

# NEPTUNUS

## MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCRIFT - REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE  
51e jaargang - 51e année nr 291 / 3e trimester - 3e trimestre 2008



Onze duikers 50  
jaar geleden te  
Robertville

Du temps du  
racolage des  
marins

Reorganisatie  
Staf Comopsnav

Réorganisation  
de l'Etat-major  
Comopsnav

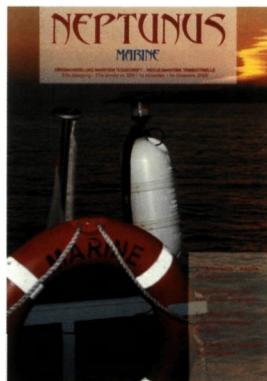


## "NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift  
van de Vereniging voor Hulpbetoon  
in de Marine

Revue maritime trimestrielle de  
l'Association d'Entraide de la Marine

51e jaargang - 51e année  
nr. 291 - 2008/3



## Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro  
€ 4,50

Jaarabonnement (4 nummers)  
Abonnement annuel (4 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire  
€ 17,00

Beschermend lid / Membre protecteur  
€ 19,50

Weldoend lid / Membre bienfaiteur  
€ 24,50

Ere lid / Membre d'honneur  
€ 37,00

Abonnement buitenland  
Abonnement étranger  
€ 33,00

Te storten op rekening  
A verser au compte  
551-2731300-43  
van / de Hulpbetoon / Neptunus

**Uitgever - Editeur**  
**Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine VZW**  
**Association d'Entraide de la Marine ASBL**

BP 44, 8380 Zeebrugge  
Tel. : 050/37.77.07 - Fax: 050/55.09.15  
E-mail: vzw.neptunus@scarlet.be

**Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue**  
M. Hellemans

**Hoofdredacteur - Rédacteur en chef**  
J.-C. Vanbostal

**Lay-out**  
K. De Deyne

**Vertaling, verbetering - Traduction, correction**  
J. Boesmans

**Publiciteitswerving - Service publicité**  
K. De Deyne

**Redactieraad - Comité de rédaction:**

**Erevoorzitter - Président d'honneur:** J.- C. Liénart  
**Voorzitter - Président:** G. Vanlerberghe

K. De Deyne, L. Delprat, J.- P. Falise, D. Henrard,  
A. Jacobs, L. Naessens, F. Philips, H. Rogie,  
J.- C. Vanbostal, M. Van Bussel, P. Van Damme,  
E. Van Haverbeke

*Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.*

*Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.*

*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.*

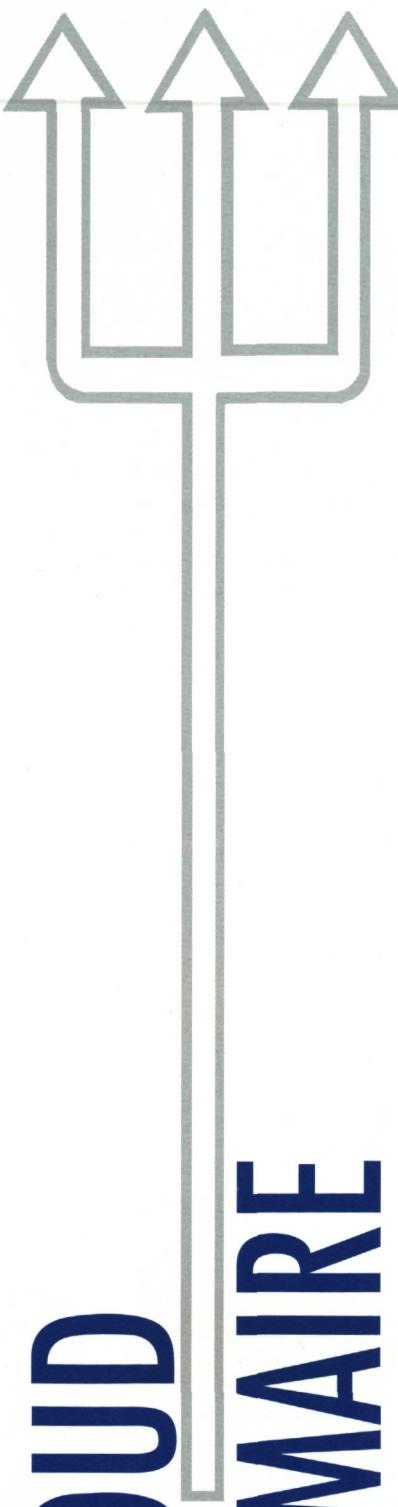
*Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de auteur.*

