour en terminer avec cette période, illustrons quelques aspects généalogiques troublants. Par exemple, précisons que le nom "Sauvage" fut allié aux grandes affaires bancaires du début du XIX^e siècle et que la famille fut par ailleurs liée aux Zursstrassen, qui, originaires de Westphalie, vinrent s'établir à Verviers où ils créèrent une solide entreprise lainière. Anne Catherine Sauvage épousa François Ritterweger, né à Frankfurt/Main en 1766 mais qui vint s'établir à Bruxelles. À l'origine dans le textile, il fut l'un des membres fondateurs de la Société Générale dont il devint directeur. Caroline, fille de François et d'Anne Catherine, épousa en 1821 Jacques **Coghén** (1791-1858), fils de Joseph, négociant et banquier; il fut encore armateur à Bruxelles. Enfin, notons encore qu'une fille de ces derniers, Isabelle, épousa à Bruxelles Théodore **Mosselman**, que nous avons déjà évoqué plus haut dans notre saga ostendaise. Faut-il encore souligner que nos personnages restent toujours "dans le même monde"...?

Ostende:

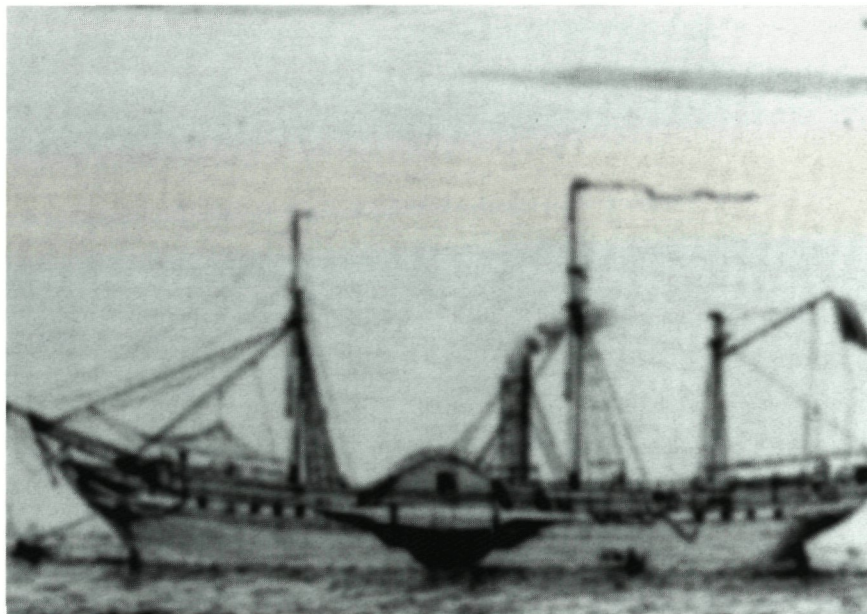
À Ostende, nous trouvons en 1837 un navire y enregistré au nom de J. De Coster, la **FLORA**. Il s'agissait encore d'un pleit, de 87 tonnes et construit en 1800. C'est l'une des nombreuses petites unités qui arborèrent à l'époque le pavillon

oldenbourgeois, en dépit du port d'attache. Or ce dernier changea en 1839 et devint Gand au lieu d'Ostende, quand le navire fut transféré à **P. Jacobs**, qui le maintint oldenbourgeois jusqu'en 1842, année au cours de laquelle le navire se perdit lors d'un voyage du Havre à Anvers.

Au sujet du transfert de De Coster à Jacobs, nous aimerions émettre une hypothèse, selon laquelle Françoise Jacobs, l'épouse de Philip De Coster, aurait pu être la soeur de ce P. Jacobs.

Philip De Coster était le fils de Philip et Margriet Triellemans. Quant à Françoise et Philip, ils eurent un fils qu'ils prénommèrent encore Philip et qui épousa Maria Gaudy; ce dernier couple eut une fille, Catharina De Coster, née en 1852 (et décédée en 1920), qui épousa Beda Brixius **de Landtscheere** (1846-1925), fils d'Antoon (1795-?) et de Rosalia Verlinden (1810-?). Catharina et Beda n'eurent pas moins de 13 enfants; leur histoire sera contée dans une autre étude. En associant ainsi les trois noms, nous resterions proches de l'histoire des chantiers navals, et postulerions des alliances entre les membres de familles propriétaires de petits navires...

Mais clôturons maintenant le chapitre ostendais de cette histoire en citant encore un De Coster, qui



Le "British Queen".

Musée Royal de l'Armée

appartint quant à lui à notre Marine Royale: ses initiales furent "A. C. J.". Né à Ostende le 15 juin 1795, il s'engagea dans la Marine des Pays-Bas en 1816; congédié le 2 mars 1832, il passa à notre Marine Royale en 1835, où il resta en service jusqu'en 1844. C'est lui qui conduisit l'équipage militaire du SCHELDE de l'armement **Cateaux-Wattel** aux Grandes Indes en 1845; mais il décéda à Whampo, en Chine, le 15 septembre 1846.

Anvers:

L'armement **De Coster-Van Gingelen** était anversois. Son premier navire fut le trois-mâts barque **VAN DYCK** construit en 1849 par les chantiers de la Veuve L. Marguerie pour son propre compte. Or, fait troublant, son premier commandant fut le capitaine J. F. De Meire, sans doute le même De Meire qui commanda la **FLORA**...?

Mais le récit anversois constitue une "autre histoire", qui sera contée dans un autre contexte. Nous ne connaissons malheureusement pas la généalogie d'Edmond **De Coster-Van Gingelen**. Négociant et armateur, il fut nommé en décembre 1856 consul général de l'État de Buenos Aires à Anvers. Sans savoir quel fut leur lien de parenté, il y eut à Anvers encore un autre négociant du même nom dont les initia-

les furent "F. J.". Il décéda à Anvers le 24 mars 1859, âgé de 62 ans. Or, avec les ventes des **VAN DYCK** et **NORTON** en 1860 disparut le dernier des armements De Coster. Doit-on lier ce décès à la mise en vente des **VAN DYCK** et **NORTON**?

Revenons enfin à Gand pour terminer notre récit. En 1854, le Bureau Véritas indique la perte de l'**EMMA**, mais il s'agit sans doute d'un accident; en tout cas d'une fausse alerte parce que le navire resta en service chez De Coster jusqu'en 1857. De Coster resta intéressé aux développements de notre commerce en Guinée, certainement jusqu'en 1856, tout comme Serigiers. L'almanach de Bruxelles de 1856 reprend l'armement De Coster, sis Longue Rue Neuve à Anvers, tout comme l'armement De Decker-Cassiers.

F. A. Claeys

Nous devons encore rester prudent lorsque nous évoquons le nom de Claeys, nom par ailleurs relativement courant, comme celui d'un armateur ostendais. En effet, nous n'avons retrouvé que **F. A. Claeys** propriétaire du dogre **ALEXANDER** de 1829 à 1833, quand le petit navire passa à **P. J. Spilliaerdt**, avant de périr au cours de l'année

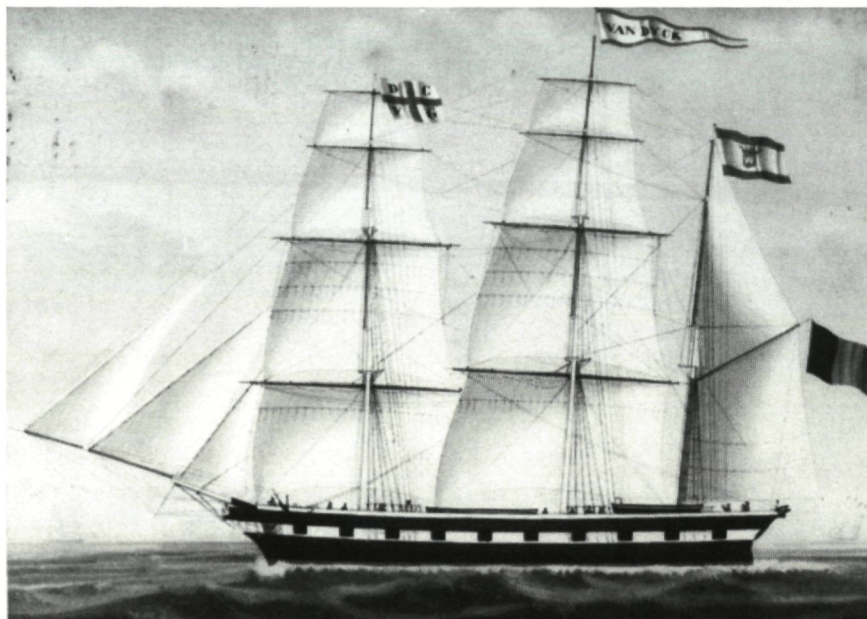
suiivante. Nous ne savons autrement rien au sujet de l'origine de cette famille ostendaise et n'avons retrouvé que deux "filles" Claeys, alliées à la branche brugeoise de la famille **de Cock** qui vint s'établir à Ostende au début du XVIII^e siècle.

Le F. A. Claeys en question est, à moins qu'il ne s'agisse d'un homonyme, Frans Alexander, né à Ostende le 23 juillet 1786 et plus connu comme l'un des "grands" officiers de notre Marine Royale; à cet égard, nous avons donc consulté l'ouvrage de Louis Leconte. D'après ce dernier, F. A. Claeys n'avait pas encore 11 ans quand il s'embarqua comme mousse, sur un navire corsaire. Sa première affectation sur un navire marchand date de 1799/1800, quand il resta 6 mois à bord du brick **FRÉDÉRIC**; il passa ensuite indifféremment sur des navires de guerre de l'État ou même à la pêche et participa encore à plusieurs courses sur un autre navire corsaire, où il fit ses premiers grades. En 1810, on le dit capitaine du **TWEE GEBROEDERS**; plus tard, encore commandant de l'**ESPÉRANCE & PROVIDENCE**, du brick gantois **AUGUSTE & EDOUARD** en 1813, de la **COLETTE & CHARLOTTE** d'Ostende de 1817 à 1825, et enfin de l'**ALEXANDER**, ostendaise de 1825 à 1829.

Et c'est précisément au moment où nous pouvons contrôler les affectations dans les registres du Bureau Véritas que l'histoire ne tient plus. En effet, on lit encore que Frans Alexander Claeys fut à partir du mois d'août 1829 sur le navire ostendais **LA RAYMONDE**, pendant 20 mois, "jusqu'à l'aube de notre indépendance". Il aurait même participé aux événements liés à notre libération à Anvers, son navire s'y trouvant "de retour des Grandes Indes".

Mais les dates et périodes ne coïncident pas avec les événements. De plus, nous ne trouvons pas de trace de ce dernier navire dans les premiers registres du Bureau Véritas, mais bien un certain F. A. Claeys, propriétaire du dogre **ALEXANDER**, comme nous l'avons écrit plus haut.

Un autre "mystère" concerne un certain Claeys, mais pour lequel nous n'avons pas d'indication du prénom



"Vandyck" (1860)

Collection: A. Delporte



“Guides des bains”. Le personnel du service des bains, reconnaissable à leur costume et insigne numéroté. (Souverain Des Bains d’Ostende, Daniels-Dubar, ca 1860-1870).

Iconographie: E. Mahieu

ni même des initiales, repris quant à lui au Lloyd Register comme propriétaire de la CHARLOTTE AMELIA d’Ostende, navire de 93 tonnes construit en 1819.

Peut-être s’agit-il de A. Claeys, membre de notre premier Zeemanscollege de 1819, à Ostende précisément?

Dans son histoire de notre Marine Royale, Louis Leconte indique que F. A. Claeys fut nommé le 31 octobre 1832 capitaine d’infanterie de première classe et que le Gouvernement lui confia le commandement de la fameuse Compagnie des Mariniers (un autre auteur dit le 27 avril 1832). Il passa à la Marine Royale le 24 mai 1833 et y resta en service jusqu’en 1849. Pendant cette longue carrière, il fut commandant de notre p/s BRITISH QUEEN, de “sinistre mémoire” (4/11/1842), puis de malles Ostende-Douvres, gérées à l’époque par l’État. Toujours d’après Leconte, il mourut à Anvers le 10 mai 1853. Cependant, les journaux de l’époque nous font part du décès d’un F. A. Claeys en 1852... En effet, ils indiquent en avril 1852 que le capitaine De Pauw, ayant commandé l’AMALIA, condamné à Valparaíso pour innavi-

gabilité, était passé comme second à bord du SCHELDE parti le 18 février 1852 d’Akyab pour Anvers. Or ce navire est rentré le 21 juillet 1852 à Anvers, commandé par le capitaine Claeys, dont la santé était “inquiétante”.

F. A. Claeys mourut en atteignant Lillo, à 37 ans et 3 mois à peine, “déjà malade lors du chargement pour Valparaíso en avril 1851”. Les journaux précisent encore que le second du SCHELDE avait été débarqué malade à Valparaíso et remplacé alors par le capitaine De Pauw de la barque AMALIA. Mais De Pauw décéda à Akyab...

Comme s’il fallait encore aggraver le mystère concernant Claeys et l’ALEXANDER, ce navire est repris à l’almanach de Bruxelles de 1833 comme sloop de 35 tonnes, et appartenant à “Claes” (sans “y”), ... d’Anvers.

Un autre Claeys figure en bonne place dans l’histoire de notre Marine Royale, “P. F.” Claeys, né à Ostende le 8 décembre 1810. Ce dernier entra à la Marine Royale en 1833 pour ne prendre sa retraite qu’en 1873. Il décéda en 1881. Notons qu’il commanda plusieurs de nos navires marchands tout au long de la longue période pendant laquelle l’État mettait des équipages à la disposition de nos armements. Cette pratique constituait une belle symbiose qui donnait d’une part à nos maisons le personnel dont ils ne disposaient plus après la période trouble qui suivit notre indépendance, et à l’État l’opportunité de faire naviguer son personnel sur de vrais navires, dont il ne disposait pratiquement pas.

Outre ses commandements sur diverses de nos “canonnières”, P. Claeys fut, en août 1835 à bord du MÉTÉORE de P. Wattel, le premier de nos armateurs qui bénéficia

de la collaboration entre l’État et la marine marchande. P. Claeys commanda en 1843 le MACASSAR de Donnet, puis en 1844, 45 et 47 le SCHELDE de Cateaux-Wattel. En 1849, il fut mis “en disponibilité” mais mit cette période à profit pour s’embarquer à nouveau sur le SCHELDE, à titre de capitaine “marchand”; il revint en novembre 1850 d’un long voyage qui le mena à partir de juillet de l’année précédente à Valparaíso, San Francisco et Manille.

Le 11 avril 1855 les journaux annoncèrent la mort de Claeys, “père du lieutenant de vaisseau de la Marine Royale”... Notons encore que la source qui donne les états de F. A. Claeys ne correspond pas, à nouveau, avec ce que nous trouvons dans les registres et les journaux de l’époque, à savoir que le capitaine du SCHELDE en 1850 fut A. Claeys, “jeune”...

Dès 1853, nous retrouvons P. Claeys en service actif, principalement sur nos malles Ostende-Douvres. Mais, avant sa mise à la pension le 24 juin 1873, on le revit encore en charge à partir de 1870 d’un navire marchand, la MATHILDE, trois-mâts barque qui appartient à Serruys puis à Van Cuyt ayant d’être nolisé par l’État pour l’École des Mousses en 1867. P. F. Claeys décéda en 1881.

Capitaine J. Smit

Les registres du Bureau Véritas comportent un certain capitaine J. Smit d’Ostende, qui arma de 1828 à 1834 le sloop VLIEGENDE VISCH, de 38 tonnes. Nous ne sommes toutefois pas tout à fait certains de l’orthographe du nom, ni de son capitaine, “P. Nifort”, qui pourrait être P. Nefors? Nous ne savons ce qu’il advint du navire ou des capitaines après 1834.

(à suivre)



GEORGES LECOINTE

Texte: A. Delporte

Evolutie van het scheepsbouwprogramma van de Amerikaanse Marine (Deel I)

Na een tiental jaren van ontoereikende fondsen binnen het budget van de Amerikaanse Marine werd voor het FY¹ 2003 een belangrijke verhoging van de middelen voorgesteld. Maar niettegenstaande een voorgestelde verhoging van de algemene middelen met 10% verminderen de fondsen voor het scheepsbouwprogramma van 9,5 miljard dollar in het FY 2002 naar 8,2 miljard dollar in FY 2003 -een vermindering met 14%. Wanneer deze middelen voor de komende jaren op eenzelfde niveau blijven zullen ze wellicht niet voldoende zijn om de neerwaartse trend van het aantal operationeel inzetbare schepen om te buigen. Zo verminderde het totaal aantal inzetbare actieve schepen in de laatste tien jaar van 458 schepen in 1993 naar 308 voorzien in het FY 2003.

In het in 1997 vrijgegeven QDR² -rapport van het Amerikaanse Ministerie van Defensie werd er van uitgegaan dat de Amerikaanse Marine de haar opgedragen taken kon vervullen met een operationele gevechtsvloot van ± 310 schepen. Het nu voorgestelde budget voor het FY 2003 moet het mogelijk maken om een inzetbare gevechtsvloot van 308 schepen, inclusief een actieve reservecomponent van 16 schepen, te ondersteunen (zie tabel 1).

In het recentste gepubliceerde QDR - rapport van 2001 werden de huidige getallen behouden als basis waaruit de Marine een getransformeerde vloot zal ontwikkelen voor

Tabel 1: Overzicht van de geplande gevechtsvloot in FY 2003

Vliegekampschepen	12
Nucleaire onderzeeërs met ballistische raketten	18
Oppervlakte gevechtsschepen	102
Oppervlakte gevechtsschepen (Actieve reserve)	11
Nucleaire aanvalsonderzeeërs	54
Amfibische schepen	37
Gevechtsbevoorradingsschepen	33
Mijnenbestrijdingsschepen	11
Mijnenbestrijdingsschepen (Actieve reserve)	5
Steunschepen	25
Totaal:	308

de toekomst. Als we rekening houden met een gemiddelde levensduur van 35 jaar zal het gemiddelde van zeven nieuwe schepen in het voorgestelde FYDP³ amper voldoende zijn om de vloot op haar huidige peil te houden (zie tabel 2).

Twee jaar geleden vroeg het Amerikaanse Congres aan de Amerikaanse Marine een studie te ondernemen naar de behoeften van de actieve vloot tot het jaar 2030.

Deze studie werd afgerond één jaar voor het begin van de oorlog tegen het internationaal terrorisme en daarbij kwam men tot de conclusie dat de Amerikaanse Marine over een vloot van 360 schepen moest

beschikken om haar rol en taken in de 21e eeuw naar behoren te kunnen uitvoeren. Van deze actieve vloot zouden o.a. 15 vliegekampschepen, 134 oppervlakteschepen, 68 of 72 nucleaire onderzeeërs en 43 amfibische schepen deel uitmaken. Met de algemene oorlog tegen het terrorisme wijzen voorlopige analyses in de richting van een nog grotere gevechtsvloot van 375 schepen. Om een vloot van 375 schepen op te bouwen moet men jaarlijks 12 tot 13 nieuwe schepen bouwen.

Wanneer men de goedgekeurde scheepsbouw van de acht laatste jaren bekijkt, ziet men een gemiddelde van zeven nieuwbouwschepen per jaar (zie tabel 3). Als men daarbij

¹ FY: Fiscal Year.

² Quadrennial Defense Review: Een vierjaarlijkse studie voor de strategische planning van Defensie.

³ Future Years Defense Plan: Defensieplan voor de volgende vijf jaar.

Tabel 2: scheepsbouwprogramma voor het FYDP tot FY 2007

	FY 03	FY 04	FY 05	FY 06	FY 07
Nieuw type Vliegkampschip CVN(X) klasse	0	0	0	0	1//1
Nucleaire aanvalsonderzeeër SSN 774 klasse	1//5	1//6	1//7	1//8	1//9
Destroyer DDG 51 klasse	2//56	2//58	2//60	2//62	2//64
Nieuwe Destroyer DD(X) klasse	0	0	1//1	0	0
Amfibisch schip LPD 17 klasse	1//5	1//6	1//7	1//8	1//9
Nieuw type Commandoschip JCC(X) klasse	0	0	0	1//1	2//3
Nieuw type schip met vooruitgeschoven militair materieel MPF(F) klasse	0	0	0	0	1//1
Gevechtsbevoorradingsschip T-AKE 1 klasse	1//4	1//5	2//7	2//9	3//12
Totaal nieuwe scheepsbouw:	5	5	7	7	11

Verduidelijking bij het lezen van Tabel 2:

Vb: bij Destroyer DDG 51 klasse in de kolom onder FY 03 vinden we 2//56. Dit betekent dat voor dit jaar 2 schepen gepland worden wat het totaal aantal schepen in deze scheepsklasse op 56 brengt.

het aantal nieuw te bouwen steunschepen buiten beschouwing laat komt men zelfs op een gemiddelde van amper vijf gevechtsschepen per jaar. Dit staat in schril contrast met de gemiddelden van zeventien nieuwbouwschepen tijdens de jaren tachtig.

Rekening gehouden met het tekort aan nieuwe scheepsbouw en om aan de huidige operationele verplichtingen te voldoen met een sterk verminderd aantal schepen, moet men de beschikbare schepen tegen een verhoogd tempo inzetten. Zo waren er in 1993 nog 108 schepen wereldwijd ontplooid, of 24% van de toenmalige vloot van 458 schepen. In 2003 zullen 87 schepen wereldwijd ingezet worden wat 28% van de gevechtsvloot van 308 schepen

vertegenwoordigt. Hieruit vloeien hogere kosten voort voor onderhoud van de schepen, een snellere veroudering en uiteindelijk een vroeger uit de dienst nemen dan gepland. Voor het marinepersoneel aan boord van deze schepen betekent dit dan ook een hogere werkdruk die uiteindelijk leidt tot een verhoogde uitstroom van het gespecialiseerde personeel naar het burgerleven. Hoewel de gemiddelde ouderdom van de schepen amper 16 jaar bedraagt, moet men naast de veroudering en corrosie van de metalen rompen ook nog rekening houden met de technische revolutie. De snelle evolutie van de informatica zorgt ervoor dat de elektronische boordsystemen van deze relatief jonge schepen reeds als oud bestem-

peld worden als wij deze vergelijken met de huidige technologie.

Verlenging van de levensduur

De Amerikaanse Marine probeert het probleem van het tekort aan nieuwbouw deels op te vangen door programma's voor verlenging van de geplande levensduur van de schepen. De geplande levensduur hangt echter af van de tijd gedurende dewelke de schepen effectief op zee vertoeven, de intensiteit van hun gebruik en de kwaliteit van het onderhoud dat ze krijgen. Zo varen kernonderzeeërs met ballistische raketten relatief traag en opereren ze in relatief ondiep water in vergelijking met aanvalskernonderzeeërs. Zo moeten de eerste zich tijdens hun missie eerder verborgen en stil houden terwijl de laatste andere onderzeeërs moeten volgen en vernietigen. Omdat de rompen van de ballistische onderzeeërs minder belasting moeten weerstaan dan die van aanvalsonderzeeërs hebben de eerste een langere geplande levensduur. Zo zijn er nu plannen om de geplande levensduur van verschillende oudere nucleaire aanvalsonderzeeërs van de *Los Angeles* klasse te verlengen tot 33,35 of zelfs 40 jaar. Dergelijke plannen bestaan er ook voor de kruisers van de *Ticonderoga* klasse waarbij hun geplande levensduur tot 40 jaar zou verlengd worden.

De slinkende scheepsbouwbestellingen door de Marine hebben ook een negatieve impact op de verschillende scheepsbouwerven in de V.S. Door de grote concurrentie van de grote scheepsbouwlanden zoals Zuid-Korea en Japan krijgen de Amerikaanse werven weinig bestellingen voor commerciële schepen. Sommige werven overleven dankzij de nieuwbouw, ombouw en reparatie van marineschepen. Een vermindering van deze scheepsbouwactiviteiten zou rampzalige gevolgen kunnen hebben voor sommige segmenten van het industriële weefsel zoals de staal-, computer- en elektronica-sector.

Tabel 3: goedgekeurde scheepsbouw van de Amerikaanse Marine vanaf FY 95

Fiscaal Jaar	FY 95	FY 96	FY 97	FY 98	FY 99	FY 00	FY 01	FY 02
CVN 68 Vliegkampschip	1//9						1//10	
NIMITZ Klasse	CVN 76						CVN 77	
SSN 21 Aanvalsonderzeeër		1//3						
SEAWOLF Klasse (gewijzigde versie)		SSN 23						
SSN 774 Aanvalsonderzeeër				1//1	1//2		1//3	1//4
VIRGINIA Klasse				SSN 774	SSN 775		SSN 776	SSN 777
DDG 51 Destroyer	3//32	2//34	4//38	4//42	3//45	3//48	3//51	3//54
ARLEIGH BURKE Klasse	DDG 80-82	DDG 83-84	DDG 85-88	DDG 89-92	DDG 93-95	DDG 96-98	DDG 99-101	DDG 102-104
LHD 1 Amfibieschip		1//7						1//8
WASP Klasse		LDH 7						LDH 8
LPD 17 Amfibieschip		1//1			1//2	2//4		
SAN ANTONIO Klasse		LPD 17			LPD 18	LPD 19-20		
PC 1 Patrouillevaartuig		1//14						
CYCLONE Klasse		PC 14						
T-AKE 1 Bevoorradingschip						1//1	1//2	1//3
LEWIS AND CLARK Klasse						T-AKE 1	T-AKE 2	T-AKE 3
T-AGS 60 Oceanografisch schip			1//5		1//6			
PATHFINDER Klasse			T-AGS 64		T-AGS 65			
T-AKR 310 Transportschip	2//3	1//4	2//6	1//7		1//8		
WATSON Klasse	T-AKR 311-312	T-AKR 313	T-AKR 314-315	T-AKR 316		T-AKR 317		
T-AKR 300 Transportschip		1//4	1//5	1//6	1//7			
BOB HOPE Klasse		T-AKR 303	T-AKR 304	T-AKR 305	T-AKR 306			
Totaal Nieuwe Scheepsbouw	6	8	8	7	7	7	6	6

Verduidelijking bij het lezen van Tabel 3:

In de linkse kolom vindt men omkaderd het type en rompnummer van het eerste schip van de scheepsklasse, daarnaast het soort schip en eronder de naam van het eerste schip waarnaar de scheepsklasse genoemd wordt.

Onder de kolom FY vindt men het aantal schepen waarvan de bouw voor het FY goedgekeurd werd en het totaal aantal goedgekeurde schepen in de respectieve scheepsklassen. Daaronder vindt men omkaderd het scheepstype en rompnummer van de schepen waarvan de bouw goedgekeurd werd.

Om een beter inzicht te verwerven in de verschillende nieuwbouwprogramma's zullen we deze hierna wat meer in detail gaan bekijken.