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

**ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende**  
Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers  
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

**Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable**  
Jean-Claude Vanbostal - Camiel Van Den Busschestraat, 89  
8310 Assebroek

**Druk / Impression:** Lowyck drukkerij bvba, B 8400 Oostende



## **nr 3**

september  
septembre

2008

<b>Het Belgisch maritiem Rijnsmaldeel (III)</b>	
door 1OM (b.d.) R.F. Coulier	106
<b>Du temps du racolage des marins</b>	
par R. Ghys	113
<b>Onze duikers 50 jaar geleden te Robertville</b>	
door 1MC (b.d.) B. Maes	116
<b>Reorganisatie Staf Comopsnav</b>	
<b>Réorganisation de l'Etat-major Comopsnav</b>	118
<b>Info Marine</b>	
	121
<b>Luitenant Victor Billet RNR en het einde</b>	
<b>van de LCT nr 3</b>	
door G. Billet	140
<b>Feestelijkheden bij de Marinecadetten te Ittre</b>	
<b>Fastes des Cadets de Marine à Ittre</b>	143
<b>Armements ostendais et à Nieuport</b>	
<b>au XXème siècle (XXVII)</b>	
par A. Delporte	144
<b>Boekbespreking: Flottes de Combat 2008</b>	
door L. Van Cant	146
<b>Marine Nationale:</b>	
<b>Le D'Entrecasteaux tire sa révérence</b>	
par Ch. Delgoffe	148
<b>Armements ostendais et à Nieuport</b>	
<b>au XXème siècle (XXVII)</b>	
suite de la page 144	150

# Het Belgisch maritiem Rijnsmaldeel (III)

Op 20 januari 1959 liep de **Schelde** averij op bij het aanmeren te Duisburg. Ik werd in allerijl in het radiostation geroepen door commandant Steens; over de radio werd hulp en advies gevraagd door schipper De Ceuster die te verstaan gaf dat hij een lek had opgelopen: een scheur van ± 70 cm in de romp vlak op en onder de waterlijn, aan stuurboord, ter hoogte van de kombuis. Ik vroeg de motorist de vloerplaat los te maken zodat hij gemakkelijker bij het lek kon komen en ook om de boot slagzij naar bakboord te willen geven met alle middelen voorhanden bvb. door de dagtank aan stuurboord te laten leeglopen naar de tanks beneden enz.; ik wees hem erop dat er heel wat tijd zou verlopen voor hij hulp zou krijgen vanuit de basis en dat hij in noodgeval ter plaatse hulp moest inroepen. De commandant zond mij naar Duisburg met de **Sambre** om het lek voorlopig te dichten. Alles is daar goed verlopen. De **Schelde** werd op 24 januari bij hoogdringendheid op het droogdok gezet; het waterpeil was voor die tijd van het jaar bijzonder laag. De herstelling werd perfect uitgevoerd door metaalbewerkers van de genietroepen uit Westhoven. Op 18 maart verliet de Schelde het droogdok compleet hersteld en nadat hij tevens een grote onderhoudsbeurt ondergaan had.

Op 4 april 1959 vertrokken vier snelboten naar Mainz om deel te nemen aan een parade ter gelegenheid van 10 jaar NAVO, die geschouwd werd door de Duitse generaal Speidel, toen al opperbevelhebber van alle strijdkrachten in Centraal-Europa (hoe een dubbeltje rollen kan: Speidel was niemand anders dan de stafchef tijdens WOII van de ‘pantsergeneraal’ Rommel, bijgenaamd de woestijnvos!). Alle deelnemers aan de parade kregen een herinneringsplaket.

In de zomer van 1959 ging ons droogdok op zijn beurt naar een droogdok te Keulen-Deutz. Met een jeep reed ik bestendig heen en weer om de uitvoering van het lastenkohier op te volgen en te controleren. De aangroei op het onderwatergedeelte was na meer dan vier jaar omzeggens nihil. Maar het reinigen van de tanks was hoogdringend, want er was heel wat slib opgezogen bij het droogzetten van de **Schelde** eind januari. Die tanks werden onder hoge druk leeggespoten en zo kon die vuile massa ontsnappen langs de geopende man-gaten in de bodem van de tanks.

Tijdens de zomer lagen vier van onze snelboten, onder bevel van flottieljeleider aspirant Carlier, drie dagen te Gent.

Daarna verdween hij onopgemerkt, zoals hij gekomen was. Kort daarop kwam FKP (T) D. Degreef (ZDT) naar de basis. Ik werd ontboden in het kantoor van aspirant (T) F. Falin waar FKP Degreef mij vroeg of dat droogdok zichzelf kon droogdokken. Zoals het nu geconstrueerd is, neen, luidde mijn antwoord! Het moeilijkste was, zo replieerde hij, dat een militaire eenheid niet zonder bewaking kon achtergelaten worden in Oostende, een tijhaven waar de meertouwen bestendig moesten gevierd en ingehiewd worden. Dit gesprek bevestigde inderdaad alle geruchten over ons vertrek! Ik wist toen niet dat de Logistieke Groepering van de Zeemacht al sinds enige tijd nauw samenwerkte met het Zeewezen,



Zomer 1959: vier Rijnvedetten gedurende drie dagen te Gent.

Foto M. Luyckx

Begin 1960 deden de eerste geruchten de ronde dat ons Rijnsmaldeel en de basis te Niehl zouden ophouden te bestaan. Commodore L. Robins was in de loop van januari plots naar Niehl gekomen en had in zijn eentje vanaf de kaai zijn Rijnvloot gedurende een kwartier staan bekij-

zodat hun marinedok achter de sluizen alle problemen kon oplossen. Ook het Zeewezen kon gebruik maken van ons droogdok vermits hun kleine dienstvaartuigen en alle redeboten onder de 35 ton een diepgang van minder dan 1,3m hadden; bovendien kon dit dok gemakkelijk

grotere boten ontvangen, mits de tanks en de torens voor het reserve-drijfvermogen verbreed werden.

Via het kantoor van onze technische dienst deed ik het nodige om de geleende vedette van de genie terug te bezorgen aan Westhoven. Dat gebeurde eind februari 1960.

De staf van de Zeemacht had ondertussen met de scheepsbouwer een contract afgesloten om de snelboten een grote onderhoudsbeurt te geven, zoals dat gebeurde bij zeeschepen; door zandstralen moest het onderwaterschip tot op het naakte metaal afgespoten worden. Ik begreep er niets van! Wist men in Brussel dan niet dat die kostbare zinklaag op de romp op haar beurt beschermd was door een glasharde plamuurlaag? Op 2 maart 1960 arriveerde de scheepsbouwer met een ploeg voorzien van allerlei uitrusting. Als eerste werd de **Sambre** drooggezet; na drie dagen hard labeur had die ploeg al 3,5 ton straalgrid (spul om te zandstralen) verspoten en was er slechts ca. 5m<sup>2</sup> afgeblazen tot op het naakte metaal. De scheepsbouwer begreep trouwens niet waarom zo iets moest gebeuren en vroeg mij er iets aan te doen. Ik ging daarop naar het kantoor van aspirant Falin om het lastenkohier te betwisten. Hij kwam kijken, erkende het probleem en beloofde ZDT op de hoogte te brengen. Reeds in de loop van de volgende dag kwam het verlossend antwoord: 'Stop het zandstralen en geef de boten hun normale onderhoudsbeurt, met inbegrip zo nodig van het vernieuwen van de zinkstukken op de brackets en boven de schroeven'. De **Libération** was de laatste snelboot die aan de beurt was; hij verliet het droogdok op 15 juli. Flottieljeleider Luc Carlier, die als enige gedurende drie jaar die functie had uitgeoefend, bracht de snelboten één voor één, naarmate ze het dok verlieten, naar Oostende; de laatste vertrok op 17 juli<sup>1</sup>.