Nimitz klasse vliegkampschip

Om de geplande twaalf vliegkampschepen in stand te houden moet men om de vier à vijf jaar één nieuw vliegkampschip kunnen bouwen. Dit bouwritme is ook nodig om de hooggespecialiseerde industriële basis veilig te stellen die nodig is voor de bouw van deze schepen. Dit lukt amper want vandaag is er nog maar één Amerikaanse scheepswerf actief in de bouw van vliegkampschepen (Northrop Grumman Newport News). Daarenboven zullen de bestaande Nimitz klasse vliegkampschepen, oorspronkelijk ontworpen voor een diensttijd van 30 jaar, nog zeker tot hun vijftigste dienstjaar operationeel moeten zijn. De oplevering van het negende vliegkampschip van de Nimitz klasse CVN-76 USS **Ronald Reagan** is gepland voor 2003. Het schip is al voor 86% afgewerkt. Het nieuwe in FY 01 goedgekeurde vliegkampschip CVN-77 is de tiende en laatste eenheid van deze klasse en is al voor 11% afgewerkt. Volgens contract zou dit schip in maart 2008 moeten opgeleverd worden om de conventioneel aangedreven CV-63 USS **Kitty Hawk** te vervangen. Zo is CVN-77 te beschouwen als overgangsschip naar het toekomstige nieuwe CVNX-1 vliegkampschip gepland voor het FY 07. Het schip zal ondermeer een flexibel "eiland"⁴ ontwerp hebben waardoor toekomstige nieuwe systemen makkelijker in te bouwen zijn gedurende de verdere diensttijd van het schip. Het zal onder meer uitgerust worden met een nieuw geïntegreerd gevechtssysteem, met nieuwe actieve fasegestuurde radars en met een nieuw geïntegreerd commandocentrum.

CVNX-1 en CVNX-2 nieuw type vliegkampschip

In juni 2000 verklaarde de DAB⁵ zich akkoord met het plan van de Marine om een nieuwe klasse van grote nucleair aangedreven vliegkampschepen te bouwen. De Marine koos voor een nieuw ontwerp dat in fasen zal gerealiseerd worden door verbeteringen aan te brengen in de verschillende te bouwen schepen. Van meetaf aan zal men bij het ontwerp rekening houden met een totale diensttijd van vijftig jaar.

Het ontwerp van het nieuwe vliegkampschip CVNX-1 zal voortbouwen op het nieuwe geïntegreerde gevechtssysteem van de CVN-77 en zich vooral richten op een nieuw ontwerp van nucleaire aandrijving die 50% minder bedieningspersoneel zal vergen. Men zal hierbij tot een verdrievoudiging komen van de opgewekte elektriciteit vergeleken met het huidig opgewekte vermogen en zo de personeelsintensieve stoomproducerende systemen kunnen vervangen. Hierdoor zal uiteindelijk ook een nieuw elektromagnetisch lanceersysteem voor vliegtuigen kunnen ingebouwd worden dat heel wat minder personeel zal vergen t.o.v. de bestaande stoomkatapulten. Dit lanceersysteem zal ook de hoge krachten uitgeoefend op de vliegtuigen tijdens het katapulteren sterk verlagen. Dit zal leiden tot een vermindering van de onderhoudskosten van de vliegtuigen door minder sleet tijdens het lanceren. Hoewel ook aandrijving door gasturbines als een van de meest interessante niet nucleaire aandrijvingen in aanmerking kwam, heeft men uiteindelijk toch gekozen voor nucleaire aandrijving. De nucleaire reactor van de huidige Nimitz klasse werd 35 jaar geleden ontworpen, maar intussen ontwierp de Marine al verschillende nieuwe reactoren voor haar onderzeeërs van de *Ohio*, *Seawolf* en *Virginia* klasse. Uit de ervaringen met

deze reactoren zal men uiteindelijk een nieuwe nucleaire aandrijving ontwikkelen wat zal leiden tot de geplande 50% reductie van het bedieningspersoneel. Een van de voordelen van nucleaire aandrijving is het onafhankelijk zijn van tankers voor de geregelde bevoorrading van brandstoffen voor de aandrijving. Deze tankers zijn voor de vijand uiteraard aantrekkelijke doelwitten met hoge prioriteit. Een ander voordeel van deze aandrijving is dat een schip veiliger is en beter bestand is tegen eventuele schade. Deze schepen hebben geen luchtinlaten of -uitlaten nodig en kunnen op volle snelheid varen terwijl ze volledig afgeschermd blijven tegen de gevolgen van ABC⁶ aanvallen. Ze zijn daarenboven minder kwetsbaar voor aanvallen met kruisraketten.

Met de bouw van het volgende schip CVNX-2 zal men verder nieuwe technologieën integreren om o.a. het vliegdek te verbeteren door het te verlengen. Zo zouden de vier katapulten volgeladen vliegtuigen kunnen lanceren zonder de huidige beperkingen, zou het mogelijk worden om vliegtuigen van brandstof, wapens en onderhoud te voorzien op één en dezelfde spot, en een hoger vliegtempo mogelijk maken. Het aangepaste dek zou nieuwe ontwerpen voor een efficiënter gebruik van liften en voorzieningen voor de verschillende vliegdekdiensten toelaten evenals nieuwe ontwerpen van ruimten boven- en benedendeks voor een verbeterde en vluigere transfer van wapens. Naast de reeds vernoemde ontwerpen is ook nog een verbeterde bescherming van de romp tegen lucht- en onderwateraanvallen en een verbeterde leefomgeving voor de bemanning gepland. Al deze ingebouwde nieuwigheden zullen leiden tot verbeterde gevechtsmogelijkheden en verbeterde overlevingskansen voor het schip, belangrijke kosten en mankracht besparen, de leefomstandigheden aan boord verhogen en

⁴ De opbouw op het vliegdek dat het geheel van masten met radars en antennes ondersteunt, de navigatiebrug herbergt en van waaruit een goed overzicht en controle op de vliegbewegingen mogelijk is.

⁵ Defense Acquisition Board.

⁶ Atomic, Biological, Chemical.

het mogelijk maken om gemakkelijk toekomstige nieuwe technische ontwikkelingen in te bouwen.

Seawolf klasse onderzeeër (gewijzigde versie)

Tijdens de bouw van de derde en laatste onderzeeër van de *Seawolf* klasse (ooit werden 30 onderzeeërs van deze klasse gepland) de SSN 23 USS **Jimmy Carter**, werd in 1999 beslist om deze verder als test-onderzeeër af te werken voor het bestuderen van de evolutie van de opdrachten van onderzeeërs in de 21e eeuw. Hiermee zal de test-onderzeeër SSN 683 USS **Parche**, een gewijzigde versie van de *Sturgeon* klasse, vervangen worden. Uit studies uitgevoerd door de DSB⁷ en de NDIA⁸ bleek dat de volgende klasse van onderzeeërs meer intern volume nodig hadden om niet-traditionele ladingen aan boord te kunnen nemen. Buiten de klassieke torpedo's, kruisraketten of mijnen zou men o.a. ook UUV⁹ en UAV¹⁰ moeten kunnen meenemen. Men kwam ook tot het besluit dat de klassieke middelen voor het lanceren, zoals de torpedolanceerbuisen en de verticale lanceerbuisen, moesten vervangen worden door grotere openingen met de zee en door externe wapenmagazijnen. De beperkte diameter van 533 mm voor de torpedolanceerbuisen en voor de verticale lanceerbuisen voor kruisraketten is een grote belemmering voor het ontwikkelen van krachtigere wapens. De onderzeeër zal ondermeer ingezet worden voor geheim onderzoek, ontwikkeling, test en evaluatie i.v.m. speciale maritieme oorlogsvoering, tactische onderwaterbewaking en onderwateroorlogvoering. De oorspronkelijke plannen werden gewijzigd om bijkomende volume en systemen in te bouwen om deze nieuwe opdrachten te ondersteunen.

Deze veranderingen zullen geen afbreuk doen aan de oorspronkelijke gevechtsmogelijkheden maar zullen integendeel een verhoogd laadvermogen creëren in een meer gemoduleerde architectuur. Door de geplande veranderingen zal de uiteindelijke oplevering voorzien voor 2001 met ongeveer 27 maanden verschoven worden. De onderzeeër, ondertussen voor 73% afgewerkt, zal pas midden 2004 aan de Marine opgeleverd worden.

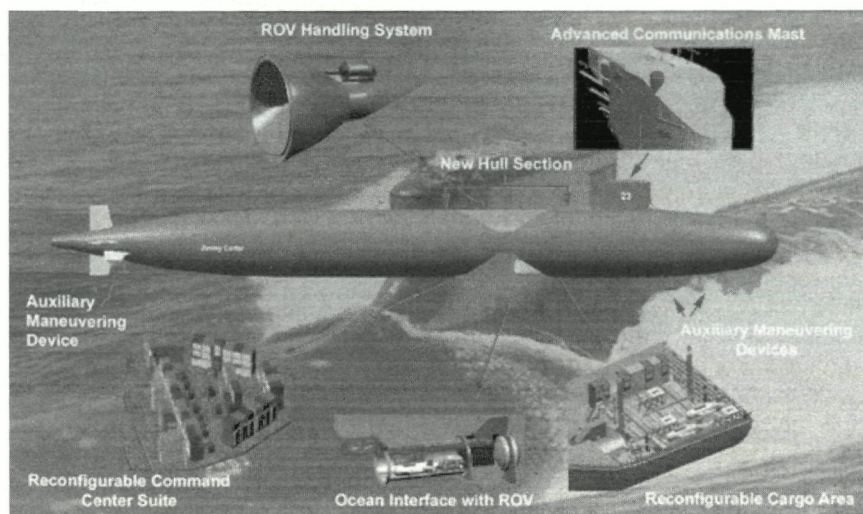
Nieuw tussensegment

Om de voorziene opdrachten te ondersteunen, zal de romp van de onderzeeër verlengd worden door een tussensegment in de romp in te bouwen vlak achter de commandotoren. Dit segment met een direct raakvlak met het omgevende water zal grotere openingen met de zee toelaten. Het tussensegment is uniek van vorm met een horizontale zandlopervorm die de romp op deze plaats tot een wespentaille reduceert en zodoende een grote ruimte creëert buiten het drukgedeelte van

de romp maar nog altijd binnen de omtrek blijft van de onderzeeër. Zo zullen er minder beperkingen zijn op de afmetingen en vormen van wapens, bijkomende vaartuigen of sensoren. Het ondersteunt het lanceren en terug binnennemen van de met de onderzeeër verbonden of autonoom opererende middelen, zonder de beperkingen van de bestaande ontwerpen die via torpedo of verticale lanceerbuisen de onderzeeër verlaten. De onderzeeër zal bovendien uitgerust worden met een geavanceerde communicatiemast om de hoge gegevensoverdracht te ondersteunen en beschikken over hulpbesturingssystemen voor het varen bij trage snelheden in kustwateren.

Seal's¹¹, UUV en UAV

Naast de reeds vernoemde veranderingen zal de onderzeeër ook de mogelijkheid hebben om speciale troepen te ontplooiën en te ondersteunen via voorzieningen om de DDS¹² en ASDS¹³ te lanceren. Het nieuwe ingebouwde segment zal een hangar of garagecapaciteit bieden



Overzicht van de belangrijkste componenten van de ombouw bij de USS Jimmy Carter.

⁷ Defense Science Board

⁸ National Defense Industrial Association

⁹ Unmanned Undersea Vehicles

¹⁰ Unmanned Aerial Vehicles

¹¹ SEAL: Sea Air Land (Speciale eenheden van de Marine die opdrachten uitvoeren zowel op zee, in de lucht als op land).

¹² Dry Deck Shelter.

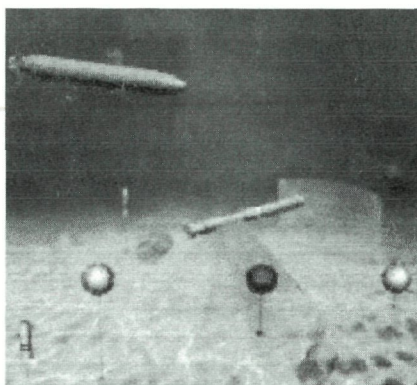
¹³ Advanced SEAL Delivery System.

voor het in- en uitvaren van de SDV¹⁴ en een ruimte bieden voor opslag en onderhoud van de SDV. Daarnaast wordt een commando- en controleruimte voorzien voor opdrachtplanning en opvolging van speciale operaties. Er wordt voldoende ruimte gecreëerd om tot 50 speciale troepen aan boord te herbergen. Dankzij het design kan de volledige voorraad rubberboten, munitie, brandstoffen of andere vaartuigen van de SEAL's worden meegenomen. Ook toekomstige onbemande onderwatervaartuigen en sensoren zoals de LMRS¹⁵ zullen via dit nieuw ingebouwde segment kunnen gelanceerd worden.

De tactische bewaking van onderzeeërs breidt zich steeds uit en zal in een nabije toekomst met UAV kunnen gebeuren. In een in 1996 uitgevoerde oefening werd een met camera uitgeruste UAV gecontroleerd vanaf een ondergedoken onderzeeër en werden de opgenomen beelden doorgestuurd naar de kust om SEAL's te steunen bij hun operaties. Het lijkt erop dat men in de toekomst deze UAV niet alléén vanaf de onderzeeër zal kunnen controleren maar ze ook zal kunnen lanceren via de grote openingen in het nieuw ingebouwde tussensegment. Eenmaal de USS **Jimmy Carter** aan de Marine zal opgeleverd zijn, zal de onderzeeër naast zijn inzetbaarheid als aanvalsonderzeeër ook een grote bijdrage leveren aan het ontwikkelen en testen van een nieuwe generatie wapens, sensoren en onderwater vervoermiddelen.

Virginia klasse onderzeeër

Voor het FY 03 worden de budgetten aangevraagd voor een vijfde onderzeeër van deze nieuwe klasse. De bouw van drie van de vier reeds goedgekeurde schepen vordert goed. Zo is de SSN 774 USS **Virginia** voor 72% afgewerkt, de SSN 775 USS **Texas** voor 57 % en de SSN 776 USS **Hawaii** voor 22%. Met



LMRS op zoek naar mijnen.

de bouw van SSN 776 USS **North Carolina** werd nog niet begonnen. De ontwikkeling van deze onderzeeër werd ingegeven door de immer stijgende kostprijs van de onderzeeërs van de *Seawolf* klasse en de vragen over hun rol en opdrachten. Doel van dit nieuwe programma was de ontwikkeling van een goedkopere onderzeeër dan deze van de *Seawolf* klasse, van een multi-inzetbare aanvalsonderzeeër met een onderwater overzicht tegen de kleinere Russische onderzeeërvloot. Daarnaast bezit dit programma meer mogelijkheden voor operaties in kustwateren en wordt het eenvoudiger om nieuwe onderzeeër-technieken in de toekomst te integreren.

Bouw op twee scheepswerven

Daar waar de nucleaire onderzeeërs in de jaren '60 nog op zeven scheepswerven gebouwd werden, komen vandaag nog amper twee scheepswerven in aanmerking. Om de scheepsbouwcapaciteit voor onderzeeërs niet verder te laten slinken, werd een aankoopcontract voor de eerste vier onderzeeërs over meerdere jaren afgesloten om zodoende de scheepsbouwers een continuïteit in de bestellingen te waarborgen. Men wil nu deze aankoopformule herhalen voor de volgende vijf exemplaren. Aangezien gemiddeld één onderzeeër per jaar goedgekeurd wordt, zijn deze bestellingen

te klein om twee scheepswerven draaiend te houden. Om dit op te lossen, werd een uniek systeem uitgedokterd, waarbij elk van de twee resterende scheepswerven voor nucleaire onderzeeërs grote delen van de onderzeeërs bouwt. Zo bouwt de Northrop Grumman scheepswerf (vroeger Newport News Shipbuilding) de voor- en achterstevan, de torpedoruimte, de commandobrug en de leefruimten voor de bemanning. De Electric Boat scheepswerf staat in voor de bouw van de machinekamer en de controleruimte. De leidende scheepswerf (afwisselend Northrop Grumman of Electric Boat) staat in voor de reactorruimte en is ook verantwoordelijk voor de uiteindelijke samenbouw en oplevering. Zo zullen de onderzeeërs SSN 774 en SSN 776 afgeleverd worden door Electric Boat en SSN 775 en SSN 777 door Northrop Grumman.

Nieuwe technologie

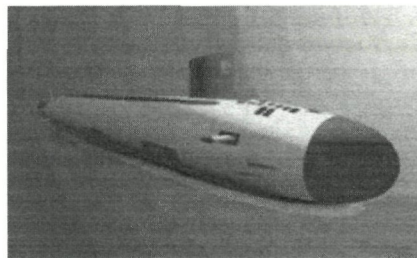
Deze onderzeeërs zijn de eerste Amerikaanse gevechtsschepen die volledig door een computer ontworpen werden. Hierbij worden de vroeger gebruikelijke tekeningen op papier en de houten schaalmodellen vervangen door driedimensionale elektronische tekeningen. Uiteraard worden de recentste technologieën ingebouwd zoals een aandrijving met minder pompen en ventielen -wat minder geluid produceert-, een sterkere staalsoort -wat een dunnere romp toelaat dan die van de *Los Angeles* klasse-, een vezeloptische kabel over de complete onderzeeër met gemakkelijk in en uit te pluggen toestellen met een mogelijkheid voor verdere uitbreiding. Een andere belangrijke toepassing zijn brandstofcellen die voor de volledig geplande levensduur van 30 jaar van de onderzeeër meegaan. Na het einde van de Koude Oorlog verlegde de Marine haar visie van een conflict op de hoge zee naar een beheersing van de kustwateren. Daarvoor is de *Virginia* klasse vanaf de start

¹⁴ Swimmer Delivery Vehicle of SEAL Delivery Vehicle.

¹⁵ Long-term Mine Reconnaissance System.

ontworpen om te opereren in de kustwateren, maar toch nog met een ingebouwde capaciteit voor operaties tegen onderzeeërs in open zee. Niettegenstaande een lagere topsnelheid en een kleinere wapencapaciteit dan die van de *Seawolf* klasse zal deze onderzeeër over een bredere en meer flexibelere militaire capaciteit beschikken. Er wordt onder meer een sterk verbeterde hoge frequentie sonar ingebouwd, speciaal geoptimaliseerd voor het jagen naar onderzeeërs met AIP¹⁶, naar dieselelektrische onderzeeërs, mijnen en andere obstakels in ondiep water. Ze zullen ook kunnen ingezet worden voor speciale operaties waarbij de torpedoruimte kan omgebouwd worden om speciale troepen te herbergen. Naast de ASDS en DDS zal men via een speciale sluis tot negen SEAL's in één beweging in of uit de onderzeeër kunnen laten opereren. Als wapenvoorraad kan de onderzeeër tot 38 wapens meenemen verdeeld over zware torpedo's, kruisraketten en mijnen. Met de 12 verticale lanceerinstellingen en 4 torpedolanceerbuizen kan men salvo's van 16 kruisraketten afvuren. De verticale lanceerinstelling zal de geplande toekomstige raketten kunnen afvuren terwijl de torpedolanceerbuizen voorzien zijn om UUV, zoals de LMRS, en UAV te lanceren. Een werkelijke radicale verandering in de wereld van de onderzeeërs is de introductie van twee nieuwe zogenaamde "Photonics" masten die de klassieke periscoop zullen vervangen. In plaats van de periscoop met zijn verschillende lenzen, spiegels en prisma's is de nieuwe mast uitgerust met verschillende hoge resolutie kleuren-camera's die visuele beelden naar grote beeldschermen doorsturen in de commando- en controleruimte. In de mast is naast de verbeterde infrarood opname en de mogelijkheid om beelden ook bij lage licht-

sterkte op te nemen eveneens een infrarood laser afstandszoeker ingebouwd. Deze nieuwe masten maken het mogelijk om de commando- en controleruimte op een andere plaats in te richten dan direct onder de commandobrug zoals bij onderzeeërs die uitgerust zijn met de klassieke periscoop. Voorlopig worden er in totaal 30 onderzeeërs van deze Virginia klasse gepland. Om een vloot van ongeveer 55 onderzeeërs in stand te houden, zal men op een bepaald moment toch moeten overstappen naar een bouwritme van twee onderzeeërs per jaar.



Virginia Klasse onderzeeër.

Alhoewel niet vermeld in de verschillende nieuwbouwprogramma's in Tabel 3 bespreken wij ook nog een belangrijk gepland ombouwprogramma voor onderzeeërs.

Ombouwprogramma Ohio klasse

Naast de verschillende nieuwbouwprogramma's wordt een veelbelovend ombouwprogramma gepland voor 4 nucleaire onderzeeërs met ballistische raketten van de *Ohio* klasse. Volgens de START¹⁷ II akkoorden moet het aantal kernkoppen op nucleaire ballistische onderzeeërs verminderd worden tot maximum 1750 kernkoppen tegen het jaar 2007. Daarenboven besliste het Ministerie van Defensie in haar NPR¹⁸ om het aantal ballistische

onderzeeërs te verminderen van 18 naar 14. Om hieraan te voldoen, plant men de vier eerste onderzeeërs van de *Ohio* klasse nl. SSBN-726 USS *Ohio*, SSBN-727 USS *Michigan*, SSBN-728 USS *Florida* en SSBN-729 USS *Georgia* als ballistische onderzeeër uit dienst te nemen en om te bouwen naar SSGN¹⁹. Zo de fondsen goedgekeurd worden voor het FY 03 zou de ombouw van de eerste twee starten in oktober 2002 en de ombouw van de twee volgende, die voorzien is in het FY04, zou starten in oktober 2003. De eerste omgebouwde SSGN - onderzeeër zou dan in 2007 de vloot vervoegen. Vooraleer de ombouw te starten, zullen de brandstofstaven in de nucleaire reactoren vernieuwd worden om zodoende nog 21 tot 24 jaar aan hun levensduur toe te voegen zodat ze een totale levensduur van 42 jaar bereiken.

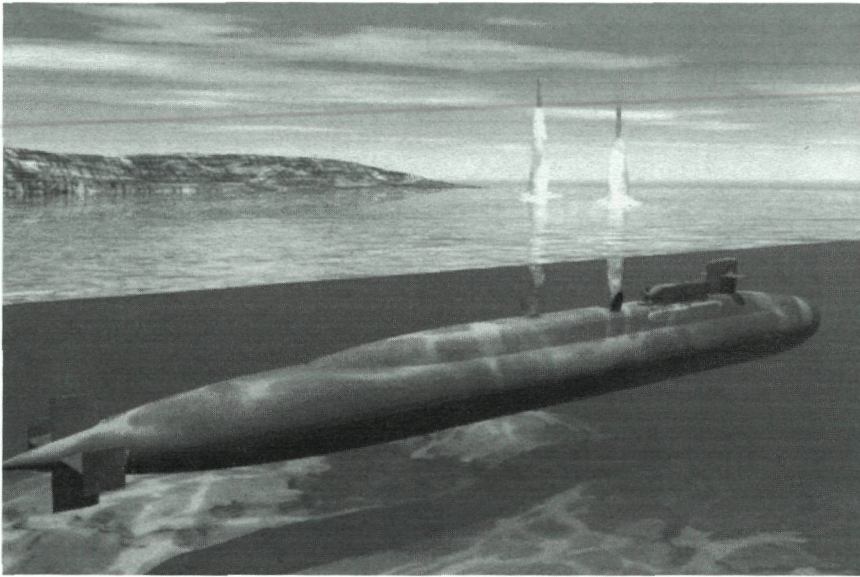
De belangrijkste elementen van de ombouw zijn enerzijds het toevoegen van een capaciteit om grote hoeveelheden Tomahawk en Tactical Tomahawk kruisraketten af te vuren en anderzijds de noodzakelijke middelen om speciale troepen vanaf de onderzeeër te laten opereren. Daarnaast wordt een commandocentrum ingericht voor het plannen en uitvoeren van speciale missies van de SEAL's aan boord. Verder zullen alle klassieke opdrachten van de nucleaire aanvalsonderzeeërs uitgevoerd worden, zoals het verzamelen van informatie, verkenningen, bewakingen en bepalen van doelen. Ook voor de bestrijding van onderzeeërs, oppervlakteschepen en mijnen zullen deze SSGN onderzeeërs kunnen ingezet worden. Zoals gebruikelijk met de ballistische onderzeeërs kiest men hier ook om te varen met twee volledige bemanningen die elkaar aflossen. Zo zullen de onderzeeërs een operationele beschikbaarheid van 70 procent bereiken. Deze bemanningen

¹⁶ Air Independent Propulsion.

¹⁷ Strategic Arms Reductions Treaty: akkoord tussen VSA en Sovjet-Unie omtrent afbouw van nucleaire wapens.

¹⁸ Nuclear Posture Review: geplande structuur van de strategische nucleaire middelen.

¹⁹ SSGN: Nucleair - powered guided - missile submarine (Nucleaire onderzeeër met geleide wapens).

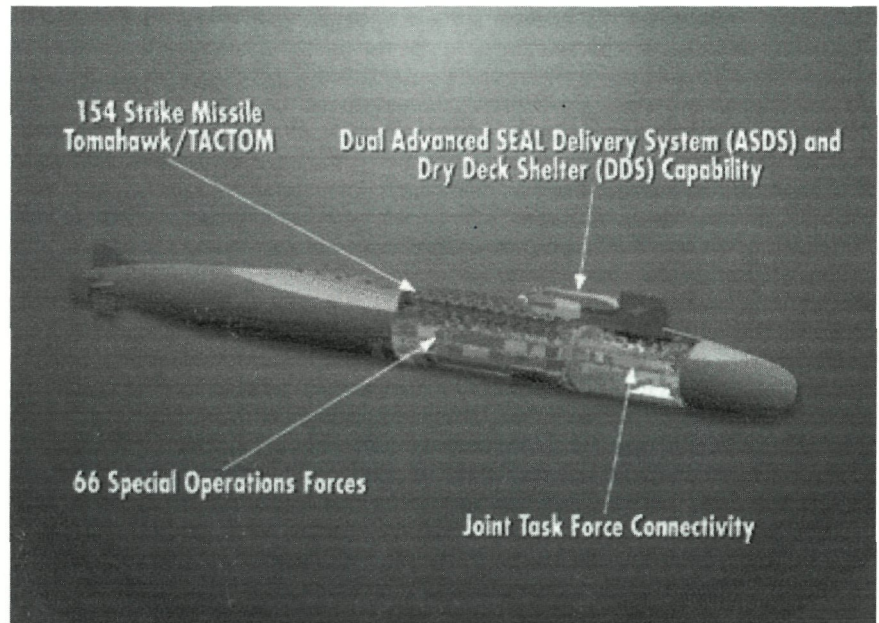


Omgebouwde SSGN bij het afvuren van enkele Tomahawk raketten.

zouden afgelost worden dichtbij de gebieden waar ze opereren en dit zou bvb. in Guam, Diego Garcia of La Maddalena in Italië kunnen gebeuren. Eenmaal de ombouw van de vier onderzeeërs afgerond, zal er continu 1 SSGN onderzeeër operationeel zijn in de Atlantische Oceaan en 1 in de Stille Oceaan.