Vermoedelijk werd het Rijnsmaldeel opgeheven omdat men in Oostende alle krachten nodig had, gezien de perikelen in Kongo waar de Zeemacht zeer actief was sinds 1959.



De laatste foto's van ons Rijnsmaldeel: militaire afscheidsplechtigheid met de onderofficieren einde april 1960.

Foto: R. Coulier



April 1960: de laatste foto's van ons Rijnsmaldeel met de matrozen (gedeeltelijk).

Foto: P. Daman

Ondertussen had de commandant een afscheidsplechtigheid gepland, zoals het hoorde terwijl de meeste personeelsleden nog aanwezig waren. Ze had plaats in de loop van april. Symbolisch verlieten we even de basis en dat stelde, onder tromgeroffel en met blaasinstrumenten van de genie, officieel een einde aan onze aanwezigheid te Niehl. Daar werden de laatste foto's genomen van ons smaldeel ...

De laatste week, toen alle boten vertrokken waren, bleven we slechts met vier personen op de basis. Om te eten en te slapen moesten we naar een basis van de Landmacht te Fulingersee; we reden constant heen en weer met een wagen en telkens werd alles afgesloten. Op 20 juli werd alles overgedragen aan een adjudant van het hoofdkwartier van Weiden, met inbegrip van het droogdok waarvan twee torens gevuld waren met

<sup>1</sup> Wat er met onze Rijnsnelboten later is gebeurd verneemt u verder (hoofdstuk G).



Eind april 1960 verlaten we symbolisch de basis met Cdt. Steens voorop; de pelotons zijn onder bevel van aspirant P. Daman.

Foto: P. Daman

achtergebleven scheepsmateriaal: hoofdzakelijk allerlei touwwerk, verfstoffen, verfborstels en mechanische onderdelen. Bij het verlaten van de basis hadden we een afwisselend gevoel van treurnis en blijdschap. Mijn laatste gedachte ging naar dat prachtig nieuwgebouwde complex met de duikersklok die niet één dag operationeel geweest was! Op 21 juli 1960 verlieten we Duitsland. Ons verval bestond uit MTR André Laleman, die de gehele periode te Niehl hoofd sectie personeel NR 41 was geweest en wiens laatste werk bestond uit het opstellen van marsorders, inclusief een voor zichzelf, MTR Raymond Monteyne, scheepselektricien van de Rijnvloot, MTR François Van Der Hoeven, scheepswerktuigkundige en walmachinist van de Rijnvloot en tevens mijn laatste medewerker op het vrottend droogdok, en ten slotte ikzelf, de auteur van dit brokje Belgische marinehistoriek, MTR Robert Coulier, dekonderofficier met specialiteit scheepstimmerman, chef van het vrottend droogdok. Allen kunnen we beamen dat ons verblijf aan en op de Rijn in goed en minder goede dagen, een mooie tijd was, alleen al omdat we jong waren...

In totaal werd er tweeeën zestig keer een vedette op het droogdok geplaatst. Zo heb ik kunnen ondervinden wat hun zwakke plekken waren, zowel constructief als

voor menselijke fouten vatbaar. Zo bestond de spiegel van deze vaartuigen uit aluminium uit één stuk zodat hij niet moest geplamuurd worden; al vlug werden de spiegels onderaan aangetast door galvanische corrosie; dit kon enkel gebeuren door het lange varen op 'slow', gezien tijdens het varen op 'full' de volledige spiegel droog bleef. Een tweede gebrek was het smeersysteem voor de aslagers

in de brackets; de hoofdcilinder was moeilijk bereikbaar voor het smeren zodat bij het varen het voorgeschreven smearschema niet altijd gevuld werd; op den duur kreeg men het smeermiddel niet meer tot aan de lager omdat het vet als het ware versteend geraakte, met voorbijgaande sleet als gevolg. Een derde probleem werd veroorzaakt door puur menselijke fouten omdat bij die mechanische telegrafen met rechtstreekse bediening de mogelijkheid bestond ze van 'vooruit' op 'achteruit' (of omgekeerd) te zetten zonder de voorgescreven wachttijd van enkele seconden op 'stop'; de roerganger kon dus, in een panieksituatie maar meestal bij een aanlegmanoeuvre, dit voorschrift negeren indien hij dacht niet tijdig de vaart uit zijn boot te zullen halen, maar dat leidde vroeg of laat tot een breuk in de keerkoppeling; gelukkig gebeurde dit slechts in enkele gevallen.

#### D. Getuigschrift van Militair Rijnloods van de Marine Nationale<sup>2</sup>

Toen de Franse Marine in 1945 opnieuw een Rijnflottielje moest inzetten, had ze de les uit WOI niet vergeten. Jean Lhotellier, bemanningsofficier, Rijnloods en commandant van de Frans Rijnflottielje van 1919 tot 1926 en Léon Merlin die hem opvolgde tot in 1930, voerden net zoals de Belgen met opgeëiste schepen met een Duitse bemanning. Maar de bevoorrading van de Franse strijdkrachten kwam in gevaar toen de Duitse Rijnloodsen aan het staken gingen. In 1945 riep de Franse Marine dan ook Léon Merlin, inmiddels met pensioen, terug in dienst om een school op te richten voor het vormen van Rijnloodsen; tevens begonnen ze onmiddellijk de Rijn sector per sector in kaart te brengen, want echte navigatiekaarten vergelijkbaar met zeekaarten bestonden niet voor de Rijn. Militairen konden toen onmogelijk een Rijnbrevet halen zoals een gewone burger, omdat men slechts disciplinair kon optreden tegen iemand in overtreding wanneer hij voor de proeven



Wapenschild -25 cm hoog/20 cm breed- van het Rijnsmaldeel volgens eigen ontwerp; werd op verzoek van de commandant gemaakt in de timmerwerkplaats en diende als geschenk voor voorname bezoekers aan de basis of tijdens kruisvaarten.

Foto: R. Coulier

<sup>2</sup> Bron: «Clos Bleus», le Journal de la Marine Française – nr 312, Novembre 1953

was geslaagd. In december 1945 kwam Hervé Friant, bemanningsofficier en zelf Rijnloods, Léon Merlin als commandant van de school aflossen.

Ook was het zo dat de Rijn na de oorlog amper bevaarbaar was door scheepswrakken en puin van vernielde bruggen, iets wat na WOI niet het geval was. De ijverige Duitsers waren reeds begonnen met het belangrijkste vaarwater van wrakken en puin vrij te maken.

Cdt. Friant werkte met leerlingen aan boord van de **Marceau**, een klein vaartuig. Toen einde 1951 het vaarwater breder werd kreeg hij het modernste passagierschip –het grootste was de **Köln** van de rederij Köln-Düsseldorfer– ter beschikking; het voer onder Franse vlag en kreeg de naam **Général Mangin**; dit 70m lange vaartuig, voortgestuwd door twee Voith-Schneider motoren van elk 495 pk was eigenlijk van het goede teveel en te groot als schoolschip. Einde 1952 werd het dan ook teruggegeven aan de eigenaar en deze bezorgde dan aan de loodsschool, begin 1953, de kleinere en veel oudere **Germania**, die de naam **Amiral Exelmans** kreeg.

Rond datzelfde tijdstip waren de wrakken en het puin voor 95% geborgen en de reusachtige

Rijnbruggen bijna allemaal vernieuwd. Na acht jaar was ook de kleurenatlas van de Rijn klaar die zeer gewaardeerd werd door de Duitse overheid. Vanaf 1953 kon de opleiding tot militair Rijnloods van negen maanden teruggebracht worden tot zes. In 1955 werd de thuishaven Kehl, aan de overkant van de brug die Straatsburg met Duitsland verbindt.

Volgende manschappen van onze Zeemacht behaalden hun militair Rijnbrevet op de Amiral Exelmans: in 1953 Van Damme, Devis, Verhaeghe, Camerlinck en Verdenne; in 1954 Lievens (ex-telegrafist), Swinnen en De Ceuster; in 1955 Den Blyden, Torfs, Van Torre en Faict; in 1956 Deprez, Luyckx, Van Belleghem en Perceval; in 1957 Gevaert en Cop.