Van ballistische - naar kruisraket

De ombouw van de SSGN onderzeeërs om 154 Tomahawk kruisraketten aan boord te nemen, zal gebeuren door in 22 van de 24 bestaande lanceersystemen voor de D-5 Trident ballistische raket een verticaal lanceersysteem in te bouwen. In elk van deze 22 lanceersilo's zou een lanceersysteem ingebouwd worden waarin er zich zeven kruisraketten in een afzonderlijke waterdichte omhulling bevinden. De totale voorraad van 154 kruisraketten die volledig afgevuurd kunnen worden in zes minuten vertegenwoordigt een bijna gelijkaardige voorraad aan kruisraketten als de 120 tot 180 kruisraketten die een volledige vliegkampschip gevechtsgroep normaal meevoert. Wanneer men deze formidabele vuurkracht vergelijkt met die van de klassieke nucleaire aanvalsonderzeeërs, waar tot 28 kruisraketten aan boord kunnen genomen worden, zal de ontplooiing van één enkele SSGN in een bepaald operatiegebied de direct beschikbare vuurkracht aan kruisra-



Schematische voorstelling van de belangrijkste veranderingen bij de ombouw naar SSGN.

ketten sterk verhogen. Tezelfdertijd komt meer beschikbare ruimte vrij aan boord van de aanvalsonderzeeërs die meer torpedo's of alternatieve systemen kunnen meenemen zoals LMRS en UUV i.p.v. kruisraketten.

Transport Speciale troepen

Dankzij de tweede belangrijke ombouw kunnen speciale troepen voor langere periodes ongezien ingezet worden. Hiervoor wordt o.a. de nodige ruimte voorzien om een

groep van 66 SEAL's met hun volledige gevechtsuitrusting aan boord te nemen. Op het dek van de onderzeeër zal onder meer een ASDS mini onderzeeër en een DDS kunnen vastgeklit worden op de plaats van de twee resterende Trident D-5 lanceersystemen.

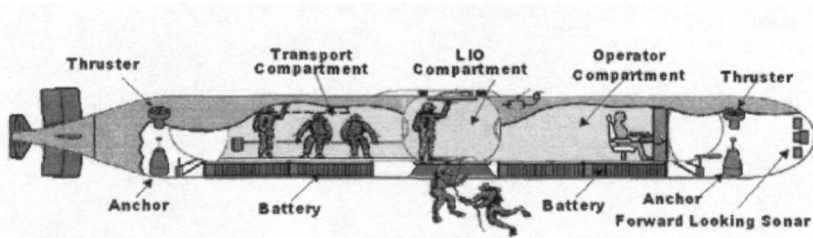
De door batterijen aangedreven ASDS kan met twee bemanningsleden aan boord een groep van 8 SEAL's met hun volledige gevecht- en duikersuitrusting transporteren in een verwarmde en droge omgeving over een afstand van 125 mijl. Zonder die gevecht- en duikersuitrusting kunnen tot 16 SEAL's meegenomen worden. De ASDS met een gewicht van 55 ton, een lengte van 19,8 m, een breedte van 2,06 m en een hoogte van 2,5 m, ontwikkelen een snelheid van 8 knopen en

kunnen opereren op een diepte van meer dan 60 m. De inzet van deze ASDS betekent een belangrijke verbetering voor de ontplooiing van de speciale troepen die nu nog via hun zogenaamde "natte" SDV aan een langdurig verblijf in koud water blootgesteld worden. De volledige droge en verwarmde omgeving van de ASDS zal bijdragen tot minder fysieke en mentale vermoeidheid van de ingezette SEAL's.

De DDS aan boord van de SSGN onderzeeër zal gebruikt worden om enerzijds een SDV te transporteren en te ontplooiën. Anderzijds kunnen

hierdoor tot 20 SEAL's met vier rubberboten, inclusief buitenboordmotoren en hun gevechtsuitrusting, zich ongemerkt naar het zeeoppervlak bewegen. De DDS weegt 30 ton, heeft een lengte van 11,6 m en een maximum diameter van 2,8 m en heeft onder meer een hyperbare kamer aan boord.

De SDV MK VIII gebouwd uit glasvezel kan tot acht SEAL's meenemen met individuele duikuitrusting en wordt voortgestuwd via een zesbladige schroef aangedreven door elektrische motoren met herlaadbare zilver-zink batterijen. Deze mini-onderzeeër was lange tijd het werkpaard van de SEAL's maar is eerder beperkt in actieradius en mogelijkheden. Daardoor werd afgezien van de ontwikkeling van een verbeterde versie van de SDV en ontwikkelde men de ASDS.



Doorsnede van de nieuwe ASDS mini onderzeeër

De omgebouwde SSGN onderzeeërs zullen ofwel twee ASDS, twee DDS ofwel één ASDS en één DDS kunnen meenemen.

De illustraties in dit artikel werden overgenomen uit en met toelating van Undersea Warfare Magazine van de Amerikaanse Marine.

De vermelde afwerkingspercentages van de schepen in opbouw zijn deze gepubliceerd door het Naval Sea Systems Command op 1 april 2002.

Tekst en tabellen: L. Naessens



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**

Le propulseur Voith-Schneider est une merveille

Ce n'est un secret pour personne qu'après une longue vie active, il arrive un moment où l'on se remet à apprécier les contes de fées. C'est pourquoi je voudrais vous convier à vibrer avec moi alors que vous serez occupés à lire cette belle histoire. Elle est si belle que -j'en suis convaincu- vous ne pourrez résister à la raconter à vos petits-enfants qui vous écouteront avec des étoiles plein les yeux.

Il était donc une fois un grand inventeur autrichien, Ernst Schneider, qui passait sa vie à inventer. Il avait déjà une fameuse série d'inventions les plus diverses à son actif, quand il se lança dans l'étude des fluides et trouva que ce que l'on connaissait à ce moment-là n'était pas à la hauteur de ce que l'on pouvait attendre de la science de l'époque. Un peu plus tard, en 1926, les ateliers J.M. Voith, surtout connus par l'étude et la fabrication de turbines, pompes et autres machines hydrauliques, eurent vent de la dernière invention d'Ernst, à savoir une roue à aubes mobiles qu'il voulait utiliser comme turbine hydraulique réglable (figure 1); il envisageait même de l'employer comme turbine dans les usines marémotrices. C'est après le refus de la Suisse qui ne voulait pas troubler le calme que la société Voith le contacta.

D'un côté il y avait donc un inventeur de génie et de l'autre un société visionnaire qui comprit directement tout l'intérêt que l'on pouvait retirer de cette invention en matière de propulsion des bateaux. Elle permettait en effet d'amener la poussée du propulseur dans toutes les directions du plan d'action par la simple influence du mouvement d'oscillation, c'est-à-dire sans rotation du



Figure 1

propulseur lui-même. Le gouvernail du navire devenait alors superflu et était remplacé par un organe plus effectif. La poussée était entièrement disponible pour la giration, indépendamment de la vitesse de marche. De plus, l'importance de la poussée du propulseur était entièrement réglable, elle pouvait être considérée comme une hélice à pas variable 'intégrale'.

Ça, ce n'était encore que de la théorie, mais les travaux avancèrent et après une longue campagne d'essais le premier bâtiment doté d'un propulseur Voith-Schneider vit le jour en 1931. En 1939 il y avait 165 unités ainsi équipées et c'est en 1960 que l'on livra le 1000^{ème} exemplaire. Notre Force Navale s'était entre-temps dotée de plusieurs remorqueurs munis de ce type de propulseur, ainsi que de notre célèbre barcasse Spin qui, faisant la navette, transborda des années durant le personnel du Gpt Log entre la gare d'Ostende et leur lieu de travail; tous ceux qui l'ont vu évoluer se sont rendu compte que le Spin était aussi équipé du système de propulsion Voith-Schneider.

"J'entends des murmures dans la salle! Est-ce un début de rébellion?"

Pardon, tout ça c'est très beau mais vous voudriez bien savoir comment ça fonctionne? Faut pas pousser, c'est de toutes manières trop compliqué pour que vous compreniez! Vous voudriez que j'essaye quand même?"

Bon, on y va! Mais si ça ne va pas, c'est vous qui vous l'aurez voulu!"

Nous allons commencer par faire un break qui vous permettra de prendre un bon verre pour le voyage, ou une tasse de café pour ne pas tomber endormi.

Je vois que tout le monde est revenu, c'est bien.

Nous allons maintenant expliquer tout le fonctionnement du propulseur Voith-Schneider. Ce n'est pas très compliqué. Pourtant, comme une partie de ces explications n'est pas tout à fait nécessaire à la compréhension, les explications vraiment techniques seront imprimées en italiennes et pourront être 'skippées' par ceux qui ne seraient pas vraiment intéressés par les diagrammes et formules".

Pour commencer nous allons prendre la figure 2 et la regarder attentivement. Nous y voyons les pales d'un de ces propulseurs Voith-Schneider, du moins celles qui ont une position active. Le sens de rotation du rotor est indiqué par la flèche noire courbe et la direction du navire par la flèche noire droite. Quand on sait que les pales sont placées verticalement sous la coque du navire (voir figure 3), on peut comparer leur mouvement de va-et-vient à celui utilisé fréquemment dans la nature pour la propulsion. La propulsion

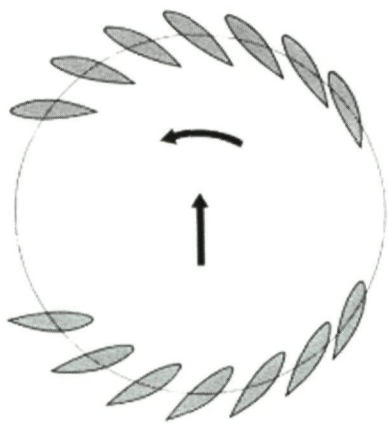


Figure 2

des oiseaux au moyen d'ailes et des poissons à l'aide de nageoires sont en effet des modes de propulsion mobiles reposant sur des mouvements analogues. A cet égard il

Un examen très approfondi du mouvement de chaque pale pendant une révolution, donne des renseignements sur les vitesses présentes au profil de la pale et des forces résultantes, ainsi que indications sur l'orientation des profils des pales pendant une révolution (pas celle d'octobre ni celle des oeilletons, bien sûr)! Prenons maintenant la figure 4: nous voyons que dans un état sans glissement il n'y a aucune portance dynamique, donc aucune poussée n'est produite. Les pales du propulseur (figure 5) doivent être orientées pour qu'elles aient en chaque point de leur révolution la vitesse W dans l'axe du profil résultant de la vitesse périphérique et de la vitesse d'avance Ve , celle-ci étant la vitesse du bâtiment (diminuée du sillage). La condition géométrique pour que

Les perpendiculaires aux axes des profils des pales doivent, dans toutes les positions au cours d'une révolution, passer en un point commun N qui est, de la distance ON , constamment excentré perpendiculairement à la direction de la marche.

Cette "loi d'intersection des normales" est fondamentale pour la détermination des mouvements des pales. Le rapport de la distance $ON:D/2$ à la figure 5 correspond au rapport de la vitesse d'entrée Ve à la vitesse périphérique U , donc au coefficient d'avance? Si le propulseur travaille sans poussée, ce coefficient d'avance est identique au "rapport du pas".

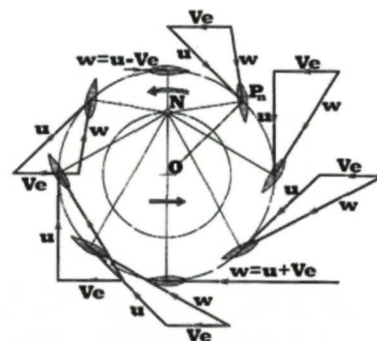


Figure 5

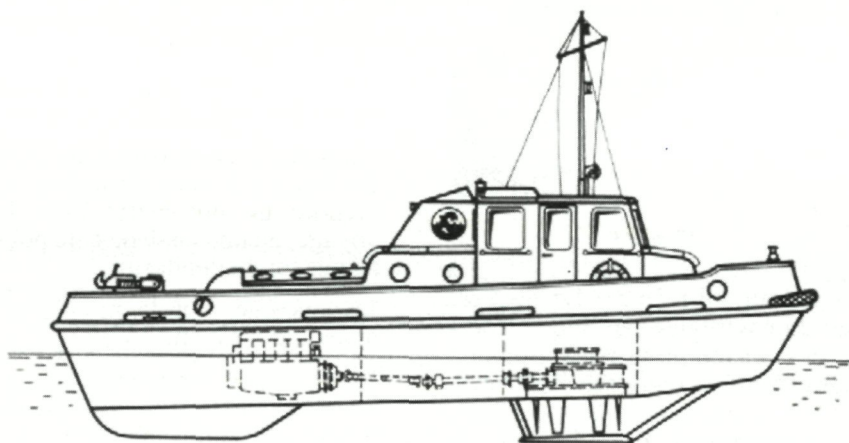


Figure 3

est intéressant de constater que la nature utilise ces méthodes surtout quand le propulseur doit fournir non seulement un effort dans la direction du déplacement mais aussi un effort vertical à cette direction de déplacement, cet effort vertical étant la portance dynamique chez les oiseaux et l'effort de gouverne chez les poissons. Enfin, il convient de signaler que le mode de propulsion par godille -connu de vous tous qui n'êtes pas des marins d'eau douce- dans lequel le mouvement de va-et-vient de l'aviron transversalement à la direction de la marche fournit un effort de propulsion considérable.

les pales travaillent comme décrit ci-dessus est facile à formuler si l'on tient compte de ce que le triangle $NOPn$ de la figure 5 est semblable au triangle de vitesse donné:

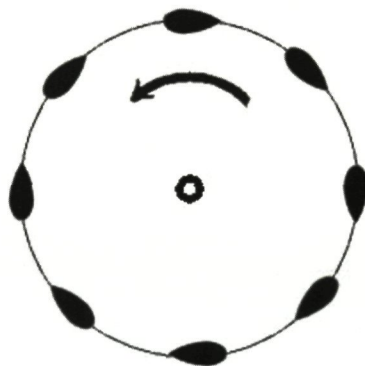


Figure 4

Le tracé de la course absolue d'une pale donne une idée relativement exacte des conditions de l'écoulement autour de la pale. Comme dans une hélice traditionnelle où un point de la surface supérieure de l'hélice se meut sur un parcours cylindrique (superposition d'un mouvement rotatif et d'un mouvement rectiligne en direction de l'axe de rotation), la pale du propulseur Voith-Schneider décrit, elle, une cycloïde. Ce mouvement est réalisé par une superposition d'un mouvement de rotation et d'un mouvement rectiligne perpendiculaire à l'axe de rotation (voir figure 6).

Le rayon de roulement de la cycloïde est égal à $\lambda \cdot D/2$, c'est-à-dire que la formation d'une cycloïde peut être expliquée par un déroulement du propulseur sur un rayon $\lambda \cdot D/2$. Le propulseur se déplace alors de la cote $\lambda \cdot D \cdot \pi$ en direction de la marche pendant une révolution.

Nous comprenons donc bien que pour que le propulseur exerce une poussée, les profils doivent être inclinés sur la courbe décrite par les

"Je vois que tout le monde suit encore, ou du moins il n'y a personne qui s'est endormi. Attention, cramponnez-vous maintenant, la suite devient très technique!"

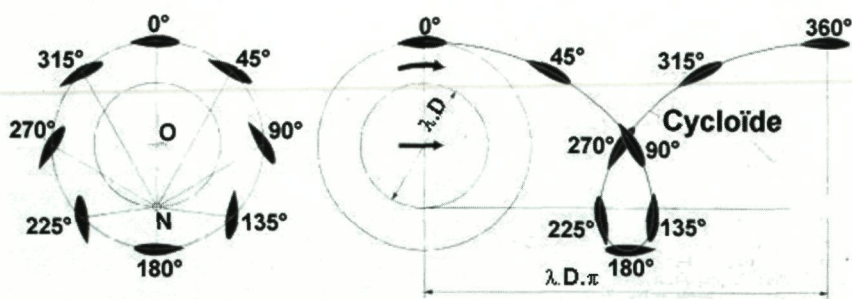


Figure 6

pales. Un tel déplacement est réalisé très simplement lorsque le point N est déplacé de N en N'.

La poussée du propulseur étant constamment perpendiculaire sur la distance ON au point fixe, respectivement NN' (en marche), toute direction désirée de la poussée sur le plan perpendiculaire à l'axe de rotation du propulseur peut être obtenue par un déplacement du point N, respectivement N'. En raison de la symétrie de rotation du propulseur, toutes les directions sont équivalentes et les conditions hydrauliques sont les mêmes dans toutes les directions de la poussée. Par contre, lors de la marche donnée, une direction,

à savoir celle de marche donnée, est préférée tant que le bâtiment ne répond pas à une manoeuvre de giration. La poussée est alors per-

assurée par des attelages 'cinématiques'. Toutes ces cinématiques ont un point commun: une excentricité correspondant au point N. Pour ne pas compliquer les choses ni embrouiller les esprits, nous n'allons expliquer qu'une seule de ces cinématiques, à savoir la cinématique avec levier droit (figures 7a et 7b). Un levier droit (2) monté pivotant au disque d'entraînement (1) pouvant être excentré par le pivot est logé dans le palier de crosse (3) du rotor. La bielle (4) montée articulée à l'extrémité dudit levier (2) commande le levier d'attaque (5) de la pale. La fourchette (6) assure la

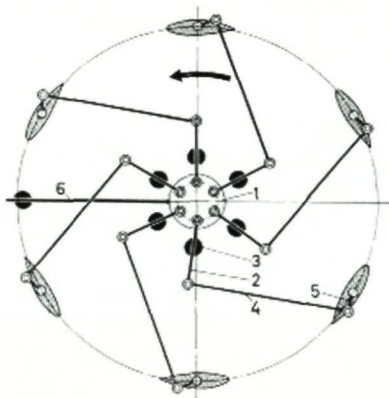


Figure 7a

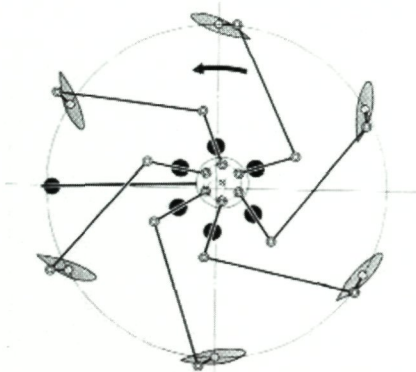


Figure 7b

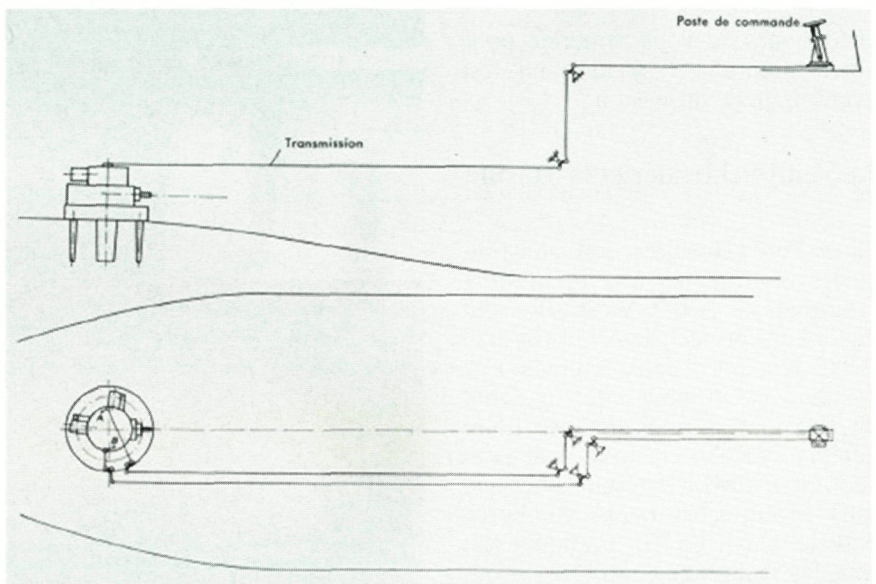


Figure 8

pendiculaire à la distance NN' si bien que, lors d'un déplacement du point N', la poussée est plus forte qu'au point fixe: ceci provoque des forces transversales et de giration plus importantes pendant la marche qu'au point fixe.

Dans la pratique la réalisation du mouvement optimum des pales est

rotation uniforme du disque d'entraînement avec le rotor.

La commande du propulseur Voith-Schneider, c'est-à-dire l'actionnement des servomoteurs de décentrement se fait, du poste de commande installé sur la passerelle, au moyen d'une tringlerie 'traction-pression' (figure 8). Quand les distances sont très gran-

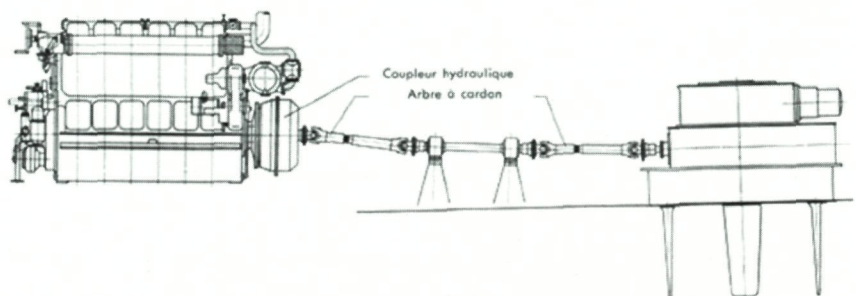


Figure 9

des il est tout aussi possible d'utiliser une télécommande électrique ou même pneumatique.

Actuellement la machine d'entraînement la plus fréquemment utilisée pour la gamme de puissance intéressant le propulseur Voith-Schneider est le moteur diesel qui n'a pas à être réversible et peut tourner à vitesse constante (figure 9). Pour pouvoir marcher aussi économiquement que possible à des charges partielles, le moteur doit, comme pour l'entraînement d'hélices à pas variable, pouvoir tourner à une vitesse de rotation réglée. Dans les cas de propulseur d'étrave, un moteur électrique est largement suffisant.

"Messieurs, je vous remercie pour votre attention. Il y aura un test avant la fin de la session!"

Le Voith-Schneider et la Marine

Notre Force Navale acquit jadis plusieurs remorqueurs, à savoir le A951 Hommel, le A952 Wesp -le seul encore en service-, le A953 Bij et le A956 Krekel, propulsés grâce à ce système et, comme cité au début de l'exposé, n'oublions pas notre célèbre barcasse le Spin, qui peut se vanter d'avoir navigué plus que tous les autres bâtiments de la Force Navale, car il l'a fait pratiquement tous les jours sans coup férir.

Source: Anciens de la Force Navale de la Région Bruxelloise asbl.



Photo récente, prise à Dunkerque, d'un propulseur Voith-Schneider. Pour vous rendre compte de la taille, Marie, 3 ans, la muse de l'auteur fait une jauge idéale. Sur les pales du propulseur, vous remarquerez les balanes qui les recouvrent presque uniformément.

Texte, photo et iconographie: G. Linet

Caractéristiques principales:

Longueur hors tout:	17,65 m
Longueur à la flottaison:	16,00 m
Largeur à la flottaison:	5,20 m
Tirant d'eau:	2,00 m env.
Déplacement:	60 t env.
Puissance moteur:	
Norm.:	2 x 150 ch
Maxi.:	2 x 200 ch pompes en marche
Moteur:	MWM RHS 518 A
Mode de propulsion:	2 propulseurs Voith-Schneider Gr 14 ET/65

Ci-dessous les caractéristiques des remorqueurs-bateaux pompe Bij et Krekel:

Performances:

Effort de traction	
Point fixe à l'arrêt:	4,2 t
Vitesse haut le pied:	10 nœuds env.
Giration sur place de 360° en:	30 sec env.
Stoppe en pleine vitesse en:	8 sec
sur:	15 m

InfoMarine

De Vlootdagen hebben een massa volk naar Zeebrugge gelokt

De Vlootdagen van de Marine op 12,13 en 14 juli lijkenden zoals gewoonlijk heel wat succes.

Schotten in kilt, een historische groep uit Charleroi, bezoek van Belgische en buitenlandse schepen, militaire fanfares: zoals telkenmale werden de bezoekers uitermate verwend.

Maar voor de mensen van de marine waren de Vlootdagen een unieke gelegenheid om de aandacht te vestigen op hun kennis en vaardigheden terwijl diverse maritieme verenigingen de kans werd geboden hun hobby voor te stellen. Een motivatie voorwaar voor alle medewerkers, des te meer daar vele jongeren die de marinebasis en de talrijke schepen hebben bezocht... potentiële toekomstige zeelui zijn!



Foto / photo: Ph. Sandras

Les Journées de la Flotte ont drainé la foule vers Zeebruges

Les Journées de la Marine des 12, 13 et 14 juillet dernier ont connu leur succès habituel.

Ecoissais en kilt, groupe historique de Charleroi, visites de navires belges et étrangers, musiques militaires: les visiteurs furent comme à l'habitude comblés.

Mais pour les marins, les Journées de la Flotte sont un moyen de faire valoir leurs connaissances auprès du public tandis que les nombreuses associations maritimes ont ainsi la possibilité de faire connaître leur hobby. Une motivation supplémentaire pour tous, tout en gardant en tête que tous les jeunes qui foulent le sol de la base navale et qui arpentent les ponts des navires... sont de potentiels futurs marins.



Foto / photo: Ph. Sandras



Foto / photo: Ph. Sandras



Foto / photo: J.-C. Vanbostal

De 'zeilkathedralen' waren te Zeebrugge van 21 tot 25 augustus jl.

Sail 2002 lokte meer dan een half miljoen bezoekers.

Voor de 3^{de} keer meerden de deelnemers aan de Tall Ship's Race aan in de haven van Zeebrugge en hoewel de weersomstandigheden soms wat te wensen overlieten was de toeloop van bezoekers overweldigend.

Dit jaar had het bezoek van de zeilschepen plaats in het kader van 'Brugge culturele hoofdstad van Europa 2002'. Vanzelfsprekend nam de Marine deel aan deze happening en had zij haar zeilboot **Zénobe Gramme** afgevaardigd evenals de **Godetia**, die o.m. dienst deed als perscentrum.

Bij hun aankomst te Zeebrugge op woensdag 21 juli konden de bemanningsleden genieten van een culturele avondvoorstelling in de splinternieuwe concertzaal te Brugge.

Op donderdag werden de kapiteins op het stadhuis ontvangen door de burgemeester van Brugge.

's Anderendaags defileerden de bemanningen door het centrum van Brugge en 's avonds werd de kapiteins een banket aangeboden. 's Zaterdag werd een schitterend vuurwerk afgestoken in de achterhaven en tenslotte werd dit uitzonderlijk evenement op zondagmorgen op grootse wijze afgesloten met een unieke zeilparade vóór de kust van Zeebrugge en Knokke.