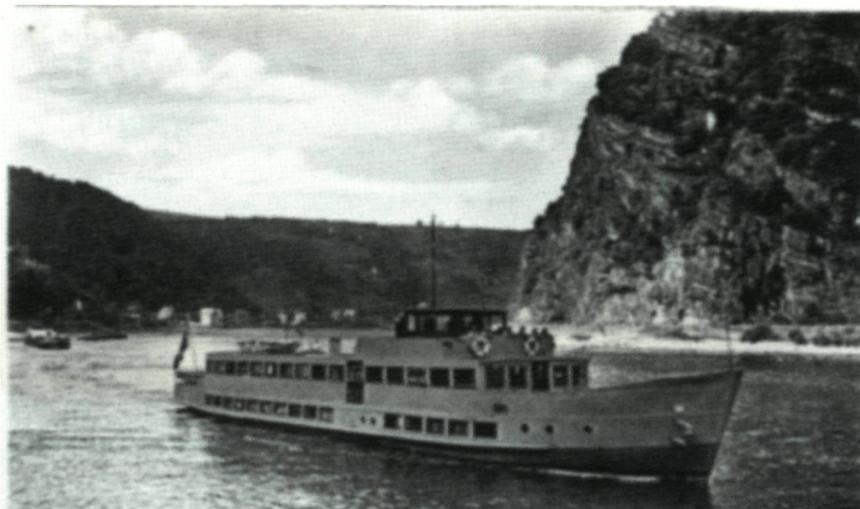
### E. De Rijn<sup>3</sup>

Deze stroom ontspringt in Zwitserland in het kanton Grisons, en vloeit dan na een honderdtal kilometer via Vaduz in het meer van Konstanz. Hij wordt gevoed door de gletsjers van het bergmassief van de St-Gothard en van de Adula, en in zijn loop door de vele rivieren en kanalen die erin uitmonden. Al

heel vroeg werd de Rijn gemerkt met kentekens zodat het mogelijk is op de stroom of zijn oevers overal moeiteloos zijn plaats te bepalen; dit kent zijn gelijke niet op eender welke waterloop waar ook ter wereld. Op beide oevers staan borden waarop het kilometersgetal duidelijk leesbaar is; tussen elk bord staat halverwege een witte plaat met een zwart kruis en daartussen, om de honderd meter, een wit paaltje. Kilometer nul bevindt zich aan de Untersee, iets ten westen van Konstanz, kilometer 950 te Vianen in Nederland en kilometer 1000 te Rotterdam; te noteren dat de Rijn even over de Duits/Nederlandse grens splitst en van naam verandert: Neder-Rijn, Waal, Lek, Merwede.

De Rijn kent slechts sinds ca. anderhalve eeuw grootschalig vrachtvervoer omdat de vele rotsformaties, korte bochten en vooral de grote stroomsnelheid de scheepvaart tot dan erg belemmerden. Daar kwam echter verandering in toen in 1832 de eerste stoomsleepboten op het toneel verschenen en in 1851 toen de eerste politiereglementen van kracht werden. Sindsdien werden er bestendig grote werken uitgevoerd en werden door kanalisatie veelvuldige hinderlijke bochten weg te werken; evenzo werd het vaarwater verdiept door waar nodig de rotsbodem met springstof te verwijderen. De bevaarbaarheid van de Rijn droeg ertoe bij dat Basel in Zwitserland eindelijk een uitweg kreeg naar zee in 1904.

De Rijn is tegenwoordig een heel belangrijke waterweg in Europa omdat o.m. omdat hij dankzij de vele rivieren en kanalen die erin uitmonden een groot achterland heeft. Zelfs de grote Duitse havens zijn bereikbaar via de Elbe en de Wezer. Een verbinding met de Donau was al lang gepland en wel op twee plaatsen: enerzijds door de Main vanaf Bamberg te verbinden met de Donau te Regensburg, en anderzijds door de Neckar vanaf Marbach, over Stuttgart, door te trekken naar Ulm aan de Donau. In 1955 waren de werken reeds flink opgeschoten<sup>4</sup>.