Spijtig genoeg zette een zwaar ongeval aan boord van de **Mercator**, ten gevolge waarvan een been van een 21-jarige student aan de Hogere Zeevaartschool Antwerpen, moest geamputeerd worden, een domper op de vreugde.

Les cathédrales de toile étaient à Zeebruges du 21 au 25 août dernier

Sail 2002 a attiré plus d'un demi-million de visiteurs.

Pour la 3^{ème} fois, le port de Zeebruges avait donné rendez-vous aux participants de la Tall Ships' Race et même si le temps ne fut pas toujours de la partie l'événement connut un succès de foule considérable.

Cette année la venue des voiliers s'inscrivait dans le cadre de Bruges 2002, capitale culturelle de l'Europe. La Marine participa à l'événement en y déléguant le voilier **Zénobe Gramme**, alors que le **Godetia** y remplissait la fonction de navire de presse.

Arrivés à Zeebruges le mercredi 21 août, les équipages se sont d'abord vu offrir une soirée culturelle dans la nouvelle salle de concert de Bruges.

Le jeudi, c'était au tour des capitaines d'être reçus par le bourgmestre à l'Hôtel de ville de Bruges.

Le Cortège des équipages au centre de Bruges et le banquet de la Rose Blanche en l'honneur des capitaines eurent lieu le vendredi. Un superbe feu d'artifice éclaira de ses mille feux les navires le samedi et c'est finalement la parade des voiliers devant Zeebruges et Knokke qui fut le point d'orgue et marqua la fin de cet événement exceptionnel.

Seul point noir, le grave accident survenu à bord du **Mercator** et à la suite duquel un jeune de 21 ans, élève de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers, perdit une jambe.



A960 Godetia



A958 Zénobe Gramme.



Palinuro

Belle Poule



Iskra



Sedov

Overhandiging van een peterschapsakte tussen de Marinebasis Zeebrugge en de stad Charleroi op 26 juni 2002

Met het oog op het aanwakkeren van de vriendschapsbanden die de Marine en de stad Charleroi sedert tientallen jaren onderhouden, werd aan deze laatste voorgesteld, samen met de Jagers te Voet, met dewelke de Marinebasis eveneens nauwe betrekkingen onderhoudt, het peterschap te aanvaarden van de Marinebasis Zeebrugge.

De ondertekening en de wederzijdse overhandiging van de akte hadden plaats te Charleroi op 26 juni 2002 ter gelegenheid van het kwartierfeest van de Cie Hoofdkwartier van het 2de Jagers te Voet en ze werden bekrachtigd tijdens de Vlootdagen te Zeebrugge van 12 tot 14 juli.

Historiek

In 1919 werd op grond van het Verdrag van Versailles een deel van de schepen die buitgemaakt waren op de Duitsers toegewezen aan België. Een ervan was de torpedoboot A47 die nadien het rompnummer A25 toegerekend kreeg. In 1926 werd hij herdoopt tot Caporal Trésignies, naar de naam van de Belgische militair die op 26 augustus 1914 het kanaal van Willebroek overzwom om er de brugvloer van de Verbrande Brug, die slechts kon bediend worden vanop de overkant die reeds in handen was van de vijand, weg te laten glijden; een uitzonderlijk moedige daad die hij met de dood bekocht. Hoogstwaarschijnlijk was de keuze van deze naam te wijten aan het feit dat de toenmalige bevelvoerder, Vaandrig-ter-zee Delstanche, oorspronkelijk tot het 2de regiment Jagers te Voet behoorde.

In 1958, in het kader van de toenadering tussen Natie en Marine, stelde deze laatste, trouw aan de traditie

Remise d'une charte de parrainage entre la Base Navale de Zeebruges et la ville de Charleroi, le 26 juin 2002



De heer J. Van Gompel, burgemeester van Charleroi, en korvetkapitein Ph. Cornez bij de overhandiging van de akte

Le bourgmestre de Charleroi, Mr J. Van Gompel et le Capitaine de Corvette Ph. Cornez lors de la remise de charte.

Depuis quelques décennies des liens d'amitié unissent la Marine et la Ville de Charleroi. Dans le souci de les raviver il a été proposé à cette dernière de devenir officiellement la marraine de la base navale de Zeebruges, en association avec les Chasseurs à Pied avec lesquels la base entretient également des liens étroits.

La signature et la remise de la charte de parrainage eurent lieu à Charleroi le 26 juin dernier lors de la fête d'unité de la Compagnie Quartier Général-2me Chasseurs à Pied et cette cérémonie fut renouvelée à l'occasion des Journées de la Flotte qui se sont tenues à Zeebruges du 12 au 14 juillet.

Rappel historique

En 1919, en vertu du traité de Versailles, une partie des navires capturés aux allemands revenait à la Belgique. Un de ceux-ci fut le torpilleur A47 qui par la suite reçut le numéro de coque A25. En 1926 ce navire fut 'rebaptisé' et prit le nom de Caporal Trésignies, du nom de ce militaire qui fit preuve de courage et de dévouement en se portant volontaire, le 26 août 1914, pour traverser à la nage le canal de Willebroek afin de glisser, par surprise, le tablier du pont de Pont-Brûlé qui devait se manoeuvrer de la rive opposée, déjà fortement occupée par l'adversaire, action au cours de laquelle il fit le sacrifice de sa vie. Le nom de baptême du navire fut probablement choisi du fait que le commandant de l'époque, l'Enseigne de vaisseau Delstanche, appartenait initialement au 2me Chasseurs à Pied.

M917 Charleroi





die wil dat ieder schip geprivilegieerde relaties onderhoudt met een Belgische stad, het peterschap van de kustmijnenvegers MSC voor aan diverse steden. De M917 viel de eer te beurt de naam te dragen van de stad Charleroi. De ceremonie greep plaats te Brussel op 19 maart 1958 waar, in het bijzijn van Commodore Robins, toenmalig stafchef van de Marine, de burgemeester van Charleroi, de heer Gérard Octave Pinkers, het wapenschild van zijn stad aan een afvaardiging van de bemanning overhandigde.

In december 1968 bracht, op initiatief van LTZ Petit, voormalig bevelhebber van de M917 Charleroi, een delegatie van het 2de Jagers te Voet een bezoek aan Oostende om er kennis te maken met dit petekind van Charleroi. In 1969 werd de M917 opgelegd en overgedragen aan de Taiwanese Marine, waar hij definitief buiten dienst werd gesteld in 1991.

In 1978 mocht Charleroi opnieuw het peterschap waarnemen van een varende eenheid van onze Marine, nl. de F913 Westhinder, en dit tot 1 juli 1993, datum waarop dit fregat buiten bedrijf werd gesteld in uitvoering van de budgettaire beperkingen en de toepassing van het plan Delcroix.

Onlangs -van 26 juni tot 22 september-, had te Charleroi, met de steun van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis en van de VZW Vrienden van de sectie Marine van dit museum, een tentoonstelling plaats die door middel van schaalmodellen, archiefdocumenten, foto's en dies meer, geheel gewijd was aan de honderden Belgische zeelieden die tijdens de Eerste Wereldoorlog het leven lieten.

Tout récemment -du 26 juin au 22 septembre- une exposition 'La Mer: l'autre front belge de 14-18' a eu lieu à l'espace Destrée à Charleroi; cette exposition, organisée avec l'aimable soutien du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire et en collaboration avec l'ASBL Les Amis de la Section Marine de ce musée, était, au travers de maquettes, documents d'archives, photos, films et autres objets à caractère maritime, dédiée aux centaines de marins belges qui perdirent la vie dans la tourmente de la Première Guerre mondiale.

En 1958, dans le cadre d'un rapprochement entre la Nation et la Marine, cette dernière proposa à certaines communes de parrainer un dragueur de mines côtier MSC, respectant ainsi une tradition maritime bien ancrée qui veut que chaque navire entretienne des liens privilégiés avec une ville belge. Ainsi le M917 eut l'honneur de porter le nom de la ville de Charleroi. La cérémonie de parrainage se déroula le 19 mars 1958 à Bruxelles, où Monsieur Gérard Octave Pinkers, bourgmestre de la ville de Charleroi, remit, en présence du Commodore Robins, Chef d'état-major de la Marine de l'époque, l'écusson aux armes de sa ville aux représentants de l'équipage.

En décembre 1968, sur l'initiative du LDV Petit, ancien commandant du M917 Charleroi, une délégation du 2me Chasseurs à Pied se rendit à Ostende pour y rencontrer ce filleul de la ville de Charleroi. En 1969 le M917 Charleroi sera désarmé et transféré à la Marine de Taïwan où il quittera le service actif en 1991.

En 1978 la ville de Charleroi sera à nouveau marraine d'une unité navigante de la Marine, en l'occurrence la frégate F913 Westhinder, jusqu'au 1er juillet 1993, date à laquelle le navire sera retiré du service actif en raison des restrictions budgétaires et de la mise en application du plan Delcroix.



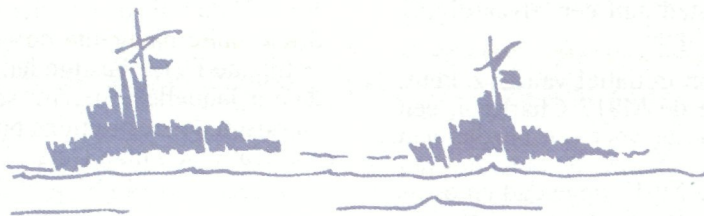
Remises de commandement - Bevelsoverdrachten

M923 NARCIS

Sedert 17 juni voert Luitenant-ter-zee 1ste klasse Manuel Dory het bevel over de tripartite mijnenjager Narcis. Hij vervangt in die hoedanigheid Luitenant-ter-zee 1ste klasse Philippe Warnauts.

Depuis le 17 juin le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Manuel Dory est le nouveau commandant du chasseur de mines tripartite Narcis. Il remplace à ce poste le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Philippe Warnauts.

Van links naar rechts / de gauche à droite: MTR M. De Muer, ADF W. Goethals en / et 1LZ M. Dory.



M917 CROCUS

La cérémonie de mise en place du nouveau commandant du Crocus se déroula à Zeebrugge le 24 juin dernier. C'est le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Stefaan Boddin qui reprend la barre de ce chasseur de mines au Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Philippe Decock. Ce dernier occupait cette fonction depuis près de deux ans.

De officiële aanstelling van de bevelvoerder van de Crocus had plaats op 24 juni jl. te Zeebrugge. Luitenant-ter-zee 1ste klasse Stefaan Boddin neemt het roer over van Luitenant-ter-zee 1ste klasse Philippe Decock, die deze functie sedert nagenoeg twee jaar bekleedde.

Van links naar rechts / de gauche à droite: 1LZ Ph. De Cock, ADF W. Goethals en / et 1LZ S. Boddin.



Ball cap logo
Ref.: EGF 00393



Strandtas
Sac de plage
Ref.: EGF 00236



Sweater écriu
Ref.: SWA 00239

**Sticker seinvlaggen
Autocollant drapeaux de signaleur**
Ref.: DIV 00235

	Blue I have a diver down, keep clear of this vessel.		White I am on fire and have dangerous cargo on board. Keep well clear of me.		Red My engines are going astern.	INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS	
	Red I am taking in, or discharging, or carrying dangerous goods.		Yellow I wish to communicate with you.		Red Keep clear of me. I am engaged in net fishing.		INTELLIGENCE
	White This information or the significance of the previous group should be read in the affirmative.		White You should stop your vessel immediately.		Red You are running into danger.		FIRST REPETITION
	Blue Keep clear of me, I am manoeuvring with difficulty.		White My vessel is stopped and making no way through the water.		Red I require assistance.		SECOND REPETITION
	Red Either you altering my course to starboard.		White No answer or "The significance of the previous group should be read in the negative." This signal may be generally made by any vessel for work or duty. Transmission of the signal should be "NCP".		Red I require medical assistance.		THIRD REPETITION
	Red I am disabled, communicate with me.		White Clear.		Red I require assistance.		1 UNICOM
	Red I require a pilot. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds it means "I am hauling nets."		White Man overboard.		Red I require assistance.		2 BISBOTH
	Red I am hauling nets.		White I require a pilot. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds it means "I am hauling nets."		Red I require assistance.		3 TRICOM
	Red I am hauling nets.		White I require a pilot. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds it means "I am hauling nets."		Red I require assistance.		4 KATTEFOUR
	Red I am hauling nets.		White I require a pilot. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds it means "I am hauling nets."		Red I require assistance.		5 PENTAFIVE
	Red I am hauling nets.		White I require a pilot. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds it means "I am hauling nets."		Red I require assistance.		6 SIXSIX
	Red I am hauling nets.		White I require a pilot. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds it means "I am hauling nets."		Red I require assistance.		7 SEPTSEVEN
	Red I am hauling nets.		White I require a pilot. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds it means "I am hauling nets."		Red I require assistance.		8 OCTOUGHT
	Red I am hauling nets.		White I require a pilot. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds it means "I am hauling nets."		Red I require assistance.		9 NOVENINE
	Red I am hauling nets.		White I require a pilot. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds it means "I am hauling nets."		Red I require assistance.		0 DAZERO



**Zeeman
Marin
H. 11 cm
set van/de 4
Ref.: DUP 00364**



**Aansteker
Briquet
Ref.: SWM 00308**



**Tafelvlag
Drapeau de table
Ref.: INS 00394**

**Postkaart
Carte postale
F910 Wielingen
Ref.: DIV 00176**



**Postkaart
Carte postale
F911 Westdiep
Ref.: DIV 00177**



Terug te sturen naar - A renvoyer à NEPTUNUS POSTBUS 17 - 8400-OOSTENDE
TEL/FAX 059/80.66.66 - E-mail vzw.neptunus@pi.be

Verkoopsvoorwaarden

1. Onze souvenirs zijn te koop bij de v.z.w. NEPTUNUS, Marinekazerne Bootsman Jonsen, 3e & 23e Linierégimentsplein 8400 - Oostende
2. **Leveringsvoorwaarden:**
 - a. Bij ontvangst van uw bestelling, wordt het bedrag van de portokosten gemeld, per E-mail, telefoon of post.
 - b. De souvenirs zullen alleen verstuurd worden na betaling van het verschuldigde bedrag + portokosten op rekening nr. 473-6090311-30 van NEPTUNUS v.z.w., Postbus 17, 8400 - OOSTENDE
3. Klachten moeten binnen de 15 dagen na verzending van uw bestelling aan ons gemeld worden.
4. Alle prijzen zijn inclusief BTW
5. Wij blijven graag ter uwer beschikking voor verdere inlichtingen.

Conditions de vente

1. Nos souvenirs sont en vente auprès de l'ASBL NEPTUNUS, Marinekazerne Bootsman Jonsen, 3e & 23e Linierégimentsplein, 8400 - Oostende
2. **Conditions de livraison:**
 - a. Dès réception de votre commande, le montant des frais de port vous sera communiqué par e-mail, téléphone ou par écrit.
 - b. Les souvenirs ne seront expédiés qu'après paiement de la somme correspondant à la commande + frais d'envoi sur le compte 473-6090311-30 de NEPTUNUS asbl, Boîte Postale 17, 8400 - OOSTENDE
3. Toutes les réclamations doivent nous parvenir dans les 15 jours suivant l'envoi de la commande.
4. Tous nos prix sont TVA comprise.
5. Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

De Maritieme Boetiek La Boutique Maritime

BESTELBON - BON DE COMMANDE

Artikel Nr. N° Article		Artikel Article	Prijs/stuk Prix/pièce €	Aantal Nombre	Totaal Total €
SWM	00308	Aansteker Blauw - Briquet bleu	1,25		
EGF	00393	Ball Cap logo	6,25		
DUP	00364	Beeldje : Zeeman/Marin 11 cm (set 4)	7,00		
BOE	00113	Boek / Livre "De Zeemacht" Nederlands	49,00		
BOE	00143	Boek / Livre "Fotoboek Belgische Zeemacht 1946-1996"	17,50		
BOE	00357	Boek / Livre "Het Belgisch Marinekorps 1939-1940"	12,50		
BOE	00111	Boek / Livre DE GERLACHE - Drie generaties van poolverkenners	68,25		
BOE	00163	Boek / Livre LES GERLACHE - Trois générations d'explorateurs polaires	68,25		
JRP	00373	Bootje in mini-fles	1,50		
JRP	00330	Magneten Matrozen (2 soorten) p. st. / Aimants matelots (2 sortes) p/p.	1,00		
DIV	00176	Postkaart / Carte postale F 910 Wielingen	0,25		
DIV	00177	Postkaart / Carte postale F 911 Westdiep	0,25		
DUP	00407	Sneeuwbal/Boule de neige	2,00		
DIV	00235	Sticker seinvlaggen / Autocollant drapeaux de signaleur	1,25		
EGF	00236	Strandtas / Sac de plage	7,50		
SWA	00239	Sweater écru c) X Large	21,00		
SWA	00239	Sweater écru d) XX Large	21,00		
INS	00394	Tafelvlag / Drapeau de table	8,75		
SWA	00380	T-Shirt "Familie" Kinderen a) 3/4	7,50		
SWA	00380/A	T-Shirt "Familie" Kinderen b) 5/6	7,50		
SWA	00380/B	T-Shirt "Familie" Kinderen c) 7/8	7,50		
SWA	00380/C	T-Shirt "Familie" Kinderen d) 9/11	7,50		
SWA	00380/D	T-Shirt "Familie" Kinderen e) 12/14	7,50		
SWA	00257	T-Shirt "Marine" Kinderen / Enfants a) 3/4	7,50		
SWA	00257/A	T-Shirt "Marine" Kinderen / Enfants b) 5/6	7,50		
SWA	00257/B	T-Shirt "Marine" Kinderen / Enfants c) 7/8	7,50		
SWA	00257/C	T-Shirt "Marine" Kinderen / Enfants d) 9/11	7,50		
SWA	00257/D	T-Shirt "Marine" Kinderen / Enfants e) 12/14	7,50		
SWA	00268	T-Shirt "Marine" Kinderen / Enfants f) Small	7,50		
SWA	00268/A	T-Shirt "Marine" Kinderen / Enfants g) Medium	7,50		
ATO	00288	Vlag Marine / Drapeau Marine	25,00		
Portokosten (zie 2 a) - Frais de Port (voir 2 a)					
Totaal - Total					

Naam-Nom : _____

Voornaam-Prénom : _____

Adres-Adresse : _____

Postnummer-Code postal : _____

Gemeente-Commune : _____

Tel. : _____

E-mail : _____

Sneeuwbal
Boule de neige
Ref.: DUP 00407



Magneten matroos
Aimants matelot
per stuk / par pièce
Ref.: JRP 00330



Bootje in fles
Bateau en bouteille
Ref.: JRP 00373

T-shirt "Family"
Ref.: SWA 00380



Ball cap Marine (Kind)
Casquette Marine (enfant)
Ref.: SWA 00151

T-shirt "Marine"
Ref.: SWA 00257

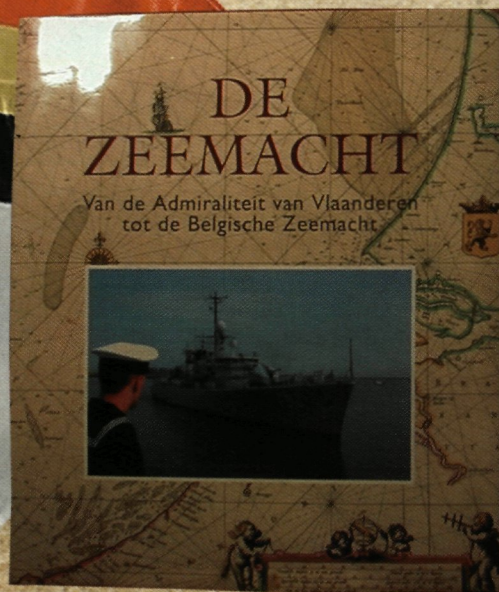


**De Gerlache
Drie generaties
van poolverkeners
Ref.: BOE 00111**

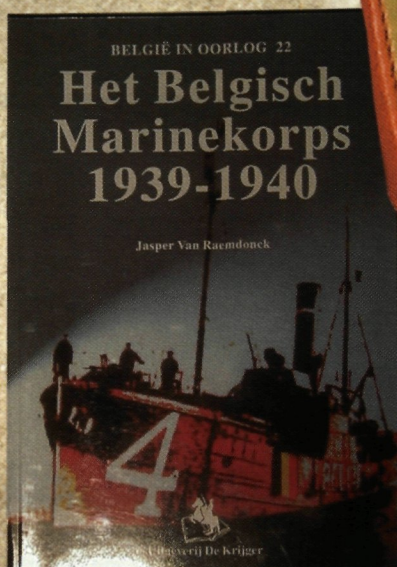


**Les Gerlache
Trois générations
d'explorateurs polaires
Ref.: BOE 00163**

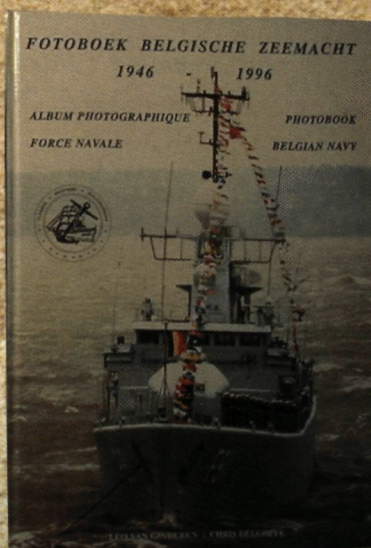
**Vlag Marine
Drapeau Marine
1m x 1.50m
Ref.: ATO 00288**



**De Zeemacht
Ref.: BOE 00113
(version française épuisée)**



**Het Belgisch Marinekorps
1939-1940
Ref.: BOE 00357**



**Fotoboek
Belgische Marine
Album photographique
Force Navale
Photobook
Belgian Navy
Ref.: BOE 00143**

M916 BELLIS

De bevelsoverdracht van de Bellis had plaats op 18 juli ll. Bij een wapenschouw op de kade van de Marinebasis Zeebrugge droeg Luitenant-ter-zee 1ste klasse Dirk Gekiere het bevel over aan Luitenant-ter-zee Patrick Hesbois.

La remise de commandement du Bellis a eu lieu le 18 juillet dernier. Le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Dirk Gekiere a passé le relais au Lieutenant de vaisseau Patrick Hesbois au cours d'une prise d'armes sur le quai de la Base Navale de Zeebruges.



Van links naar rechts / De gauche à droite: LDV P. Hesbois, ADF Goethals, KTZ Vanhaekendover, 1LZ Gekiere

A960 GODETIA

De officiële bevelsoverdracht van de Godetia had plaats op 27 augustus ll. in de Marinebasis van Zeebrugge. Korvetkapitein Luc Delprat nam het bevel van het logistiek steunschip over van Korvetkapitein William Blomme.

La cérémonie de mise en place du nouveau commandement du Godetia qui se déroula le 27 août dernier, avait pour cadre la base navale de Zeebrugge.



Van links naar rechts / de gauche à droite: KTZ M. Vanhaekendover, KVK W. Blomme, ADF W. Goethals en / et KVK L. Delprat.



C'est le Capitaine de corvette Luc Delprat qui a repris le commandement du navire logistique et support au Capitaine de corvette William Blomme.

Bezoeken - visites

'Superintendents of Naval Academies' bezoeken Marinecomponent

Dit jaar organiseerde België, op initiatief van de Koninklijke Militaire School, de 13de conferentie van de Superintendents of Naval Academies van de Europese en Noord-Amerikaanse landen. Op die bijeenkomst was eveneens, als waarnemer, Zuid-Korea, dat een gelijkaardige bijeenkomst voorbereidt voor de aziatische landen, uitgenodigd. Bovenaan op de agenda van deze tweejaarlijkse bijeenkomst stond de academische hervorming die voortvloeit uit de Verklaring van Bologna; in de toekomst zal er inderdaad geen sprake meer zijn van licentiaten noch doctors, maar van 'bachelors' en 'masters'.

Ter gelegenheid van hun aanwezigheid in ons land brachten de veertien marinedelegaties een bezoek aan de Marinbasis te Zeebrugge waar ze kennis maakten met de nieuwe structuur van onze Defensie en onze Marine.

Na een korte uiteenzetting door Flottielje Admiraal Goethals, die het accent legde op het aspect vorming, kregen de aanwezigen de gelegenheid onze inrichtingen en schepen uitvoerig te bezoeken. De lunch werd genuttigd in gezelschap van hun echtgenotes die een cultureel bezoek hadden gebracht aan Brugge en Knokke.

Les 'Superintendents of Naval Academies' visitent la Composante Marine

La 13^{me} conférence des Superintendents of Naval Academies des pays européens et nord-américains s'est tenue cette année en Belgique, sur l'initiative de l'Ecole Royale Militaire. L'invité, à titre d'observateur, de l'année fut la Corée du Sud qui prépare la mise sur pied d'une même conférence pour la région asiatique. Cette réunion bisannuelle avait pour sujet principal la réforme académique initiée par la Déclaration de Bologne de 1999; à l'avenir il ne sera en effet plus question de licenciés et de docteurs mais de 'bachelors' et de 'masters'.

A l'occasion de la présence dans notre pays de quatorze délégations 'marines', une visite à la base de Zeebruges fut organisée le 11 juin. L'un des sujets au programme fut bien entendu la récente réorganisation de la Défense et de la Marine.

Après un court exposé par l'Amiral de flottille Goethals, qui a surtout mis en lumière l'aspect formation, les délégués eurent l'occasion de faire amplement connaissance avec les installations et les navires de notre Composante Marine. Pour le déjeuner ils ont été rejoints par leurs épouses en visite culturelle à Bruges et à Knokke.



Flottieljeadmiraal Goethals in gezelschap van de superintendents of Naval Academies.

L'Amiral de flottille Goethals en compagnie des superintendents of Naval Academies.

Bezoek van militaire attachés aan de Marine-component

Op 21 mei jl. brachten een dertigtal buitenlandse defensieattachés, op uitnodiging van het departement Inlichtingen en Veiligheid, een bezoek aan de Marinebasis te Zeebrugge. Na een korte toelichting door Flottielje Admiraal Goethals konden de genodigden nauwer kennismaken met de schepen en inrichtingen van onze component. Tijdens de lunch kregen ze de gelegenheid uitvoerig van gedachten te wisselen.



Viste d'Attachés de défense à la Composante Marine

Le 21 mai dernier une trentaine d'attachés de défense accrédités auprès de la Belgique ont, sur invitation de la section Liaison des services de renseignements, effectué une visite à la base navale de Zeebruges. Après un bref exposé de l'Amiral de flottille Goethals les attachés ont fait connaissance avec la Composante Marine, ses navires et ses installations. La visite fut entrecoupée d'un déjeuner qui permit à chacun d'échanger des idées et des cartes de visite.

Saoediarabische delegatie brengt bezoek aan Marinebasis

Op woensdag 3 juli bracht een delegatie uit Saoedi-Arabië, onder leiding van kolonel Ali Bin Mohammed Al Mahoud, een bezoek aan de Marinebasis te Zeebrugge. Belangrijkste bedoeling was ervaringen uit te wisselen op logistiek niveau; het bezoek aan het LCC (Logistic Competence Centre) van de Marine stond dan ook centraal. Na een briefing door KTZ Emery kreeg het gezelschap een rondleiding door de basis met speciale aandacht voor de CME en NAVAE werkplaatsen.

Une délégation de l'Arabie Saoudite visite la Base navale

Le mercredi 3 juillet une délégation de l'Arabie Saoudite, présidée par le colonel Ali Bin Mohammed Al Mahoud, visita la Base navale de Zeebruges. Cette visite eut pour but principal l'échange d'expériences au niveau logistique; aussi la visite du LCC (Logistic Competence Centre) de la Marine fut-elle primordiale. Après un briefing par le CPV Emery, la délégation fit le tour de la base et visita les ateliers de CME et NAVAE. La délégation demeura environ une semaine en Belgique.



Keniaanse stafchef brengt bezoek aan de Marine

Op vrijdag 5 juli bezocht generaal Kibwana, hoofd van de Keniaanse strijdkrachten, de marinebasis te Zeebrugge. Hij was vergezeld van de heer Nkurayia, ambassadeur van de republiek Kenia, en Divisieadmiraal Hellemans. Na een briefing over de Marinecomponent door KTZ Emery had een rondleiding door de basis plaats, gevolgd door een tochtje aan boord van de Spin en een bezoek aan de Pap-minex en het hyperbaar centrum. Een lunch rondde het bezoek af.

Le CHOD kényan visite la Marine

Le vendredi 5 juillet le général Kibwana, CHOD des forces kényanes, visita, en compagnie de Mr Nkurayia, ambassadeur de la République du Kenya, et de l'Amiral de division Hellemans, la base navale de Zeebruges. Après un briefing par le CPV Emery au sujet de la Composante Marine, la délégation fit le tour de la base, qui fut suivi d'une excursion à bord du Spin et d'une visite à l'atelier Pap-minex et au centre hyperbare. La visite fut clôturée par un déjeuner.



Van links naar rechts: Kapitein-ter-zee A. Emery, Generaal Kibwana en Divisieadmiraal M. Hellemans

De gauche à droite: Capitaine de vaisseau A. Emery, Général Kibwana et Amiral de division M. Hellemans

45ste verjaardag

Op 1 maart 11. vierden de franstalige reserveofficieren van de Marine, in het gezelschap van hun echtgenotes, de 45ste verjaardag van de Promotie 1957 in de Auberge de Boondael te Brussel. Het was inderdaad op 1 augustus en 1 oktober 1957 dat 40 jongeren van 18 tot 25 jaar de kazerne te St Kruis Brugge verwoogden om gedurende 18 maanden hun dienstplicht te vervullen.

45e Anniversaire

Le 1er mars dernier, a eu lieu à l'Auberge de Boondael à Bruxelles le dîner du 45e anniversaire de la Promotion 1957 des Officiers de Réserve francophones de la Marine, accompagnés de leurs épouses. En effet, le 1er août et le 1er octobre 1957, 40 jeunes de 18 à 25 ans franchirent les portes de la Caserne Sainte-Croix à Bruges pour accomplir 18 mois de service militaire.

Info: 1LV(RH) M. Marlier, tel.: 02/771.57.39

Maakten deel uit van die promotie (de deelnemers aan het verjaarsdagdiner zijn aangeduid met (°), de overledenen met (+) - (P) staat voor Brug, (S) voor Diensten en (T) voor Technische diensten:

Il y avait à cette époque (les participants au dîner sont indiqués par (°), les décédés par (+) selon le cas les noms sont précédés de P(Pont), S (Service) et T (Technicien):

- ANDRE Pierre (T +)
- BECQUET Luc (P)
- CISELET Marc (T °)
- DEBAUQUE Michel (S °)
- de le COURT Emmanuel (T)
- DOR Christian (T)
- DUPONT Jean-François (T)
- JOOS de ter BEERST Thierry (T +)
- LIEBAERT André (T +)
- MARLIER Michel (P °)
- NAGELMAEKERS Henri (P °)
- POREYE Marc (S °)
- STASSIN Marc (P °)
- van GORP Pierre (P)

- BARE Robert (T °)
- CARTUYVELS Charles (P +)
- COUSIN Alain (P °)
- de BRABANDERE Guy (T)
- DEPRINCE Jacques (S °)
- de BUS de WARNAFFE Roland (S)
- FONTIGNY Michel (P °)
- LAMBLLOTTE Michel (S)
- LORIDAN Guy (S +)
- MATHAYS Jacques (T)
- PERON Robert (T)
- POTHEN Freddy (T ° et + depuis)
- THYS Jean-Pierre (P)

- BAUWENS André (P °)
- CHARLIER Pierre (T °)
- DE BANDT Jean- Pierre (T)
- DELBECQ Jules (T °)
- D'HOOGH Christian (P)
- DUVIEUSART Philippe (S)
- GOETHALS Baudouin (T +)
- LECAT Daniel (P +)
- MAIGRET de PRICHES Michel (P +)
- NACHTERGAELE Roger (S)
- PIERAERTS Edouard (T +)
- RONGY Paul (T)
- VANDEVOORDE Jose (T °)

Vanaf 2007 zal de Promotie de titel "Koninklijke" mogen dragen.

En 2007, la Promotion 1957 deviendra "Royale"!

Ere Eerste Meesterchef Maurice Michielsens op wandel

Inderdaad Maurice Michielsens Ere Eerste Meesterchef van de Belgische Marine bracht de Vierdaagse van de IJzer tot een goed einde. Vier dagen na elkaar stapte hij 16 km en deed dit ten voordele van "Hulpbetoon in de Marine". Dit bracht hem dit jaar 500 Euro of 20.000 Bef op.



Hierbij laten we opmerken dat Maurice in 1992 een hartoperatie heeft ondergaan en het toch aandurfde deze tocht te maken net zoals in 2001 en 2000. Achteraf verklaarde Maurice dolgelukkig te zijn met zijn prestatie: "Ik was zeer gemotiveerd daar ik deze 4 daagse heb opgedragen aan mijn ouders, vooral mijn vader die Oudstrijder-Vuurkruiser 14-18 is geweest en 38 maanden lang in de beruchte Dodengang te Diksmuide heeft gezeten. Bij de doortocht te Diksmuide was ik wel wat weemoedig toen ik aan hem terug dacht".

Bij elke medische controle die Maurice heeft ondergaan tijdens de Vierdaagse bleek alles in orde, wat hem opnieuw de moed gaf de volgende dag verder te gaan.

De opbrengst van 500 Euro stemt Maurice blij en Hulpbetoon zal er wel bij varen.

In totaal heeft Maurice 2 maal de Vierdaagse gedaan aan 32 km per dag, doch dit jaar was het per dag 16 km en dit vier dagen lang, niettemin toch een hele prestatie.

Le Premier Maître chef honoraire Maurice Michielsens en promenade

Une fois de plus le Premier Maître chef honoraire Maurice Michielsens a participé jusqu'au bout à la 'Vierdaagse van de IJzer'. Quatre jours de suite il parcourt 16 km et ce au profit de l'Entraide de la Marine. Cette fois-ci cela lui rapporta 500 Euro ou 20.000 francs.

A noter spécialement que Maurice, malgré l'opération de coeur qu'il subit en 1992, n'hésita pas, tout comme en 2000 et 2001 d'ailleurs, à participer à cette longue marche. Inutile de dire qu'il fut très heureux de cet exploit: "J'étais très motivé, déclara-t-il, car j'avais dédié cette marche à mes parents, et plus spécialement à mon père, ancien combattant-Croix de feu 14-18, qui connut pendant 38 mois les affres du fameux Boyau de la Mort à Dixmude. Lors de mon passage dans cette ville j'ai d'ailleurs pensé à lui avec beaucoup d'émotion".

A chaque contrôle médical Maurice fut déclaré 'bon pour le service', ce qui l'incita chaque fois à redémarrer le lendemain.

Maurice fut particulièrement heureux d'avoir ainsi pu récolter 500 Euro au profit de l'Entraide.



Au total Maurice a accompli cette marche deux fois, à raison de 32 km par jour; cette fois-ci toutefois il ne parcourt chaque jour, pendant 4 jours consécutifs, que 16 km. Néanmoins sans aucun doute un fameux exploit!



Info Marine

Marinemensen in de kijker

De Marine-rockgroep "Seawitch"

Enkele enthousiaste personeelsleden van de Marine gaan er ook op muzikaal vlak voluit voor en hebben zich in een volbloed rockgroep verenigd. "Seawitch" stond tijdens de voorbije vlootdagen enkele keren prominent in de schijnwerpers. Behalve optredens tijdens marine-evenementen werkt de band ook vaak mee aan happenings bij de andere componenten.

Op hun repertoire staan gekende rockklassiekers van onder meer Neil Young, The Doobie Brothers, The Eagles, Queen en Men At Work maar de groep besteedt ook aandacht aan het betere nederlandstalige werk.

Personnel de la Marine en pleins feux

"Seawitch", le group de rock de la Marine

Quelques membres du personnel de la Marine, enthousiastes de la musique, se sont réunis en un vrai groupe de rock. Pendant les "Jours de la Flotte" le groupe "Seawitch" se distingua particulièrement. En dehors des performances pendant les événements de la Marine, le groupe se produit aussi régulièrement aux happenings des autres composantes.

Leur répertoire se compose des classiques du rock d'entre autres Neil Young, The Doobie Brothers, The Eagles, Queen et Men at Work, ainsi que de chansons populaires néerlandophones de qualité.

Bezetting van Seawitch:

Le groupe se compose de:

IKC Marc Schuurwegen: zang/gitaar - chant/guitare

IKC Romain Desmet: zang/gitaar - chant/guitare

IKC Patrick Philips: bas - basse

IMR Jean-Pierre Lonnoy: keyboards

IMR Micheline Vermote: zang/dans - chant/danse

IMC Marc Ramael: geluidstechnicus - technique du son



DUBBELE PRIMEUR voor EGUERMIN

JAPANESE MARINE stuurt MW-officier naar MSOC-I Cursus

Voor de eerste maal sinds de oprichting van de school kwam een officier van de Japanse Maritime Self Defence Force (JMSDF) naar EGUERMIN. Cdr Shikata Yoshihiro, Chief of Tactical Support Section van het Minewarfare Support Centre in Yokosuka, nam van 13 mei tot 5 juli ll. deel aan de MSOC-I cursus.

Dankzij het Hoofd Mine Wargame Section, 1LZ Werner Horemans, kreeg NEPTUNUS de gelegenheid CDR. Yoshihiro te interviewen.

Sinds hij in 1982 de JMSDF verwoegde heeft Cdr. Yoshihiro al het commando gevoerd over verschillende mijnenvegers, een Mijnenveegflottielje en een Mijnenveegdivisie.

In 1991 behoorde hij tot de staf van het JMSDF MCM eskader dat naar de Perzische Golf gezonden werd.

Cdr Yoshihiro, U bent de eerste Japanse officier die een cursus volgt aan EGUERMIN. Vanwaar de plotse interesse van de JMSDF?

De JMSDF beschouwt EGUERMIN als een van de beste scholen waar MW-personeel kan opgeleid worden en zich vervolmaken in alle aspecten van de maritieme mijnenbestrijding.

Het is de betrachtning van de JMSDF zich zo goed mogelijk voor te bereiden op eventuele deelname aan NAVO- of andere internationaal geleide MCM-operaties. Het is bijgevolg noodzakelijk dat we onze interoperabiliteit met andere marines zoveel mogelijk verbeteren. De beste manier hiervoor is onze officieren naar EGUERMIN te sturen.

Mogen we er dus van uitgaan dat de JMSDF van plan is om in de toekomst meer 'leerlingen' naar de school te sturen?



Cdr Shikata Yoshihiro met 1LZ Werner Horemans - Hoofd MWGS. Sedert 2 september is deze laatste Commandant van de Lobelia.

Inderdaad, de Japanse Marine heeft deze intentie. Het zal onze MCM-kennis vergroten en ons de mogelijkheid bieden een 'netwerk' van persoonlijke contacten en vriendschapsbanden op te bouwen met collega's van andere marines. Dit zal zonder twijfel bijdragen tot het ontstaan van vertrouwensrelaties wat dan weer op zijn beurt de interoperabiliteit en samenwerking tussen de JMSDF en de andere marines zal bewerkstelligen.

Welke aspecten van de MSOC-cursus interesseren U het meest?

Een cursus zoals de MSOC-I geeft ons de mogelijkheid een massa informatie te bekomen over MCM concepten, -procedures en -doctrine alsook ondervinding op te doen in MCM-planning en een efficiënte uitvoering van MCM-operaties d.m.v. deelname aan Computer Assisted Exercises (CAX) zoals

Coop Banish-02. Op sommige momenten had ik wel moeite bij te blijven met het hoge niveau van de lessen. Maar het is zonder twijfel een zeer aanbevelenswaardige cursus.

De JMSDF heeft de modernste mijnenbestrijdingsvloot in de Aziatische regio. Hoe komt het dat uw marine zoveel belang hecht aan MCM?

Volgens mij waren het de gebeurtenissen in de Perzische Golf van 1990/91, alsook de polarisatie van 'mine terrorism', die ertoe geleid hebben dat de JMSDF over een efficiënte mijnenbestrijdingscapaciteit beschikt. Vermits we volledig door water omringd zijn beschouwt Japan zich als een maritieme natie. Wij dienen rekening te houden met mogelijke dreigingen vanuit China, Noord-Korea en Rusland. Vandaar de noodzaak om over moderne

MCM middelen te beschikken om het hoofd te bieden aan deze dreigingen en een veilige doorvaart te verzekeren door de strategische maritieme scheepvaartroutes (SLOC's) zoals de Straat van Tsushima, de Straat van Tsugaro en de Straat van La Pérouse.

Welke lessen trok de JMSDF uit de deelname aan de Golfoorlog van 1990/1991?

De voornaamste les die we geleerd hebben was het gebrek aan een degelijk steunschip voor onze mijnbestrijdingsschepen bij dit soort 'out-of-area deployments'. Gebaseerd op deze lessen hebben we de 2 Uraga-klasse MST's (mine sweeper tenders) gebouwd. Deze schepen kunnen ingezet worden als commandoschip, mijnlegger en als steunschip dat gedurende 2 weken een flottielje van maximum 15 MCMV's onafgebroken kan ondersteunen. De MST's hebben een helikopterdek waar 'Sea Dragon' helikopters kunnen op landen en in de hangar kunnen 3 sets Mk-105 veegsystemen gestouwd worden.

Kan U wat meer details geven over de sterkte van de MCM-vloot?

Onze MCM-vloot telt 31 mijnnevogers, 6 telegeleide drones en 2 MCM-steunschepen, met name:

- 3 Yaeyama-klasse mijnnevogers (in dienst sinds 1993/1994)
- 19 Hatsushima-/Uwajima-klasse mijnnevogers/-jagers (in dienst sinds 1985/1996)
- 2 Nijijima-klasse drone controle schepen (in dienst sinds 1982)
- 6 Zweedse SAM-klasse telegeleide drones (gekocht in 1998/2000).

De nieuwste aanwinsten zijn de 12 Sugashima-klasse mijnnevogers. Momenteel hebben al 5 van deze schepen onze vloot vervoegd. Zeven andere zijn ofwel in aanbouw ofwel is de bouw door de regering goedgekeurd. Naargelang de Sugashima's in dienst komen worden de Hatsushima-klasse mijnnevogers uit dienst genomen. Twee zijn reeds omgebouwd tot drone-controle schepen en drie tot EOD-tender.



V.l.n.r. LCdr A. Patankar (Indische Marine), Cdr Shikata Yoshihiro (JMSDF) en Major Harjit Singh (Republic of Singapore Navy).

De MCM-schepen zijn verdeeld over 3 districten:

- Sasebo: thuisbasis voor 1 Mijnnevogdivisie
- Kure: waar 2 Mijnnevogdivisies en 1 MST gestationeerd zijn
- Yokosuka: met het MCM Hoofdkwartier, 2 Mijnnevogdivisies, 1 MST en het Mine Warfare Support Centre.

Alle MCMV's en het merendeel van onze MCM systemen zijn van Japanse origine, met uitzondering van de US gesponsorde 'Foreign Military Sales' programma's. De laatste jaren koopt de JMSDF meer Europese MCM systemen zoals de PAP 104Mk5, de Zweedse SAM drones, het Australische ADI Dyad veegsysteem en, recentelijk, het Alenia Marconi Systems' Nautis-M mijnnevogstelsysteem.

De JMSDF is ook de enige marine in de regio die een Airborne MCM element heeft. Dit bestaat uit 12 Sikorsky SM-80S helikopters die uitgerust zijn met de Westinghouse AQS-14 SSS (side scan sonar), het ALQ-41 gesleepte elektronische veegtuig en het AQS-17 mijnneutrasatiesysteem.

Is er volgens U een specifiek gebied binnen de MCM waar de JMSDF

meer aandacht zou moeten aan besteden?

Onze MCM training is bijna identiek aan die van de Europese marines, met dit verschil dat wij meer aandacht schenken aan het mijnnevogen en minder aan de mijnnevogjacht. Ik ben van mening dat de JMSDF hier voorlopig nog tekortschiet. Ondertussen zijn we ons al wel ervan bewust dat, indien de JMSDF zich kandidaat wil stellen voor deelname aan toekomstige internationale MCM-operaties, zij haar mijnnevogjachtcapaciteiten moet uitbouwen.

Hoe ziet U de MCM-samenwerking tussen de JMSDF en de andere marines in de regio evolueren?

Ik ben voorstander van een nauwere samenwerking tussen de marines van de Asean / Pacific regio, ja zelfs met marines daarbuiten. Er is reeds een duidelijke profilering vanwege deze regionale marines om de interoperabiliteit te bevorderen. Dit kan men het best realiseren met initiatieven zoals bilaterale en multilaterale oefeningen, workshops, conferenties, symposia, gezamenlijke MCM operaties, uitwisselen van opgedane kennis en ondervinding. Stilaan schenkt men ook meer aandacht aan multinationale MCM-oefeningen met scenario's die 'reële'

mijnenbestrijdingsoperaties simuleren.

Singapore is een van de koplopers bij het promoten van een grotere samenwerking tussen de regionale marines en het organiseren van multinationale MCM-oefeningen. De marine van Singapore (RSN) nam het initiatief om de allereerste internationale MCM-oefening te organiseren, de MCMEX-01. De JMSDF nam eraan deel met de MST **Bungo** en de mijnenvegers **Yaeyama** en **Tobishima**. Ondertussen hebben we reeds onze deelname bevestigd aan de MCMEX-03 editie.

Zelf zullen we een hoofdrol spelen tijdens het Western Pacific Naval Symposium 2002 (WPNS) in oktober waar MCM het hoofdthema zal

zijn. Deze conferentie is een van de evenementen tijdens de festiviteiten georganiseerd rond de 50e verjaardag van de JMSDF.

Hoe ziet U de toekomst van de MCM binnen de JMSDF tegemoet?

We hebben het plan opgevat onze MCM strijdkracht te moderniseren en verder uit te bouwen. Het MTDBP Plan 2006 - 2011 (Mid-Term Defence Build-up Plan) voorziet het ontwerp en de bouw van nieuwe mijnenjagers zodat we het vereiste niveau hebben om deel te nemen aan internationale MCM operaties. Verder plannen we de integratie van wargame-oefeningen en het gebruik van simulatoren bij de opleidingen en voorzien we de oprichting van een MCM-database.

Cdr Yoshihiro, hartelijk dank voor dit interview.

Het was een hele eer naar EGUERMIN te mogen komen en deel te nemen aan de MSOC-I cursus.

Met dank aan:

Cdr Shikata YOSHIHIRO, JMSDF en aan 1LZ Werner HOREMANS, Hoofd Minewarfare Gaming Section

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

MINEWARFARE GAMING SECTION beschikbaar in 'MOBIELE' VERSIE

Onmiddellijk na de MSOC-I cursus vertrokken 3 mensen van de MWGS voor 2 weken naar Quebec, Canada met een 'mobiele' versie de wargame.

1LZ Werner Horemans (Hoofd MWGS), LTZ Vink (RNIN) en 1MC De Grieck begaven zich naar de Canadian Forces Fleet School in Quebec (CFFSQ) waar 'studenten' van de Canadese Mijnenbestrijdingsdienst de wargame moeten doorlopen teneinde hun kwalificatie als Minewarfare Staff Officer te behalen.

Gedurende 5 weken volgden 11 Canadese cursisten briefings en lezingen gegeven door Canadese en internationale MW specialisten, met als culminatie van hun Minewarfare Qualification Course EGUERMIN's mobiele wargame.

De Canadese Marine kreeg de eer om als eerste marine gebruik te kunnen maken van het internationaal gerenommeerde computergestuurde spel. De wargame draait in een Windows NT4.0 versie op een laptop-PC. De werkstations van de

Canadese Marine werden verbonden met het netwerkdomein van de laptop van de MWGS.

De Canadezen waren zeer enthousiast over de mobiele wargame. Zij hebben voor volgend jaar de Staf van de MWGS uitgenodigd opnieuw naar de CFFSQ te komen. Dan zal het team onder leiding staan van KVK Patrick Vanderbeek, de opvolger van 1LZ Horemans.

Cdt. Vanderbeek werd op 19 augustus aangesteld als Hoofd MWGS. Vooraleer zijn nieuwe functie op te nemen was hij van 15 juli 1998 tot 12 juli 2002 Naval Minewarfare Staff Officer op het SACLANT Hoofdkwartier in Norfolk, USA.

G.A.H. Toremans



V.l.n.r.:

1^e rij: Lt(N) Lessard (Instructeur), Cdr Gauthier (CO), CPO2 Lessard (Coxn).

2^e rij: PO1 Neraasen, Cdr Greenlaw, Lt(N) Laplante, LCdr Zebruk, LCdr Horemans (HMGS), Lt(N) Vink (NL programmeur), CPO Degrieck (Controller).

3^e rij: LCdr Gowan (Gast-instructeur), LCdr Thorpe, LCdr Grant en Lt(N) Dreimanis.

De COMMAND LEADERSHIP COURSE (CLC)

Het bevel voeren over een schip is een van de moeilijkste maar tevens meest dankbare opdrachten binnen elke marine.

Medio de jaren 80 richtte de US Navy de Command Leadership Course in nadat het opperbevel van de Amerikaanse Marine zich bewust werd van het feit dat het zijn toekomstige commandanten goed moest voorbereiden op hun belangrijke functie.

Men vergeleek 21 operationele 'eenheden' behorend tot de 3 aspecten van maritieme oorlogsvoering met name de surface, sub-surface en air warfare, zowel binnen de Atlantic als de Pacific vlootverbanden. Gedurende 5 dagen volgde men alle handelingen en operaties aan boord van schepen en waldiensten, interviewde men meer dan 750 personeelsleden, commandanten, officieren, onder-officieren en manschappen - over planning, moraal, onderlinge communicatie, training, enz.

Aan de hand van de verkregen informatie stelde men een trainingsmodel op dat de aankomende bevelhebbers zou helpen ter voorbereiding van wat meestal de belangrijkste functie van hun carrière moet zijn.

Vooraleer het commando over de BNS **Lobelia** over te nemen volgde ILZ Werner Horemans deze Command Leadership Course in Rhode Island, Newport (USA). Het was de tweede maal dat onze Marine een officier naar deze cursus stuurde. De eerste maal gebeurde dit in 2000¹.

De 2 weken durende CLC heeft als doel aanstaande bevelhebbers van schepen en waldiensten, zo goed mogelijk voor te bereiden op hun commando. De nadruk van de CLC-cursus ligt vooral op 'teambuilding'. Verschillende aspecten en technieken van goed leiderschap, en de invloed ervan op de bemanning, komen aan bod. De cursus leert de studenten om te gaan met stress- en andere factoren die een bevelhebber tijdens crisissituaties kan verwachten.

Een van de opdrachten die de studenten krijgen is een omschrijving geven over wat zij verstaan, en verwachten, bij de uitoefening van een 'commando'. Aan de hand van deze persoonlijke visies volgen er discussiesessies en samenkomsten tussen de collega's-studenten en lesgevers over de concepten van goed leiderschap en management.

Een ander punt waar veel aandacht aan besteed wordt is de relatie tussen een commandant en zijn bemanning. Men tracht de cursisten een inzicht te geven in het belang en de complexiteit van een efficiënte relatie met hun bemanningsleden.

Communicatie is hierbij de sleutelfunctie van elke commandant. Een bevelhebber moet een goede verstandhouding kunnen opbouwen zowel met zijn wardroom als zijn bemanning, doch tegelijkertijd een zekere afstand bewaren.

G.A.H. Toremans

¹ De eerste Belgische Marineofficier die de CLC cursus volgde was Cdt. Grandchamps.



Turbo's Hoet



**Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist**

Turbo's Hoet P & R N.V.
Bruggesteeweg 145
B - 8830 Hooglede
België
Tel.: 051/25.24.36
Fax: 051/20.05.07

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

LOBELIA naar MCMFORNORTH

Op 27 september nam de mijnenjager BNS **Lobelia**, onder het bevel van zijn nieuwe commandant - 1LZ Werner Horemans - de taken van de BNS **Bellis** over bij het permanente NAVO mijnenbestrijdingseskader MCMFORNORTH (MCMFN). Tijdens een korte plechtigheid op 2 september in de marinebasis van Zeebrugge heeft 1LZ Horemans het bevel overgenomen van 1LZ Pascal Depoorter.

In Hamburg vervoegde de **Lobelia** de andere schepen van het NAVO-eskader, HMS **Dumbarton Castle** (vlaggeschip van MCMFN met aan boord 1LZ Ivo Jaenen als Staff Operations Officer), HMS **Walney**, HrMs **Makkum** en FGS **Homburg**.

Vanuit de Duitse Hanze-stad zal MCMFN koers zetten naar Lubeck (Duitsland) en Swinoujście (Polen). Hier zullen de Poolse mijnenveger ORP **Mewa** en de Noorse KNM **Hinnoy** bij het vlootverband aansluiten.

Dan gaat het naar Riga (Letland) voor deelname aan de MCM-oefening OPEN SPIRIT-02. Deze multinationale PFP MCM-oefening, sinds 1996 door de Duitse Marine georganiseerd, gaat door van 21 tot 31 oktober en heeft tot doel de mijnenbestrijdingseenheden van de Baltische Staten de kans te geven samen te werken met de schepen van de NAVO. Voor het eerst sinds de organisatie van deze OS-serie nemen 3 Russische mijnenvegers deel.