De Amiral Exelmans: het opleidingsschip voor Rijnloodsen van de Franse Marine Nationale; op dit schip haalden 18 van onze manschappen hun militair Rijnbrevet.

Foto: M.Luyckx

<sup>3</sup> Bron: "Guide du Rhin 1954" (Marine Nationale)

<sup>4</sup> Uiteindelijk werd gekozen voor de eerste verbinding en sinds 1992 zijn beide grote rivieren verbonden via het kanaal Rijn-Donau.

De scheepvaart op de Rijn was toen al enorm druk; 48% van de trafiek gebeurde door Nederlanders, 29% door Duitsers, 13% door Belgen, 6% door Fransen en 4% door Zwitsers.

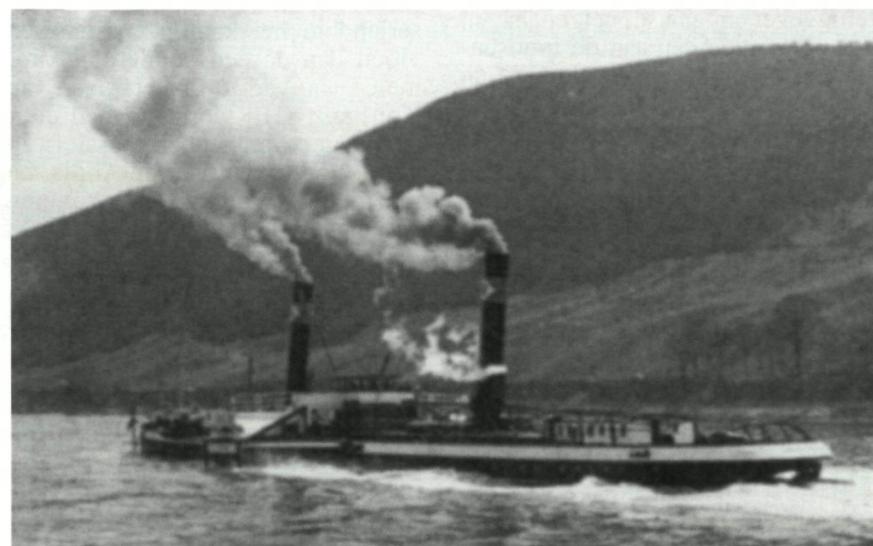
Aan de boorden van de Rijn bedraagt de temperatuur in de zomer gemiddeld 19 à 20°, soms tot 30° in juli (extrem 37° gemeten); in januari zakt ze tot -10° (extrem -30° gemeten). Jaarlijks zijn er een 60tal dagen met de temperatuur onder nul, soms tot 20 dagen na elkaar. Mist heerst vooral tijdens de herfst. De waterstand kan erg variëren maar in Keulen is ieder jaar een stijging met ± 8 meter te verwachten, meestal van december tot einde maart; volgens waarnemingen aldaar tot in 1955 steeg het water er maximaal met 9,52 m (ondanks de voorziene overstromingsgebieden). De stroomsnelheid te Keulen stijgt tijdens diezelfde periode van 4 naar 8 km/uur; in Straatsburg is dat resp. 8 en 10 km/uur. Het waterdebit is dan ook enorm: zo stijgt dat van 380 naar 5000m<sup>3</sup>/sec te Kehl, van 750 naar 7500 m<sup>3</sup>/sec te Mainz en van 780 naar 12000 m<sup>3</sup>/sec aan de Nederlandse grens. De laatste jaren zijn die parameters echter sterk veranderd als gevolg van de opwarming van de aarde. Het water van de Rijn kan in de nazomer ook erg dalen, maar een minimum diepte van 2,50m is er bestendig van Keulen tot aan zee<sup>5</sup>; stroomopwaarts kan dat minder zijn. Op sommige plaatsen is de stroom erg diep: tot 21m te Heerdt en zelfs tot 28m stroomopwaarts van de Lorelei; stroomafwaarts van Mainz zijn er 15 plaatsen met 10m diepte. Ijsvorming kan de scheepvaart zwaar hinderen en zelfs volledig stilleggen, zoals van 1 februari tot 12 maart 1921 en in 1946-1947 gedurende meer dan twee maanden; in dit laatste geval was de stremming door het ijs aan de Lorelei zo erg dat men het met springstof moest opblazen om de fundamenten te beschermen van de Rijnbruggen, gezien de waterstand 4 meter hoger was te Bingen dan te Sankt-Goar, op slechts 28 km stroomafwaarts gelegen. Op diezelfde plaatsen zat alles