Dankzij oefeningen zoals OPEN SPIRIT, kunnen de PFP-marines zich vertrouwd maken met de NAVO MCM-doctrines en -technieken. Zo wordt hun mogelijke integratie binnen de NAVO vergemakkelijkt



V.l.n.r.: 1LZ Pascal Depoorter, uittredend Commandant, ADM Willy Goethals, KTZ Michel Vanhaeckendover, 1LZ Werner Horemans nieuwe Commandant van de Lobelia

en wordt hen een routine bijgebracht bij het organiseren en uitvoeren van mijnenopruimingsoperaties.

Na OPEN SPIRIT-02 gaat het richting Finland. Na een bezoek aan Turku (waar de Deense HDMS **Hajen** het eskader zal vervoegen), zal een Passex-oefening plaatshebben met mijnenbestrijdingsschepen van de Finse Marine, gevolgd door een bezoek aan de hoofdstad Helsinki. Verder staan er nog bezoeken aan Ronne (Denemarken) en Gdynia (Polen) op het programma, een Passex met MCMV's van de Poolse Marine, gevolgd door een havenstop in Wismar (Duitsland). Na een oefening met de Duitse Marine en een

routinebezoek aan Aarhus (Denemarken) zal het NAVO vlootverband opsplitsen om de schepen de gelegenheid te geven naar hun thuisbases te varen voor een welverdiend Kerst- en Nieuwjaarsverlof.

Tekst en foto: G.A.H. Toremans



Les Peintres de la Marine et leurs Aspirants

L'année dernière, en juillet, l'amiral M. Verhulst alors Chef d'Etat-Major, signait une importante convention inter-active liant la Marine et les 'Peintres de marine belges' regroupés en une a.s.b.l. comptant quinze membres.

Ce protocole avait non seulement pour but d'assurer une implication culturelle et sociale de notre Marine au sein de la nation mais aussi de promouvoir ces artistes de qualité au grade de Peintres de la Marine et de reconnaître ainsi officiellement, leurs qualités académiques.

Un certain nombre de règles ont bien sûr été édictées pour définir le cadre de cette coopération. Et aussi pour implémenter la composition d'un jury d'évaluation et de sélection des futurs membres: les Aspirants Peintres de la Marine.

Si aucun candidat au titre ne répondait l'an dernier aux critères de sélection requis, la cuvée 2002 se révéla plus féconde en qualités esthétiques.

En effet, parmi les huit postulants qui proposèrent chacun cinq tableaux, quatre eurent le mérite d'être retenus. A ces nominés qui ont pour nom Susanne Fournais, Didier Mangelinckx, Frank Thibau et Serge Back, le président du jury, l'Amiral de Division M. Hellemans conféra selon l'usage le titre d'Aspirant - Peintre de la Marine. Une appellation qu'ils porteront pendant un stage de deux ans à l'issue duquel ils seront à nouveau évalués.

- Susanne Fournais

Cette native de Copenhague, la belle quarantaine, est une globe-trotter infatigable qui peint et expose ses œuvres depuis plus de 20 ans. Entre autre à Cannes, Monaco (1997) et Paris (1998) furent accrochés aux cimaises des œuvres consacrées aux Liberty ships et paquebots légendaires. Installée actuellement à Bruxelles, elle y poursuit sa production artistique, superbement hyperréa-

liste, parfois, alimentant régulièrement des expositions permanentes de marine à Miami, Paris ou au Danemark.

- Didier Mangelinckx

Après de fructueuses études d'arts plastiques, ce fils de marin, rallia la Force Navale en 1985. Deux ans plus tard, ses dons académiques le promurent au rang de 'dessinateur artistique attiré de la Marine'.

A côté de créations hyperréalistes à l'acrylique, il propose également une large palette de techniques et styles divers, allant du dessin à l'encre de chine, au fuseau, à l'aquarelle, en passant par quelques sanguines aussi! Ses expos et réalisations, tant pour le secteur civil que militaire, voire pour les musées, prouvent à suffisance les capacités réelles de cet habitant de Sirault (Beloeil).



Le CPF M. Van Bussel en compagnie du peintre D. Mangelinckx.

Photo: P. Hornez

- Frank Thibau

Né en 1942 à Gand, 'ville d'art et de fleurs, ville maritime et port de mer' comme la décrit si joliment cet ex-officier radio de la mar-

chande, qui dit avoir eu la chance de pouvoir faire des choses très diverses dans sa vie, très enrichissantes aussi. Pour assouvir sa passion artistique il suivit fin des années '80, des cours de peinture et de dessin dans diverses Académies belges. Il pratique principalement la gouache, l'aquarelle et les pastels pour illustrer les choses de la mer, un univers qu'il connaît fort bien.

- Serge Back

Si ce quinquagénaire aux gestes posés ne fut jamais capitaine au long cours, il n'en est pas moins passionné par la mer-océane. Comme le confirme le premier coup d'œil jeté sur ses belles toiles ou dans son book, débordant de productions maritimes et autres.

Ce directeur d'académie de profession maîtrise, bien sûr, parfaitement la technique picturale, mais l'allie surtout avec justesse, à un talent certain. Comme en témoignent plusieurs prix obtenus au cours de ces vingt-cinq dernières années, lors de participation à de multiples expositions tant en Belgique qu'à l'étranger.

Alors que le 10 juillet dernier René Marie Dujardin, l'ami-peintre cofondateur de l'a.s.b.l., filait doucement son ancre par le bout de la chaîne, arrivaient fort opportunément ces nouvelles recrues. Pour étayer l'équipe certes, mais tout en concourant aussi à catalyser l'émulation au sein de cette belle association.

A tous, bienvenus à bord!

Saint Bernard du Spuikom

Pour plus d'infos et coordonnées d'exposition et/ou activités de l'a.s.b.l., surfez sur Internet à l'adresse:

www.belgamarine-painters.com

Onze Loodsboten van 1830 tot heden (I)

Voorwoord

Toen het Bestuur van het Zeewezen na het einde van de Tweede Wereldoorlog in zijn tijdschrift 'Wandelaar' de verliezen en vernielingen van het drijvend materieel van de Rijksmarine bekendmaakte, wist men nagenoeg alles over de pakketboten van de lijn Oostende-Dover tijdens die oorlog. In 1946 verscheen in het tijdschrift een reeks artikels aangaande de operaties waaraan die pakketboten, in dienst van de Royal Navy, hadden deelgenomen; twee van de negen waren verloren gegaan. Omtrent het sleep- en betonningsvaartuig Zeehond en de sleepboot Zeeleeuw was toen ook alles bekend; dit kwam doordat beide vaartuigen geheel de oorlog met hun voltallige Belgische bemanning in de vaart gebleven waren. De lichtschepen van hun kant waren volledig verloren. Maar inzake de loodsboten in hun geheel is er tot nu toe nooit iets verschenen van overheidswege; omtrent de kleinere eenheden van de staatsvloot wist men enkel mede te delen dat de helft van de loodsboten als verloren werd beschouwd.

Ik was echter uitermate nieuwsgierig naar wat er met de loodsboten was gebeurd, in het bijzonder met de loodsboot nr 13 die niet uit de oorlog is teruggekeerd. Ik was namelijk aan boord van die boot als 7½-jarig jongetje, toen de ganse staatsvloot tussen 16 en 19 mei 1940 Oostende verliet naar zogenaamde

'betere oorden'. Mijn vader behoorde tot het machinepersoneel van de MLB 13 (MLB=motorloodsboot). Dagelijks zie ik nog die gebeurtenissen voor ogen. Maar ik had toen geen benul van de oorlog, noch van uren en data; mijn ouders beseften dat maar al te best.

Gezien mijn persoonlijke ervaring tijdens de vlucht met de loodsboten in 1940 zal ik in hoofdstuk III één en ander over mezelf vermelden. Veel van wat na de gebeurtenissen door de bemanningsleden werd verteld of sporadisch in de pers verscheen, heb ik na de oorlog opgeschreven. Heel belangrijk was ook het feit dat de loodsschippers die naar België waren teruggekeerd in september en oktober 1940 de opdracht hadden gekregen een kort verslag te schrijven over het verloop der gebeurtenissen, gezien de logboeken aan boord gebleven waren.

Regelmatig werd er over het loodswezen geschreven o.m. in 'Neptunus', het tijdschrift van onze Marine. Maar meestal kwamen slechts de organisatie en de structuur aan bod, de soorten loodsen, de loodstarieven, het loon en de vergoedingen van de loodsen enz. maar zelden was er sprake van de loodsboten en hun bemanning. Enige tijd terug heb ik dan 'de koe bij de horens gevat' en ben ik begonnen met een samenvatting te maken van dit alles. Ik ben dan aan het snuffelen gegaan in allerlei archieven, tijdschriften enz. Oorspronkelijk was het mijn

bedoeling dat alles neer te pennen voor mezelf, maar op verzoek van 'Neptunus' en gezien de belangstelling van velen voor onze loodsboten, werd mijn tekst allengs groter en besloot ik hem voor publicatie vrij te geven. Onder de titel 'Onze Loodsboten van 1830 tot heden' kreeg dit werk een zekere gestalte die, naar ik hoop, de moeite waard is voor vele belangstellenden.

In mijn uiteenzetting zal ik het niet hebben over de redebotten van het Loodswezen, noch over de reddingsboten en de andere vaartuigen van de staatsmarine in dienst op de boven-Schelde. Ook de sleepboten en de lichtschepen komen weinig aan bod, hoewel die een belangrijke rol hadden -en nog hebben- voor de scheepvaart.

I - De loodsboten vanaf 1830 tot 1914

Het organiseren van een eigen loodsdiensdienst na de onafhankelijkheid van België in 1830 was een hele klus en daarom kan ik een greep uit ons politiek verleden niet achterwege laten. Onmiddellijk na de onafhankelijkheid ontstond er immers een zware concurrentie tussen de Belgische en de Nederlandse loodsdiensten. De Schelde was reeds lang vóór 1830, meer bepaald sedert het Verdrag van Munster in 1648, een twistappel voor de grote mogendheden. Na onze onafhankelijkheids-

Omtrent dit onderwerp verwijs ik naar de volgende artikels in 'Neptunus':

Jaargang 1972: nummers 137, 138, 139, 140 en 141 - auteur: staatszeeloods Edmond Legein.

Jaargang 1978-1979: nummer 176 - artikel over de MLB 16 door ex-loods van de Scheldemonden J.C. Böting.

Jaargang 1980-1981: nummer 186 - auteur: A. Vanden Bussche.

Jaargang 1985: nummer 207 - artikel 'Le Corps de Marine au Feu' over de stoomloodsboten 4, 5 en 6, door Henri Anrys.

strijd riep Willem I, koning van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, de hulp in van die mogendheden om zijn gezag in het zuiden te herstellen. Engeland, Frankrijk, Oostenrijk, Pruisen en Rusland werden ingeschakeld en kwamen vanaf 4 november 1830 te Londen bijeen onder het voorzitterschap van de Britse minister van Buitenlandse Zaken Palmerston, waar ze het Tractaat der XXIV Artikelen, het zogenaamde 'Scheidingsverdrag', opstelden. Vredesverdragen bevatten echter dikwijls een kiem voor een volgend conflict. Zo bepaalde dit verdrag dat Nederland beide oevers van de Schelde toegewezen kreeg en dat de koopvaardijsschepen naar keuze een beroep mochten doen op een Belgische of Nederlandse loods (artikels 9 en 10); België mocht een of meer loodsstations oprichten op Nederlands grondgebied en Nederland op Belgisch grondgebied. Eerst weigerde België dit verdrag te ondertekenen althans wat betref de bepalingen inzake de Scheldeoevers. Na negen jaar onderhandelingen, tijdens dewelke België zwaar onder druk werd gezet, ging ons land dan toch akkoord met die bepalingen maar dan weigerde Nederland het verdrag te tekenen omdat het de Belgen toegang verschaftte tot het Oostgat. Uiteindelijk werd een definitief verdrag getekend op 19 april 1839. Deze overeenkomst luidde een nieuw tijdperk in maar ze bleef een struikelblok voor de Nederlanden en een dure zaak voor België.

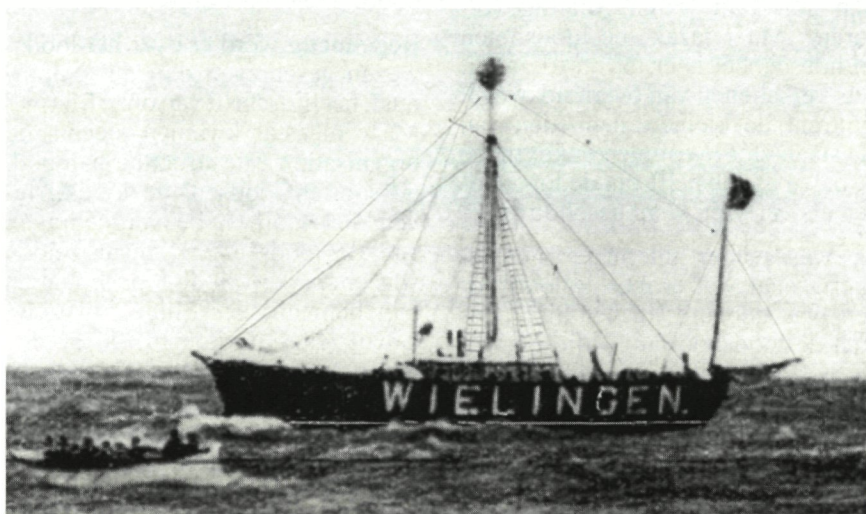
In de periode kort vóór onze onafhankelijkheid beschikte Oostende over twee loodskorvetten, de nummers 1 en 2. Bij de onafhankelijkheidsverklaring werd het korvet nr 2 gekaapt door de Hollandse marine. De Nederlanders beschouwden immers beide loodskorvetten als hun eigendom¹. Korvet nr 1 dat in de thuishaven lag werd dan ook door het Oostendse stadsbestuur wijselijk binnengehouden. Ondertussen deed het vissersvaartuig De Vrede dienst als loodsboot.

Nederland beschikte reeds over een structurele en materiële loodsdienst. België moest echter zulke dienst nog tot stand brengen. Bij KB van 7 augustus 1839 werd M.J. Donnet tot inspecteur van het Loodswezen benoemd. België begon aan de bouw van zijn vijf eerste loodsboten en wierf personeel aan om het op te leiden tot loods. Zeeloods Ocket nam de opleiding van de loodsen -vnl. aangeworven onder de Vlaamse vissers- op zich; meestal waren het vissers uit De Panne omdat die een zeer goede kennis hadden van de Vlaamse banken. België plande een loodsstation in Vlissingen en een in Terneuzen, Nederland een in Antwerpen. De Belgische loodsdienst ging van start op 15 augustus 1842, nadat de eerste 23 loodsen vertrouwd waren met de vijf nieuwe loodsschoeners.

Voor België werd het Loodswezen een staatszaak aangezien het Bestuur van het Zeewezen onder de bevoegdheid van het Ministerie van Buitenlandse Zaken ressorteerde. Op zich geen slechte zaak gezien de mogelijkheid om aldus onze havens in het buitenland te promoten. Maar dat zou niet lang duren. Het Zeewezen belandde al spoedig onder een

Ministerie dat bevoegd was voor o.m. openbare werken, de post en de spoorwegen (en later de PTT, de luchtvaart en zelfs het N.I.R.). Eerst in 1939 zou het onder de bevoegdheid vallen van het Ministerie van Verkeerswezen. M.a.w.: we hebben nooit een Ministerie van Marine gehad ondanks het feit dat onze havens en koopvaardij van levensbelang waren -en nog zijn!- voor 's lands economie. De Nederlandse loodsdienst daarentegen vormde een onderdeel van de Nederlandse Marine, uiteraard onder de bevoegdheid van de Minister van Defensie. Dat zou zo blijven tot in het begin van 1970 toen die bevoegdheid overgedragen werd aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

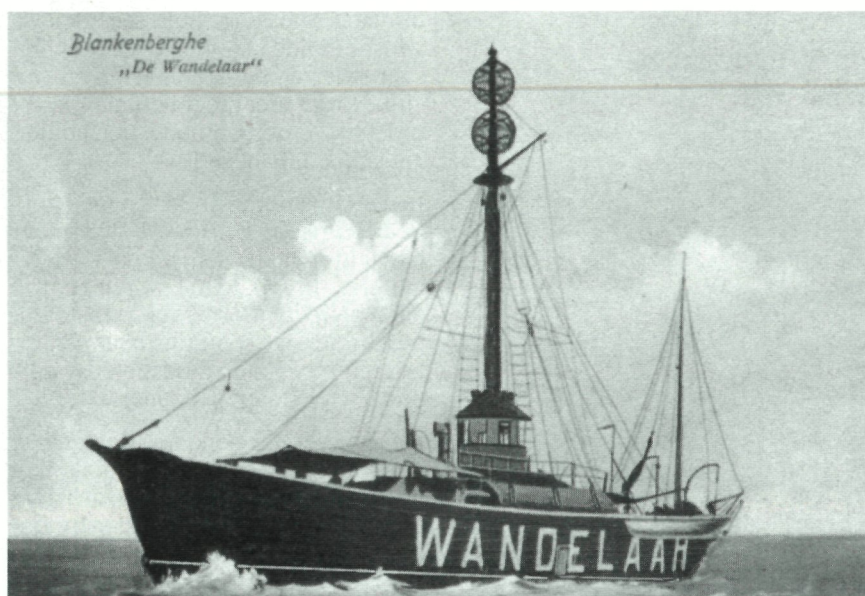
Loodsoverste Beniets kreeg de zware taak toegewezen de Belgische loodsdienst te Vlissingen op te richten; als behuizing beschikte hij enkel over aldaar onder Napoleon gebouwde vochtige en ongezonde kazematten. In die tijd was Vlissingen een vesting van ca. 10.000 inwoners. De stad was omringd met stevige wallen uit de Franse tijd en 's avonds werden de stadspoorten gesloten. Verbindingswegen over land met Antwerpen waren er niet.



1848: Het lichtschip "Paardemarkt" kreeg in 1868 de naam "Wielingen" en een andere ligplaats

Foto: uit Wandelaer

¹ Volgens "De Gazette van de Provincie West-Vlaanderen en de Stad Brugge" dd. woensdag 25 december 1822 werden beide loodskorvetten in aanbesteding gegeven in opdracht van het Ministerie van Marine te 's Gravenhage.



1882: In dit jaar werd de "Wandelaar" uitgelegd.

Foto: R. Coulier

Het drinkwater voor de bemanningen van onze zeilkotters werd vanuit Antwerpen of, bij ijsgang, vanuit Oostende per schuit aangevoerd.

Belgische lichtschepen

België moest ook spoedig lichtschepen inzetten. Het eerste kwam er op 5 november 1848; het was de **Paardenmarkt** gelegen aan de gelijknamige zandbank, schuin tegenover de monding van het Zwin. Toen die zandbank op natuurlijke wijze verdween werd het schip verplaatst naar de monding van de Wielingenpas en kreeg het op 24 januari 1868 de naam **Wielingen**. Op 4 maart 1864 vatte het lichtschip **West-Hinder** post haaks op de kust ter hoogte van Oostduinkerke, en op 20 augustus 1882 ging het derde lichtschip, de **Wandelaar**, ten anker rechtover Wenduine-Blankenberghe, op ± 20 zeemijl van de **West-Hinder** en op ± 9 zeemijl van de **Wielingen**.

De vestiging van het Belgisch loodswezen heeft veel bijgedragen tot het welzijn van Vlissingen en haar bevolking. Vertrok een Belgische ambtenaar naar Vlissingen om bij de loodsdienst te werken, dan verliet hij voorgoed het vaderland. Hij stichtte er een gezin, ging er met pensioen, stierf er en werd er begraven...

Zijn kinderen en kleinkinderen bleven er wonen. De zonen traden in dienst van het loodswezen, de dochters werden aan loodsen uitgehuwelijkt. Aldus vormde er zich een sterke Belgische kolonie. In België noemde men hen 'de Belgische Vlissingers', in Nederland sprak men van 'de Belzen'. Er werden ook Belgische scholen opgericht; soms volgden er zelfs Nederlanders lessen aan de 'Belze scholen'.

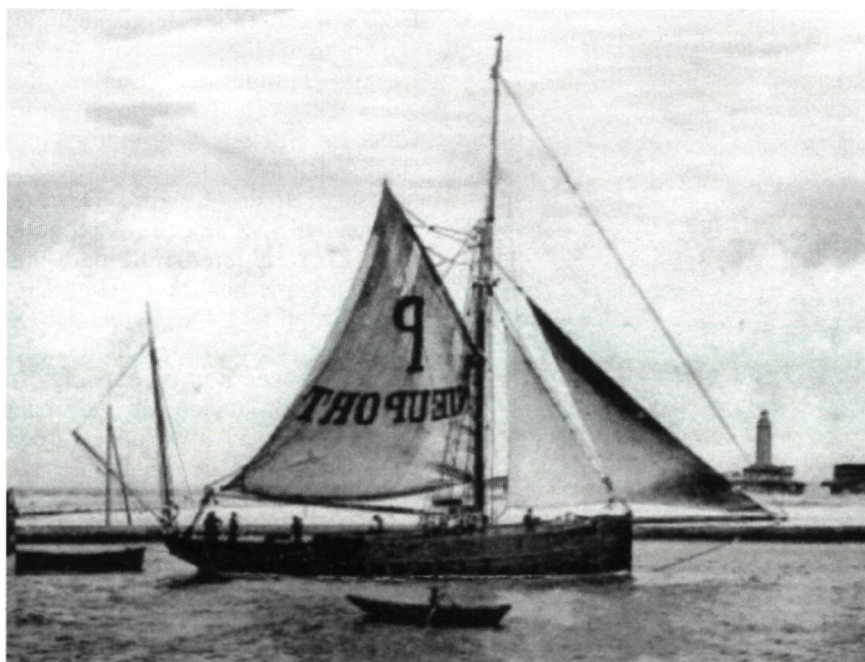


Een loodsschoener uit Oostende. Bij weinig wind werden de loodskotters onder zeil binnen of buiten gesleept door kleine stoomsleeptboten van het staatszeewezen. Deze gaf loodsen af voor Oostende.

Foto: Collectie A. Geryl

Heel wat generaties Belgische loodsen volgden elkaar op, zoals: Ocket, Legein, Timmerman, Lauwereins, Nierynck, Van Neuville, Carton, Calcoen, Smagge, Torreele, Aspelach, Blondé, Lenaerts, Maes, Maesen, Boels, Velghe, Dewitte, Zonnekeyn, Maldegem, Vanhoutte enz. Rond de jaren 1880 nam hun aantal nog merkbaar toe. Hun faam is op heden nog niet getaand. De duizenden zeereuzen, geladen met Oosterse specerijen en handels- en nijverheidsproducten, op weg naar de wereldhaven Antwerpen, werden vaak begeleid door een Pannenaar, een telg van het nu verspreide vissersgeslacht, waarvan de Gerlache destijds zegde dat 'met een Pannenaar aan boord het onmogelijke uit de weg geruimd wordt'.... En niet alleen in de wateren van de Noordzee hebben zij de faam van hun dorp hooggehouden, maar ook tot zelfs in de verre Kongostaat.

Te noteren dat alle matrozen op de loodskotters kandidaat-loodsleerlingen waren; van loodsleerling werden ze dan loods en later loodsschipper. Na 1880 werden de toetredingsvoorwaarden grondig gewijzigd. Vooreerst dienden de aspirant-loodsen vier jaar 'lange omvaart' achter de rug te hebben vooraleer zij toegelaten werden tot de zeevaartschool van Antwerpen of van Oostende.



Een "Dandy Cutter" uit Nieuwpoort. Deze gaf loodsen af voor Nieuwpoort.

Foto: Collectie A. Geryl

Na het slagen voor het examen werden zij op de maaltboten van Oostende-Dover of op het opleidingsschip *Aviso* geplaatst. Daarna kregen zij een tijdelijke betrekking bij de loodsdiensten van Vlissingen, Zeebrugge, Oostende of Nieuwpoort, waar zij gedurende vier jaar leerling waren aan boord van een loodsboot. Dan volgde het loodsexamen en dienden zij te wachten tot een betrekking open kwam. Nu waren zij doorgewinterde vaklui geworden, die tevens even vlot Engels konden praten als het dialect van hun dorp; de vele reizen aan boord van buitenlandse schepen hadden hun inderdaad die taal bijgebracht.

De loodsschoeners waren ca. 30 meter lang op de waterlijn. Hun bemanning bestond uit een loodschipper en zes matrozen -die zoals vermeld allen loodsleerlingen waren- en een achttal loodsen. De Dandy cutters daarentegen waren ongeveer 20 meter lang, hadden eenzelfde bemanning maar er waren minder loodsen aan boord. Te noteren dat men bij het Zeewezen de loodsboten "kotters" noemde, en nog altijd noemt; vermoedelijk komt

die naam van de Dandy cutters, die de Nederlanders "stalletjes" noemden. In 1857 kwam er een nieuwe loodsschoener in dienst die uitgerust was met een hulpschroeftuig. Het betrof de loodsboot nr 5 die werd ingezet ter hoogte van het eiland Wight, om aldaar de koopvaardij-schepen komende van het westen -vnl. uit Amerika- met bestemming een Belgische haven² van een loods te voorzien.

Alle zeilschoeners en kotters werden op Belgische werven en volledig uit eikenhout gebouwd. Ze stonden zonder uitzondering bekend als snelvarende schepen. Na 1870 liet België vijf ijzeren schoeners bouwen. Maar al spoedig deden de loodsen hun beklag: de schoeners werden te koud bevonden om te bewonen en ze kregen teveel water aan boord bij slecht weer. Een ervan kreeg bij wijze van proef een stoommachine ingebouwd en kwam in 1877 in dienst; hij kreeg de naam *Schelde* en zou ingezet worden om loodsen te vervoeren tussen Vlissingen, Terneuzen en Antwerpen. Maar de loodsen, die niet om dit schip gevraagd hadden, waren er niet zo gelukkig mee. De bevoegde

minister gaf dan ook toe aan de voortdurende klachten over de stalen schoeners en het stoomschip en zou zulke proef niet meer herhalen, want in 1880 werden opnieuw tien houten zeilschoeners besteld.

In 1894 waren er in Vlissingen zestien Belgische zeilloodsboten, meer bepaald twaalf schoeners en vier cutters. In Oostende waren er drie en in Nieuwpoort twee. In totaal beschikten we toen dus over eenentwintig zeegaande loodsboten, waaronder vier stalen schoeners.

De naijver tussen de Belgen en de Nederlanders om een loods aan boord te brengen was enorm. De Nederlanders konden beamen dat de Belgen de stoutmoedigste waren. De Nederlanders hadden een vaste wedde; de Belgen eveneens maar ze kregen daarbovenop een bedrag overeenkomstig het aantal verrichtingen, vandaar.... Mede daardoor trachtte men elkaar om de tuin te leiden en kwam het bij gelegenheid zelfs tot schermutselingen. Soms ging het van kwaad tot erger, maar bij levensgevaar hielpen ze mekaar. Beide landen verloren overigens een aantal zeilboten bij zware storm. Dikwijls vergingen ze met man en muis. Andere vergingen of werden zwaar beschadigd door aanvaring met koopvaardij-schepen. Naar binnen lopen voor zeer slecht weer, daar viel niet aan te denken; er werd zelfs zeil gevoerd op een manier die een schipper van een jacht nooit zou aandurven. Het moeten wel geharde lui zijn geweest die onze kotters bemanden.

Onze zeilschoeners werden aangetroffen ver bewesten het eiland Wight of in het oosten aan de bocht van Helgoland. Ze 'schuimden' de gehele zuidelijke Noordzee af tot een groot stuk in het Kanaal en spannen aldus als 't ware een net omheen de Scheldemonding, van de Solent tot aan de Weser. Er bevonden zich toen bestendig twaalf of meer schoeners op de kruisposten; ze vertrokken voor twintig dagen naar zee en kwamen dan voor vijf dagen naar binnen. Hun thuishavens waren Oostende, Nieuwpoort en voornamelijk Vlissingen. De Dandy cutters deden eerder dienst als afhaalboot voor de uitvarende

² "De Gazette van Brugge" dd. 4 december 1857.



Een Nederlandse loodskotter met zijn driekleur in de top van de hoogste mast, met het nummer van het schip daaronder.

Foto: Collectie R. Coulier

schepen, zowel op de post aan het lichtschip Wandelaar als in het Oostgat ter hoogte van Westkapelle.

De Nederlanders hadden in 1901 eenentwintig loodsschoeners en vierentwintig cutters in dienst, alsmede hun eerste SLB (stoomloodsboot). Vanaf dan werd elk zeilvaartuig dat verging of buiten dienst werd gesteld vervangen door een stoomloodsvaartuig. In 1903 vroegen de Belgische loodsen dan ook stoomloodsvaartuigen. Maar blijkbaar had het Bestuur van het Zeewezen de houding van de loodsen tegenover de stalen schoeners en de inmiddels uit de vaart genomen Schelde niet vergeten, want de volgende loodsboden die aangeschaft werden waren opnieuw houten zeilschoeners. Die kostten trouwens slechts ca. 35.000 F per eenheid, tegen \pm 60.000 F voor een stalen schoener en \pm 200.000 F voor een stoomloodsboot. De laatste zeilschoener was de loodsboot nr 3, die in 1912 gebouwd werd op de werf Panesi te Oostende.



Een Belgische loodskotter met het nummer van het schip in de top van de hoogste mast, met onze driekleur aan de gaffel van het bazaarzeil.

Foto: Collectie A. Geryl

Dat er zoveel loodsboden nodig waren was het rechtstreeks gevolg van de moordende concurrentie met de Nederlanders van het 6de district Vlissingen. De Nederlandse loodsboden van het 3de, 4de en 5de district daarentegen waren voor de Belgen van minder belang, gezien hun loodsen bestemd waren voor de meer noordelijk gelegen havens zoals Hoek van Holland, IJmuiden en Delfzijl in Groningen. Tussen 1901 en 1920 werd de helft van de Nederlandse loodsschoeners vervangen door stoomvaartuigen; van de resterende vaartuigen had ongeveer de helft een stalen romp. Dat Nederland niet betrokken was bij de oorlog 1914-1918 speelde daarbij natuurlijk een belangrijke rol.

De Nederlandse loodsschoeners hadden volgens een KB van 21 november 1818 volgende kentekens in de top van de mast hun driekleur met daaronder de loodsvlag in blauwe kleur met in witte cijfers het nummer van het schip. Op de zeilen werd hun thuishaven vermeld in zwarte kleur met daarboven nogmaals het nummer van het schip. Voor de Scheldemonden was dat bvb. 'Vlissingen Nr 4'.

Na de Belgische onafhankelijkheid voerden de Belgische loodsboden in de top van de mast een rode loodsvlag met in witte cijfers het nummer van het schip voor die met thuishaven Vlissingen, en een blauwe loodsvlag voor die van Oostende en Nieuwpoort. Hoelang deze blauwe vlag in gebruik is gebleven is niet te achterhalen. Verder waren alle Belgische loodsboden herkenbaar aan een grote letter 'P' (Pilot) aan beide kanten van het grootzeil, met daaronder de naam van de haven waarvoor de loodsen bestemd waren nl. Antwerpen, Oostende of Nieuwpoort. De driekleur werd aan de top van het bezaanzeil gevoerd³. Pas in 1931 werden de loodsvlaggen rood met witte letter 'P' voor alle Belgische kotters en blauw met witte letter 'L' (Loods) voor de Nederlandse. Deze aanpassing gebeurde na bespreking op 12 maart 1931 binnen de permanente Scheldecommissie Nederland-België die om de drie maanden bijeenkwam.

(wordt vervolgd)

R.F. Coulier

³ "L'Echo d'Ostende" dd. 30 december 1894.

MARITIEM PANORAMA

EERSTE SEMESTRIELE CIJFERS 2002 BELGISCHE KUSTHAVENS

ZEEBRUGGE

Voor de eerste jaarhelft 2002 boekt de Zeebrugse haven een vooruitgang met 0,3% vergeleken met 2001. In vergelijking met de andere havens van de range Hamburg-Le Havre is dit een goed resultaat. De verscherpte concurrentie is vooral merkbaar in de roro-sector en de stukgoedtrafiek. Het containerverkeer en de trafiek van nieuwe wagens kennen een verdere toename. Inzake passagiersverkeer en vloeibare bulk tekent zich een heropleving af. Voor meer details:

ven ondanks het toegenomen aanbod in Oostende, Duinkerke en Calais. De trailerladingen kennen weliswaar een terugloop, maar als we de op roro-diensten verscheepte containers incalculeren, wordt nagenoeg een status-quo bereikt (-0,8%).

Containers

De containertrafiek kent een forse groei (+12,3%). Vooral de diensten van CMA en Evergreen naar het Verre Oosten noteren zeer positieve cijfers. Zowel in de deepsea- als in

van vloeibare bulk opnieuw genormaliseerd (+10,1%).

Passagiers

Ook dit segment van de Zeebrugse haventrafiek evolueert gunstig (+5%). Dit is vooral te danken aan het opstarten van een nieuwe lijndienst op Engeland.

Bron: MBZ Brugge-Zeebrugge.

OOSTENDE

De Oostendse haven kende tijdens het eerste halfjaar 2002 een hoog activiteitsniveau. Dit uitte zich in de groeiende trafieken en ook in de verbetering van de haveninfrastructuur. Het roro-vrachtverkeer scheerde hoge pieken (+33,0%) en ook de bulkgoederen deden het vrij goed (+6,8%). Zodoende steeg de globale zeegoederentrafiek met liefst 21,6% tijdens dit eerste halfjaar 2002. Enkel de passagierstrafiek leed verlies (-49,1%)

Roro

De kaap van 200.000 eenheden voor 2002 is in het zicht, want dit eerste halfjaar werden de 100.000 eenheden al overschreden. De groei is te danken aan het openen van een nieuwe lijndienst, de realisatie van de doorsteek Kennedy-De Bolle en de gevoerde expansiepolitiek. Trans-europa boekte een groei van 25% en biedt nu tot 9 afvaarten per dag naar Ramsgate. Vanaf september wordt deze frequentie tot 10 opgevoerd. Ferryways opende in februari 2002 een lijn op Killingholme aan de Humber met 1 afvaart per dag. Het succes is verzekerd en dit is ook waar voor de verbinding Oostende-Ipswich. Drie roro-sche-

	6 m. 2002 (1.000 t.)	6 m. 2001 (1.000 t.)	+/- (1.000 t.)	
TONNAGE				
Ro/ro	6.915	7.445	- 530	-7,1 %
Containers	5.923	5.275	+ 647	+12,3 %
Stukgoed	405	537	- 132	-24,6 %
Vloeibare bulk	2.348	2.134	+ 214	+10,1 %
Vaste bulk	889	1.046	-156	-14,9 %
Totaal	16.480	16.437	+43	+0,3 %
AANTALLEN	(1.000)	(1.000)	(1.000)	
Nieuwe auto's	684	625	+58	+9,4 %
Vrachtwagens	539	551	-13	-2,3 %
TEU	476	429	+47	+10,9 %
Passagiers	335	319	+15	+4,7 %

Roro

Marktleider Zeebrugge realiseert met 683.000 verscheepte auto's opnieuw een sterke toename (+ 9,4%) en worden nieuwe recordcijfers verwacht. Het roro-vrachtverkeer weet zich op een hoog niveau te handha-

de shortsea-sector blijft de opmars van de container vrij opmerkelijk.

Vloeibare bulk

Na de herschikking van de trafieken door Fluxys in 2001, is de aanvoer

pen verzekeren er de dienst met 3 dagelijkse afvaarten. Zo steeg de trafiek er met 35%.

Containers

De containertrafiek in lo-lo groeide naar circa 3000 eenheden tijdens de eerste zes maanden van 2002. Uitgedrukt in TEU is dit 5.382 eenheden. Het leeuwenaandeel bestaat uit Daikin-containers.

Bulk en General Cargo

Ook deze trafieken groeien verder (+6,8%). In de kijker staat de aanvoer van steenkolen bij de firma Logghe. Ook de aanvoer van ferrosilicium uit Noorwegen is in de lift. De aanvoer van zand en grint gebaggerd in de Noordzee steeg met 5%. Daarentegen verdween de aanvoer vanuit zee van chemicaliën naar de chemische site van Zandvoorde.

Passagiers

Door de winterstop van de Hover-spedlijn op Dover liep de passagierstrafiek van de Oostendse haven met 62% terug. Daarenboven daalde de afvaartfrequentie tot 2 per dag tegen 3 voorheen. Transeuropa kon nog niet starten met een passagiers-

dienst op Ramsgate. Dit is te wijten aan aanhoudende problemen met het havenbestuur van de Britse haven. Qua cruises zijn reeds 8 van de 10 aangekondigde calls afgewerkt. Voor 2003 zijn reeds een vijftal cruise-calls geboekt van grote schepen die nooit eerder Oostende aandeden.

Een overzicht van de hele trafiek voor de eerste 6 maanden van 2002 vindt u hieronder:

H. Rogie

	%	2002	2001	2000
	2001-2002	6 maand	6 maand	6 maand
Passagiers	-49,1%	166.744	328.075	405.640
Ferries	-62,1%	106.156	280.109	368.060
Roro	+25,2%	58.694	46.868	36.740
Cruise	+72,5%	1.894	1098	840
Auto's	-62,3%	19.738	52.328	79.290
Roro-vracht (units)	+31,0%	100.024	76.306	48.697
Begeleid	+27,3%	53.733	42.202	33.597
Onbegeleid	+35,7%	46.291	34.104	16.100
Containers Lo-Lo (units)		2.956	869	-
General Cargo	+6,8%	880.985	825.043	998.998
Ertsen & Steenkool		56.742	28.856	33.520
Chemicaliën		4.397	3.497	21.038
Kunstmeststoffen		-	-	22.274
Grint & Zand		750.344	714.560	849.416
Landbouwproducten		10.693	10.385	13.631
Cement & Klei		41.121	57.781	51.100
Diversen		17.788	9.964	8.019
Algemeen totaal	+21,6%	2.948.256	2.425.102	2.202.643
Aantal schepen		2.011	2.073	2.058

Bron: AG Haven Oostende

Computer Hard & Software • Netwerken en Netwerkbeheer
Herstellingen en consulting • Software op maat
Webdesign • Internet: Planet Internet & Telenet

advanced computer solutions
kustlaan 4 • 8450 Bredene
info@advanced-c-solutions.be

Weldra opnieuw een echte "Belgische" handelsvloot

Laat er geen misverstand zijn. De 'Belgische' koopvaardijvloot is niet zomaar verdwenen na de uitvlagging sinds 1991 naar Luxemburg en andere 'goedkope vlag'-landen, wel integendeel. De vloot in het bezit van Belgische reders kende de laatste jaren inderdaad een merkelijke expansie: zij bestond per 1 januari 2001 welgeteld uit 82 schepen - meer bepaald 47 tankers, 15 bulkcarriers, 2 general cargo-schepen en 18 andere schepen - met een totaal laadvermogen van 7.699.000 dwt. Dan zijn er nog de sleepvaart en de waterbouw met resp. 74 en 231 schepen en 15.600 en 1.310.000 dwt. Dat komt erop neer dat de 'Belgische' handelsvloot uit 387 vaartuigen bestaat met een totaal laadvermogen van 9.025.000 dwt. En daar komt dan nog bij dat er buiten die 387 schepen in Belgisch eigendom, nog eens 118 schepen gecharterd werden door Belgische ondernemingen! Volgens de laatste Unctad/WTO-statistieken vertegenwoordigt de Belgische handelsvloot 0,99% van de wereldvloot (België staat aldus op de 17de plaats, terwijl zeevarende naties als Nederland en Spanje slechts resp. de 20ste en 22ste plaats bekleden).

Weldra zullen we echter een heel ander beeld te zien krijgen en zullen vele van die uitgevlagde schepen terug onder Belgische vlag varen!

Al deze heuglijke gegevens ontleen we aan het jaarverslag 2001 van de Belgische Redersvereniging. Terecht kondigt de heer Nicolas Saverys, voorzitter van de BRV, met fierheid aan dat de jarenlange intensieve onderhandelingen tussen de maritieme sector en de overheid tot een positief resultaat hebben geleid en dat **"deze zomer opnieuw koopvaardij schepen de Belgische vlag zullen voeren"**. Op 9 oktober 2001 verklaarde de regering zich bereid maatregelen tot herinvlagging van de vloot te nemen en de ministerraad

bevestigde de intenties van de regering na het begrotingsconclaaf van maart jl. In samenwerking met Andersen belastingconsulenten en de respectievelijke medewerkers van de bevoegde ministeries werd een wetsvoorstel opgesteld dat een reeks fiscale maatregelen ten voordele van de zeescheepvaart voorziet; dit ontwerp zal eerstdaags aan het parlement ter goedkeuring voorgelegd worden. Het ligt voor de hand dat de diverse geplande fiscale en sociale maatregelen heel wat positieve effecten zullen sorteren; zo zou een vloot onder Belgische vlag de totale toegevoegde waarde van de scheepvaartsector tegen 2020 doen oplopen tot 868 miljoen euro en werk bieden aan ca. 11.000 Belgen. Ook garandeert een Belgische vlag continuïteit inzake het behoud van maritieme vorming en kennis: een minimale instroom van zeevarenden wordt gewaarborgd waardoor de behoeften van, in de eerste plaats, de koopvaardij maar ook van de andere maritieme sectoren -vooral dan van de havensector zoals o.m. loodsen, walkapiteins, sluispersoneel, nautische experts enz.- ingevuld zullen worden. Het herinvlaggen zal ook leiden tot het behoud van het Belgisch marktleaderschap inzake gastankers en nieuwe activiteiten aantrekken als gevolg van een gunstiger investeringsklimaat. Te noteren dat gelijkaardige maatregelen voor gevolg hebben gehad dat de Nederlandse vloot met 50% is toegenomen terwijl het aantal schepen onder Britse vlag voor het tweede jaar op rij met 40% is gestegen.

Zoals gebruikelijk besteedt het jaarverslag verder aandacht aan de promotie voor maritieme beroepen en de maritieme opleiding; in dat verband is het vermeldenswaard dat de opleiding door het 'Centrum voor zeevarenden' voor het manoeuvreren met LNG-tankers een wereldprimeur is voor ons land en dat

de Hogere Zeevaartschool het enige instituut is ter wereld waar zulke opleiding verstrekt wordt. Inzake internationale scheepvaartpolitiek steunt de Belgische Redersvereniging elk initiatief om het net rond de sub-standaard schepen te sluiten, de vervuiling van de zeevaten te voorkomen en de veiligheid van olietankers te verhogen. Volgt, in dezelfde internationale context, een gecommuniceerd overzicht van diverse Europese richtlijnen inzake o.m. receptie van scheepsafval in havens, procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen, promotie van de kustvaart, opleiding en rekrutering van zeevarenden en toegang tot de markt van havendiensten.

Het jaarverslag van de Belgische Redersvereniging kan geraadpleegd worden in het nederlands, het frans en het engels op de website van de vereniging: www.br.v.be.

Naschrift augustus 2002

Vlak voor het zomerreces keurde de Kamer van volksvertegenwoordigers de programmawet goed die een reeks fiscale gunstmaatregelen voorziet voor de Belgische reders. Zodra de enkele kleine aanpassingen die de Europese Commissie heeft gevraagd zullen verwerkt zijn in de programmawet kan de invlagging beginnen. De heer Saverys verwacht dat de meeste Belgische reders de Belgische vlag zullen hijsen en dat nog dit najaar opnieuw de Belgische driekleur zal wapperen op zeeschepen.

JB

"MINISHIP BELGIUM"

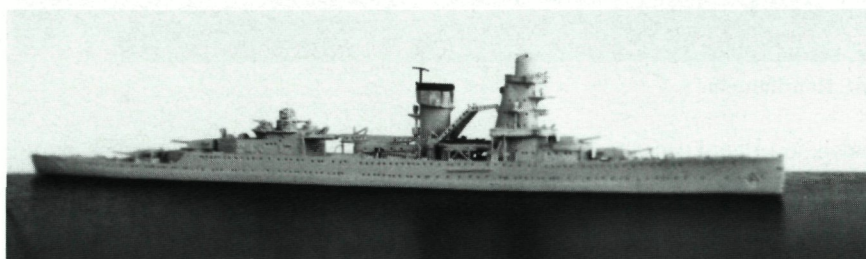
Op 8 november 1974 -meer dan 27 jaar geleden- werd in Den Haag de DUTCH SHIP COLLECTORS CLUB (D.S.C.C.) opgericht; inmiddels is het ledenaantal gegroeid van 20 tot 100 leden. Mijn goede vriend en medelid van de Vlaamse Maritieme Ruilvereniging (V.M.R.), Rob van Oosten, die vele jaren in België en lange tijd in Antwerpen woonde, is sedert 1986 een actief lid van de D.S.C.C. Toen hij nog in Antwerpen verbleef heeft hij o.m. het 20-jarig jubileumnummer van hun maandblad "HET MINISHIP BULLETIN" in oktober 1994 verzorgd en geproduceerd. Het betreft een goed gedocumenteerd en fraai geïllustreerd boekje van 28 pagina's.

In Nederland zijn er heel wat "ship-lovers" - spijtig genoeg meer dan in België - die kleine scheepsmodellen, voornamelijk op schaal 1/1250, verzamelen. In de praktijk wil dit zeggen dat een schip met een lengte van 125m. een mini-model wordt van 10 cm. Wij spreken hier dan ook in de eerste plaats van "standard waterline models", d.w.z. maquettes die op de waterlijn zijn afgesneden, dus vlak zijn en zeer makkelijk in een vitrinekast kunnen worden bewaard en tentoongesteld.

Die kleine scheepsmodellen worden in ateliers geproduceerd voornamelijk in Duitsland en Groot Britannië, in mindere mate in Nederland. Over de rest van de wereld o.a. de Verenigde Staten en Japan durf ik mij niet uit te spreken, alhoewel ik veronderstel dat ook daar belangstelling bestaat voor dergelijke modellen.

Er is een tijd geweest dat er ook in Antwerpen één of twee winkels af en toe deze kleine modellen te koop aanboden.

Er is uiteraard geen vergelijking mogelijk met de ontelbare bouwdozen die op de markt zijn en dit in verschillende schalen.



Kruiser "De Ruyter" (Nederland).

Naast de "waterline"-modellen worden er ook op dezelfde of andere schaal maquettes gebouwd "volledig schip" en op staander, meestal beschermd door een plasticen of glazen kastje. Sommige ware juweeltjes, doch dikwijls erg duur!

In de meeste gevallen - alhoewel er uitzonderingen zijn - spreken wij hier over professionele bouwwaterliers, die over zeer gesofistikeerde uitrusting en machines beschikken, waardoor een uitstekende kwaliteit kan worden gegarandeerd. Dit is geen amateurswerk gezien de schaal en de uiterst kleine doch belangrijke details.

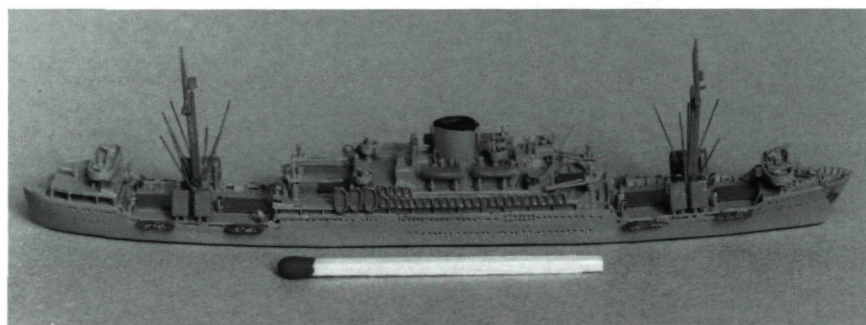
Een schoolvoorbeeld was het Britse bedrijf "BASSETT-LOWKE" dat op dit gebied wereldfaam genoot en onder andere de nodige scheepsmaquettes leverde aan de Royal Navy gedurende de twee wereldoorlogen om de belangrijke operaties op zee praktisch te volgen in het hoofdkwartier in Londen. Tot immense

spijt van duizenden verzamelaars over de ganse wereld bestaat deze firma sinds vele jaren niet meer.

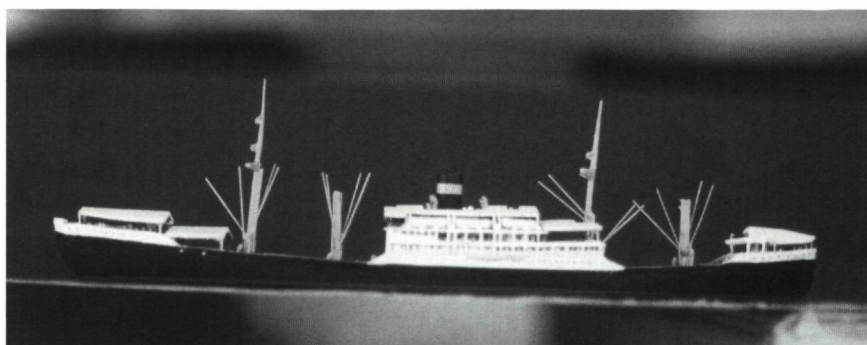
Interessant is vast te kunnen stellen door verschillende maquettes van hetzelfde schip, welke enorme evolutie, zeker dankzij de computer, deze industriële modelbouw heeft ondergaan meer bepaald de laatste jaren.

Zo heb ik in de collectie van Rob van Oosten drie verschillende maquettes bewonderd van de beroemde Nederlandse kruiser **De Ruyter** (in dienst op 13 oktober 1936 - tot zinken gebracht door een Japanse overmacht op 27 februari 1942 in de Javazee) respectievelijk gebouwd in de jaren dertig, vijftig en recentelijk. De evolutie is opzienbarend vooral wat betreft de frappante gelijkenis met het echte schip, de afwerking, de details zoals bvb. de meegevoerde watervliegtuigen: verbluffend!

Vele jaren geleden heeft van Oosten het initiatief genomen om een maan-



"MS Klipfontein" CVNS (noordzee model).



MS Randfontein.

delijkse bijeenkomst te organiseren in Antwerpen onder de naam MINISHIP BELGIUM.

Het betreft hier geen gestructureerde club zoals de V.M.R. met lidgeld, ledentijdschrift e.d. maar eenvoudig een gezellige en leerrijke bijeenkomst van verzamelaars en belangstellenden.

De formule is eenvoudig en, gelukkig maar, zeer succesvol!

Enerzijds zijn er telkens enkele zeer bekwame leveranciers aanwezig uit Duitsland, Groot-Brittannië, België enz. die een ruime keuze aanbieden van nieuwe en tweedehands modellen in zeer goede staat.

Anderzijds zijn er de "echte en gedreven" verzamelaars en ook vele belangstellenden uit België, Nederland, soms zelfs uit Zweden. De gesprekken verlopen dan ook in minstens vier talen: Nederlands, Engels, Frans en Duits! Kortom, een gezellige boel!!!

Naast de maquettes worden er ook boeken, tijdschriften, foto's, postkaarten e.d. aangeboden.

Zeer interessant is ook het aanbod door verwoede verzamelaars van mini-modellen uit hun eigen verzameling (wegens dubbele aankoop, nieuwe maquette, etc.) tegen sterk verlaagde prijzen: hier zijn dikwijls echte koopjes te doen.

Niettegenstaande het zogezegde "losse" karakter van deze bijeenkomsten is de opkomst bemoedigend stabiel met soms toppers van 45 à 50 aanwezigen! En elke maand opnieuw zonder onderbreking!

Na oorspronkelijk te zijn gestart in het Noorderterras, ging het naar Antwerpen Miniaturstad, dan naar De Strandjutters op de Antwerpse Linkeroever, en sinds november 2000 in het Restaurant/Clubhuis van de Vlaamse Vereniging voor Watersport aan de Beatrijslaan op de Antwerpse Linkeroever.

Voor het bekijken en keuren van deze kleine schepen is er vooral behoefte aan licht, liefst daglicht en dit is hier, dankzij vele en grote ramen en deuren, in overvloed aanwezig. Daarbij krijgt men gratis nog een mooi zicht op de Schelde en een zeer aangenaam terras in lente en zomer. Iedereen is hier echt meer dan welkom: de toegang is gratis - er is openbaar vervoer vlakbij (premetro Frederik Van Eedenplein: trams: 2, 3 en 15). Je ontmoet er verschillende nationaliteiten -goede taal oefening- en je kan er rustig en volledig vrij mooie en interessante maquettes bekijken. Is er een bepaald schip dat je echt boeit? Het ligt daar op schaal misschien gewoon op je te wachten!!

Foto's en tekst: L. Van Cant

Volgende bijeenkomsten op 19 oktober, 16 november en 21 december 2002, telkens van 10 tot 12.30 uur.

V.V.W.

Beatrijslaan 27

2050 ANTWERPEN

Rob van Oosten

tel.: 00/31/13508.2625

fax: 00/31/13508.6169

Louis Van Cant

tel.: 03/216.98.28

"U komt toch ook eens kijken?"



MULTI n.v.
Scheepsbouwkundig
Studiebureau

Engineering - Planning
Budgettering - Berekeningen
Supervisie

Wij beschikken over volgende computersystemen:

Autocad, Microstation, Nupas.

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 Website: www.multi.be

HOMMAGE POSTHUME A UN VALEUREUX MARIN

LA BELGIQUE MARITIME HONORE LE LIEUTENANT VICTOR BILLET

Le dimanche 18 août, au petit matin, un car des Forces Armées quittait Ostende à destination de Dieppe. A son bord, quelque trente passagers, -officiers de réserve de la Marine et anciens de la Force Navale-, partaient commémorer le 60^{ème} anniversaire du raid anglo-canadien du 19 août 1942 au cours duquel mourut au combat le Lieutenant de vaisseau Victor Billet, fondateur de la RNSB. Une délégation de la famille Billet s'était jointe aux passagers tandis que d'autres anciens mettaient le cap sur Dieppe par leurs propres moyens. C'est la Section "West-Vlaanderen" de l'Association des Officiers de Réserve de la Marine qui avait pris l'initiative de créer un Comité de Commémoration LDV Victor Billet et d'aller sur place commémorer cet anniversaire.



Georges Billet dépose une rose sur chacune des tombes



La cérémonie au monument canadien.

Une première cérémonie se déroula ce jour même à 13.30 heures au Cimetière des Vertus, situé à l'entrée de Dieppe. Quelque 950 marins, aviateurs et soldats alliés, tués au cours du raid, y reposent sous le ciel normand. Parmi eux, de nombreux inconnus de la Royal Navy. C'est sur chacune de ces tombes que monsieur Georges Billet, fils du fondateur de la RNSB, alla déposer une rose rouge. Moment ô combien symbolique et émouvant!

Puis, nos drapeaux se déployèrent et nos officiers formèrent une haie d'honneur. Parmi eux, le CPF M. Van Bussel, représentant la composante Marine de nos Forces Armées. C'est alors que le président du Comité de Commémoration, le CPV (Hre) J.-C. Liénart, fit l'éloge du lieutenant Victor Billet et rappela l'héroïsme de tous ces braves qui firent le sacrifice de leur vie pour que nous puissions demeurer des hommes libres. Après ce discours

combien émouvant, l'assemblée se recueillit en observant une minute de silence.

La journée se termina par un meeting aérien sur le front de mer avec la participation de la Patrouille de France, et par une cérémonie religieuse œcuménique célébrée en l'église Saint-Jacques par l'Evêque aux Armées françaises. Après cela, la délégation belge mit le cap sur Saint-Valéry-en-Caux pour y prendre ses quartiers.

Le lendemain, le lundi 19 août, notre délégation se rendit à 10 heures sur la digue de Dieppe à l'endroit où est apposée la plaque de bronze commémorative du lieutenant Victor Billet. Des couronnes de fleurs, apportées de Belgique, y furent déposées au nom de la Marine (CPF Van Bussel), du Comité de Commémoration (CPV Liénart), de la Fraternelle Royale des Anciens

de la RNSB (CPF Callier), de la famille Billet (M. Georges Billet), de l'Amicale des Officiers des Campagnes 1914-18 et 1940-45 (CPF De Vleeschouwer) et de la Fédération Nationale des Volontaires de Guerre (M. Coppeliers 't Wallant). Les porte-drapeau de ces associations patriotiques étaient postés de chaque côté de la plaque commémorative tandis que nos officiers de marine montaient la garde.

Une minute de silence, seule perturbée par les cris des mouettes planant au-dessus de la plage, fut alors observée, après quoi des Cadets de la Royal Navy, appelés sur les lieux, sonnèrent le Last Post.

Vers 11 heures, nous allâmes assister à la parade militaire au Square du Canada suivie du défilé vers l'Hôtel de Ville. Des musiques et des détachements anglais, canadiens et français y participaient ainsi que de nombreux anciens combattants. Des drapeaux belges, emblèmes de nos associations patriotiques, flottaient fièrement parmi les participants. Nous y notons aussi la présence des ministres canadien et britannique des Anciens Combattants et du ministre de la Défense Nationale du Canada. Messieurs les Maires de Dieppe et de huit communes avoisinantes assistaient également à la réception donnée dans les jardins de l'Hôtel de Ville.

Vint ensuite l'heure du retour vers Ostende. Notre délégation avait rempli sa mission. Elle avait représenté notre Marine et notre pays à la commémoration de l'Opération Jubilee et rendu hommage à ce valeureux marin que fut le Lieutenant de vaisseau Victor Billet ainsi qu'à tous ceux qui y avaient donné leur vie pour la libération de notre patrie.

Photos: J. Geldhof

Texte: H. Rogie



Le cimetière où reposent quelque 950 marins, aviateurs et soldats alliés.

**Victor Billet, à titre posthume, officiellement reconnu
"fondateur sur le terrain" de la Section Belge de la Royal Navy**

Le Lieutenant de Vaisseau Victor Billet vient, 60 ans après sa mort héroïque sur les plages de Dieppe, d'être reconnu comme le "fondateur sur le terrain de la Section Belge de la Royal Navy" et comme "co-refondateur de fait de notre Marine d'après-guerre".

Le Ministre de la Défense Nationale André Flahaut est arrivé à cette conclusion après deux ans de recherches effectuées par la Chaire d'Histoire de l'Ecole Royale Militaire.

Cette étude du rôle précis joué par Victor Billet lors de la création de la Royal Navy Section Belge fut entreprise suite à la publication en décembre 1999 du livre "Le combat du Lieutenant Victor Billet"*. Dans cet ouvrage, l'auteur Georges Billet décrit les difficultés rencontrées par son père afin que notre pays puisse participer auprès des alliés à la guerre sur mer, ainsi que les circonstances inconnues jusqu'à sa mort héroïque le 19 août 1942. Victor Billet fut d'ailleurs le seul belge qui périt dans ce raid extrêmement sanguinaire.

L'Amiral de division M. Hellemans, à titre de reconnaissance, a entrepris une procédure afin d'adapter la dénomination de la caserne de Sint-Kruis, ce qui donnera sa juste valeur aux mérites du Lieutenant Billet.

* ISBN 90-802 539-5-2 Uitg. J.M.P. - Trends, Middelkerke Tel (059) 27.86.04

NICE TO KNOW

Kent U het Fonds Generaal Baron de Greef?

Dit steunfonds werd opgericht op initiatief van wijlen Luitenant-generaal Baron de Greef, Minister van Landsverdediging. De VZW werd gesticht op 12 april 1954. De Minister van Landsverdediging is bij de Raad van bestuur en de Algemene vergadering vertegenwoordigd door de Directeur van de Sociale dienst van de Centrale dienst voor sociale en culturele actie (CDSCA).

**Aan alle invaliden vreedstijd
(militaire en leden van de federale politie)**

Wie kan er beroep doen op dit fonds?

Alle behoeftige invaliden vreedstijd (militairen of ex-militairen, dienstplichtigen, reservisten, rijkswachters of ex-rijkwachters, thans federale politie), al dan niet lid van een vereniging, hun langstlevende echtgeno(o)t(e), wezen, descendenten en ascendanten, alsook de gevallen die door de Raad van bestuur gelijkgesteld worden.

Welke soorten hulp?

Financieel en sociaal: giften in geld, ereleningen (d.w.z. renteloze leningen), studiebeurzen, financiële tussenkomsten in een specifieke last, kerstgeschenken, winterhulp (d.w.z. tussenkomsten in de verwarmingskosten), mobiele hulp (administratieve, technische, sociale bijstand) enz... en dit alles met de medewerking van de Sociale dienst van de CDSCA, Sociale Dienst van de Federale politie en de OCMW's.

Hoe hulp aanvragen?

Door U te wenden tot het secretariaat, bij voorkeur schriftelijk:

Fonds Generaal Baron de Greef vzw - Fonds Général Baron de Greef asbl

Julius Caesarlaan 14 Avenue Jules César

Brussel 1150 Bruxelles

Tel/Fax: 02/763.39.60

Aan de weldoeners en schenkers

Indien U individueel, als vereniging of onderneming, het Fonds Generaal Baron de Greef, een specifiek steunfonds dat sinds meer dan 45 jaar de erkende invaliden van de Strijdkrachten helpt, wilt steunen, stort dan een gift aan het Fonds Generaal de Greef op rekening 435-4109331-06 of 310-1365618-41.

Voor iedere gift van 30 EUR of meer ontvangt U een fiscaal attest.

Wij danken U alvast voor de gift.

De Raad van Bestuur

Connaissez-vous le Fonds Général Baron de Greef?

Ce fonds de secours a été créé à l'initiative de feu le Lieutenant-Général Baron de Greef, Ministre de la Défense Nationale. L'ASBL a été constituée le 12 avril 1954. Au sein du Conseil d'administration et de l'Assemblée générale, le Ministre de la Défense Nationale est représenté par le Directeur du Service social de l'Office central d'action sociale et culturelle (OCASC).

**A tous les invalides du temps de paix
(militaires et membres de la police fédérale)**

Qui peut faire appel à ce Fonds?

Tous les invalides du temps de paix (militaires ou anciens militaires, miliciens, réservistes, les gendarmes ou anciens gendarmes, actuellement police fédérale), membres ou non d'une association, leur conjoint survivant, leurs orphelins, leurs descendants et leurs ascendants, qui sont dans le besoin, ainsi que les cas assimilés par le Conseil d'Administration.

Genres d'aides?

Financièrement et socialement: des dons en espèces, des prêts d'honneur (c'est à dire des prêts sans intérêts), des bourses d'études, des interventions financières dans une charge spécifique, des cadeaux de Noël, secours d'hiver (c'est à dire des interventions dans les frais de chauffage), des aides mobiles (par une assistance administrative, technique, sociale) etc... et tout cela avec la collaboration de l'OCASC - Service Social, le Service Social de la police fédérale et des C.P.A.S.

Comment demander une aide?

En s'adressant au secrétariat, de préférence par écrit:

Aux bienfaiteurs et donateurs

Si vous voulez aider, individuellement, comme association ou entreprise, le Fonds Général Baron de Greef, un fonds de secours spécifique, qui aide depuis plus de 45 ans les invalides reconnus des Forces publiques armées, versez un don au Fonds Général de Greef sur le numéro bancaire 435-4109331-06 ou 310-1365618-41.

Pour tout don de 30 EUR ou plus une attestation pour réduction fiscale vous sera envoyée.

Nous vous remercions d'avance pour le don.

Le Conseil d'Administration

Weerzien van de oud-leerlingen van de SKOO

De 3de bijeenkomst van de oud-leerlingen van het 3de peloton van de 1ste promotie van de School voor Kandidaat-Onderofficieren van de Zeemacht zal plaats hebben op zaterdag 12 oktober a.s. te Mariembourg (prov. Namen). De deelnemers worden voor de aperitief verwacht vanaf 10u30 in het restaurant 'La Clef du Pont', route de Nîmes 3 te Mariembourg (te noteren dat de uitbater van het restaurant, dhr. André Delhez, in 1975 zijn dienstplicht heeft vervuld bij de Zeemacht als steward).

Om deel te nemen volstaat het uiterlijk tegen 6 oktober 25 euro per persoon over te schrijven op rekening **271-0237449-25** t.n.v Jacques Lebon, Boulevard Bryas 37 te 5660 Mariembourg (tel. 060/31.12.08).

Aarzel niet uw fotoalbums mee te brengen; er is een tafel voorzien waarop ze zullen uitgesteld worden

Réunion de retrouvailles des anciens de l'ECSSO

La 3ème réunion de retrouvailles des anciens élèves du 3ème peloton de la 1ère promotion de l'École des Candidats Sous-Officiers de la Force Navale aura lieu de samedi 12 octobre prochain à Mariembourg. L'accueil et l'apéritif sont prévus à partir de 10h30 au restaurant 'La Clef du Pont', Route de Nîmes 3 à Mariembourg (à noter que le patron du restaurant, Mr André Delhez, est lui-même un ancien steward milicien de la classe 1975).

Pour participer à cette réunion il suffit de verser 25 euros par personne sur le compte **271-0237449-25** de Jacques Lebon, Boulevard Bryas 37 à 5660 Mariembourg (tél. 060/31.12.08) et ce pour le 6 octobre au plus tard.

Apportez vos albums de photos qui seront disposés sur une table prévue à cet effet.

Tentoonstelling Michel Dumont te Brussel

De Belgische Marineschilder Michel Dumont zal, in samenwerking met de Marine, zijn schilderijen tentoonstellen te Watermaal-Bosvoorde op 23 en 24 november a.s. ter gelegenheid van de Dagen van het Erfgoed. Zij kunnen bezichtigd worden van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur op zijn privé-adres, Buizerdstraat 14 aldaar.

Te noteren dat Michel Dumont onlangs terugkeerde van Saint-Tropez waar hij in het kader van de 'Rencontres du Patrimoine Maritime Méditerranéen' zijn hyperrealistische schilderijen tentoonstelde.



Michel Dumont expose à Bruxelles

Le peintre de la Marine belge Michel Dumont expose, en collaboration avec la Marine, ses oeuvres à Watermael-Boitsfort, les 23 et 24 novembre prochains à l'occasion des Journées du Patrimoine. A voir de 10 à 12 heures et de 14 à 18 heures à son adresse privée, 14 Rue du Busard.

A noter que Michel Dumont vient de rentrer de Saint-Tropez où il avait été invité à exposer ses 'pointus hyperréalistes' lors des Rencontres du Patrimoine Maritime Méditerranéen.

Petit moussaillon
A la fois si jeune et si blond
Qui rêve de partir au large
Vers l'horizon
Par la bise, le gros temps
Ou le soleil levant
Quand tu partiras
Par delà les mers
N'oubliant pas ta terre
Où tu as vu le jour
Tu penses aux tiens
Aux soirées d'hiver
Lorsque blottis dans
Les bras de ta mère
Tu regardais déjà le ciel
Ce ciel qui te faisais
Penser au loin
Petit moussaillon si blond
Tu as un idéal
Gardes le toujours
Dans ton cœur de
Grand moussaillon

Niki



AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
EXTRAMADURA	F75	SP	11/07/02	15/07/02	ZEEBRUGGE
JACOB VAN HEEMSKERCK	F812	NL	11/07/02	15/07/02	ZEEBRUGGE
KENT	F78	UK	11/07/02	15/07/02	ZEEBRUGGE
KURSIS		LIT	11/07/02	15/07/02	ZEEBRUGGE
ORLA	P41	IRL	11/07/02	15/07/02	ZEEBRUGGE
HELEWIUSZ	265	PO	12/07/02	14/07/02	ZEEBRUGGE
RAIS CHARKAOUI	320	MOR	12/07/02	17/07/02	ZEEBRUGGE
SMOLNY		RU	12/07/02	15/07/02	ZEEBRUGGE
VULCAIN	M611	FR	12/07/02	15/07/02	ZEEBRUGGE
WIESEL	P6129	GE	12/07/02	14/07/02	ZEEBRUGGE
SAN GIUSTO	L9894	IT	13/07/02	16/07/02	ZEEBRUGGE
ARCHER	P264	UK	25/07/02	26/07/02	OOSTENDE
EXAMPLE	P165	UK	25/07/02	26/07/02	OOSTENDE
EXPLORER	P164	UK	25/07/02	26/07/02	OOSTENDE
AUDEMER	L113	UK	27/07/02	28/07/02	OOSTENDE
BRASIL	U27	BRZ	09/08/02	12/08/02	ANTWERPEN
BELLE POULE	A650	FR	21/08/02	25/08/02	ZEEBRUGGE
CAPELLA ENDEAVOUR		UK	21/08/02	25/08/02	ZEEBRUGGE
ISKRA	253	PL	21/08/02	25/08/02	ZEEBRUGGE
KALIAKRA		BUL	21/08/02	25/08/02	ZEEBRUGGE
LIBERTAD	Q2	ARG	19/08/02	25/08/02	ZEEBRUGGE
ORSA MAGGIORE	A5323	IT	21/08/02	25/08/02	ZEEBRUGGE
PALINURO	A5311	IT	21/08/02	25/08/02	ZEEBRUGGE
STELLA POLARE	A5313	IT	21/08/02	25/08/02	ZEEBRUGGE
CORALLINE	A790	FR	12/09/02	16/09/02	ANTWERPEN
BLAZER	P279	UK	15/09/02	18/09/02	ANTWERPEN



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

MPC	C.	BROUWERS	26-03-2002	1KC	P.	VAN DE VELDE	26-06-2002
OMC	P.	DICKX	26-03-2002	1KC	P.	VANAGT	26-06-2002
MPC	D.	GATHOT	26-03-2002	1KC	F.	VERFAILLIE	26-06-2002
MPC	J.	LICK	26-03-2002	QMC	W.	ARCARI	26-06-2002
OMC	J.	MERGAERT	26-03-2002	KMC	D.	DE CLERCK	26-06-2002
MPC	R.	PIETTE	26-03-2002	KMC	M.	MOYAERT	26-06-2002
OMC	E.	SIX	26-03-2002	KMC	H.	VERWEIJ	26-06-2002
OMC	F.	VAN CUYCK	26-03-2002	KMT	B.	APERS	26-06-2002
OMC	W.	VANTIEGHEM	26-03-2002	KMT	S.	BALLEGEER	26-06-2002
OMC	F.	WINKELMANS	26-03-2002	QMT	J.	DAMINET	26-06-2002
1OM	L.	DE BAETS	26-03-2002	QMT	L.	DEZUTTER	26-06-2002
1OM	F.	D'HONDT	26-03-2002	KMT	Y.	DOBBELAERE	26-06-2002
1OM	R.	MERGITS	26-03-2002	QMT	J-C.	GIELEN	26-06-2002
1OM	D.	VELTHOF	26-03-2002	QMT	M.	HERMAND	26-06-2002
1MC	P.	COPPENS	26-03-2002	KMT	M.	RAMAN	26-06-2002
1MC	P.	GUILLE	26-03-2002	KMT	D.	SENEAEL	26-06-2002
1MC	J.	VAN STRYDONCK	26-03-2002	KMT	S.	VAN LOO	26-06-2002
1MR	M.	SABBE	26-12-2001	KMT	B.	VAN SUNDERT	26-06-2002
1MR	T.	SCHOOLMEESTERS	26-03-2002	1MT	M.	DANNAUX	26-06-2002
MTC	G.	LIBERSENS	27-03-2002	1MT	L.	DAVELOOSE	26-03-2002
MTR	B.	NAVEZ	31-12-2001	1MT	F.	MICHAUX	26-03-2002
2MR	M.	CIESLEWICZ	01-06-2002	MA1	D.	BROUCKE	01-06-2002
1KC	I.	ANDRES GUTIERREZ	26-06-2002	MA1	T.	DECONINCK	01-05-2002
1KC	T.	BATAILLE	26-06-2002	MA1	D.	DESCHACHT	01-06-2002
1KC	J.-P.	BLOMME	26-06-2002	MA1	A.	MOGGI	01-06-2002
1KC	G.	CATRYSSÉ	26-06-2002	MA1	S.	SLEMBROUCK	01-06-2002
1KC	S.	CUVELIER	26-06-2002	MA1	M.	TOP	01-06-2002
1KC	N.	HOSTE	26-06-2002				



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.



IKC J. LEPEIRE



IKC R. VERLOIGNE

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartier-maîtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

IMC M. GOIS

IKC L. PEETERS

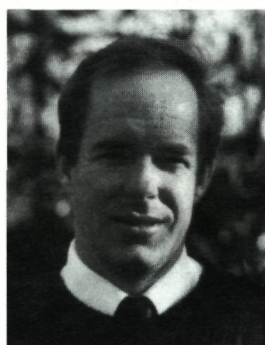
IQC D. NYS

IKC H. PICQUEUR

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



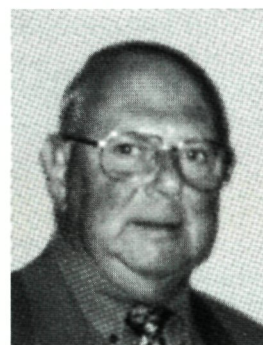
CPF (e.r.) J. DEFRENNE



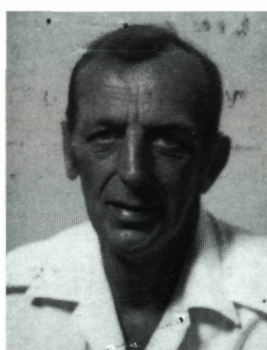
ILZ K. SANDERS



IMC (b.d.) G. D'HONDT



IMC (b.d.) P. TIMMERMAN



KMT (b.d.) TH. VANDELACLUZE

KCDT (b.d.) E. GODDYN

IMC (b.d.) R. DE LAUW

IMC (b.d.) G. DEVRIESE

IMC (b.d.) F. GILON

IMC (b.d.) A. LOONES

IMC (b.d.) W. VANHOUCKE

Dhr ROGGHE RMD

De vereniging van de Belgische Marineschilders deelt met droefheid het overlijden mee van hun confrater en vriend, kunstschilder René Marie Dujardin, geboren op 30 juli 1913 en overleden te Edegem op 10 juli jl. Hij was lid van de Société des Peintres de la Mer en medestichter van de Belgische Marineschilders; in 2000 werd hij vereerd met de titel van Officiële schilder van de Marine.

L'Association des Peintres de Marine belges a le regret d'annoncer le décès à Edegem en date du 10 juillet dernier de leur confrère et ami, l'artiste peintre René Marie Dujardin, né le 30 juillet 1913. Membre de la Société des Peintres de la Mer, membre cofondateur des Peintres de Marine belges, il fut nommé en 2000 Peintre Officiel de la Marine.

WELDOENDE LEDEN

MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - KRAAINEM
BAERT H. - HASSELT
BASE M. Eerste Kwartiermeesterchef - OOSTENDE
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
HOUTAIN-LE-VAL
BECKERS L. - LEFFINGE
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BELLEMANS R. - TUBIZE
BERO M. - OOSTENDE
BIEBUYCK M. Erefregatkapitein - WAASMUNSTER
BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION VALMONT
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEVIE J. - OOSTENDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHS B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
BURGAIN-LEVAQUE J. - WAREMME
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS
CAUWELS E. - GENT
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - BRAINE LE CHATEAU
CLAEYS Ch. - KNOKKE-HEIST
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE
COGGHE C. Eerste Matroos - OOSTENDE
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DE BACKER T. - STERRENBEEK
DEBBAUT A. - OOSTENDE
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BRUXELLES
DECLERCK F. Luitenant-ter-zee - LANGEMARK-POELKAPELLE
DECLERCQ Cl. - DE PANNE
DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES
DECORTE B. - OOSTENDE
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
BRUXELLES
DE DEYNE-DEN DOOVEN E. - OOSTAKKER
DEFEYT A. - BRUXELLES
DE GRAVE J.-P. - RHODE-ST-GENESE
de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - SERVILLE
DE JONGHE M. Korvetkapitein - ANTWERPEN
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
† DE LAUW R. Eerste meester-chef (b.d.) - MIDDELKERKE
DE METS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - VARSENARE
DE MEYER G. Vaandrig-ter-zee - OUDENAARDE

DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -BRUGGE
DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
DEROO J. - DESTELBERGEN
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 VALKENEER F. - WATERLOO
DE VOLDER J. Tweede Meester - Brugge
DE WACHTER M. - KAPELLEN
DHONT A. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DOLLENDORF P. - BUTGENBACH
DUHOUX J.M. - KNOKKE-HEIST
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. - GENT
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
ESCH P. - BRUXELLES
FAICT M. - BRUGGE
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
GOETHALS W. Flottielje Admiraal - VINKT
GOMAND J.-M. - CORTIL-NOIRMONT
HACHA Ch. - HERENT
HANTON J.-M. Quartier maitre-chef - OOSTENDE
HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES
HELLEMANS M. Divisieadmiraal SBH - ANTWERPEN
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
HENRARD D. Quartier-maître - ZEEBRUGGE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERKENS H. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
HERMIS SODALES - OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Admiraal - OOSTENDE
HESSENS F. - ANTWERPEN
HEUSDENS R. - STOUMONT
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
HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITTERBEEK
HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG
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. LASNE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
JANSSENS P. - KAPELLEN
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN

LACROIX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R)
BRAINE-LE-CHATEAU
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LEBON J. - COUVIN
LECOCQ C. - FRAMERIES
LEFEVRE-SEYNAEVE C. - OOSTENDE
LEJUSTE R. - RENAIX
LEKEUX R. - BRUXELLES
LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
LEULIER J. Capitaine de frégate R.Hr. - KAIN
LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
LIENARD R. - WASMES
LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
LURQUIN L. Amiral de division (e.r.) - BRUXELLES
MADOU M. - NIEUWPOORT
MAERTENS R. Eerste meester chef - BREDENE
MAES E. Erefregatkapitein - AALST
MAES F. - BRASSCHAAT
MARINE CLUB - OOSTENDE
MARSIA L. Capitaine de frégate - VIRGINAL-SAMME
MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) HOFSTADE
MICHIELSENS M. Ere Eerste meester-chef - BRUGGE
MULTI N.V. - KRUIBEKE
NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
KEMPEN - GEEL
NAVDETANT - ANTWERPEN
NYSSER L. - VERVIERS
OFFERMANS R. Eerste meester-chef (b.d.) - ST.-KRUIS
PANESI R. OOSTENDE
PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
PIERARD R. - JAMBES
POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
PORTA M. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - GISTEL
POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE
RASQUIN R. - BRUXELLES
RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
RAVET L. - BRUXELLES
ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME - MALMEDY
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
SANDRAS Ph. - BREDENE
SAUSSEZ G. - REBECQ
SAUWEN J. - BRUXELLES
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
SEGAERT D. - KNOCKE-HEIST
SEVERIN R. - BRUXELLES
SIBRET M. - ST. HUBERT
SIEGERS A. - TURNHOUT
SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPellen
SPEIDEL J.P. - BRUXELLES
STEELANDT R. - BRUGGE

STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
STIENNON D. Maitre - HEIST-AAN-ZEE
STINISSEN P. Erefregatkapitein - WILRIJK
SUYS S. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - ASSEBROEK
TAS J. - WAASMUNSTER
TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - TERVUREN
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THIBAUT de MAISIERES Ch. Amiral de division (R)
BRAINE L'ALLEUD
THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT
THOLEN G. - KOERSEL
THYS R. - EDEGEM
TOREMANS G. - KESSEL-LO
TRUSSART B. - BRUXELLES
VAISIERE M. - MONTIGNIES S/S
VAN GOETHEM R. - SINT-NIKLAAS
VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Weduwe Erefregatkapitein
DEURNE
VAN BELLE L. - SINT-AMANDSBERG
VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
VAN BUSSEL Maryse. Fregatkapitein MAB dr. - GENT
VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R)
COURT ST. ETIENNE
VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
VANDENBERGHE F. - MUIZEN
VAN DEN BOSSCHE P. - MECHELEN
VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK
VAN DER BEKEN - BOUSSU
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTER
VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
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
VERHEYDEN - BRUXELLES
VERHULST L. - ANTWERPEN
VERHULST M. Amiral de division - OTTIGNIES
VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
VEYT A. - BAASRODE
VITTONI V. - EUGIES
VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
VOITH S.A. - BRUXELLES
VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT
OOSTENDE
WARNAUTS P. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
WYNSBERGHE J. Luitenant-Kolonel - BRUGGE
YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE
ZOETE M. - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 2 september 2002

Clôturé à la date du 2 septembre 2002

Computers

Netwerkondersteuning

3D Animaties

Webdesign



XENTRONICS

Tel : 03.774.55.76

Fax : 03.774.59.36

Adres: Langestraat 97

9150 Kruibeke

E- Mail : technical@xentronics.be

info@xentronics.be

Website : www.xentronics.be