weer potdicht gedurende 2 weken in 1954 en drie weken in 1956; telkens staken er te Bingen honderden mensen te voet de Rijn over.

## F. De Rijnreglementen

In 1953 was de navigatie op de Rijn in Duitsland onderworpen aan het politiereglement van 15 juni 1895 (het Binnenschiffahrtgesetz), aangevuld in 1924 en opnieuw in 1947. Nu is het zo dat er de laatste jaren, conform internationale overeenkomsten, een constante tendens is om de reglementen ter voorkoming van aanvaringen op zee en op de rivieren te normaliseren en te standaardiseren. De bebakening, lichten en seinen op onze rivieren dienden bijgevolg aangepast te worden aan degene die met veel moeite en kosten geplaatst waren langs onze zeekusten.

wegverkeer. Het kwam erop neer die oersterke schoepenradstoomsleepboten (de meeste met een vermogen van 2200 pk) met hun sleep tot 1300 meter lengte een zo groot mogelijke veiligheid te bieden. Die sleepboten incl. sleep droegen in hun voormast een gele cilinder en het laatste opgesleepte vaartuig een gele bol. Tegenliggers hadden soms geen idee van de lengte van de sleep, zeker wanneer die achter een bocht lag...; een zeer gevarelijke toestand gezien de boten die stroomafwaarts voeren en dikwijls tegen hoge snelheid de buitenste bochten namen, daar voorrang genoten. De stroomopvarenden van hun kant voerden bestendig waar er genoeg water stond en vermeden de buitenbochten waar de stroom het sterkst was ten einde aldus wat snelheid te maken; desondanks hadden ze de helft méér tijd nodig dan vandaag de dag de met dieselmotor voortgestuwde schepen om diezelfde afstand te overbruggen.



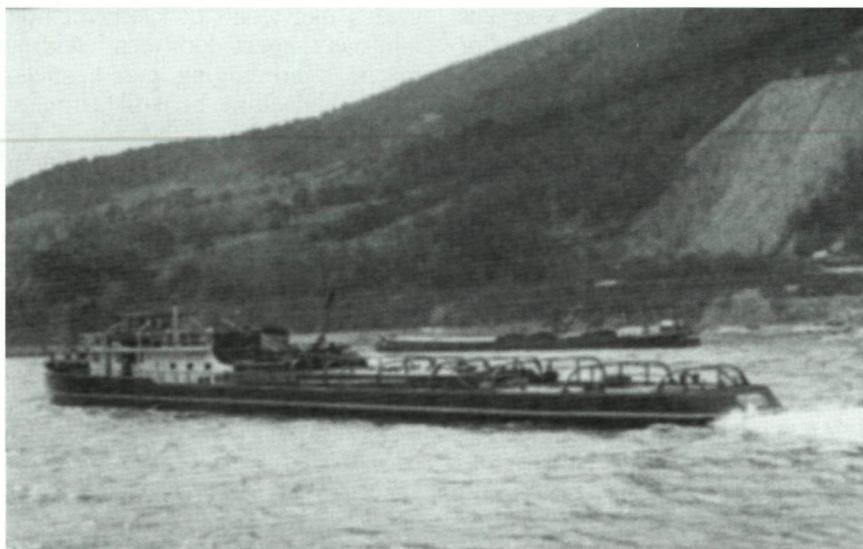
De Duitse stoomradersleepboot Gustav Wegge: 1900 pk, 80m lang en 24 m breed, 1,5 m diepgang, doormeter raderen: ± 3 m. Onder de bruggen konden de schoorstenen achterover gedraaid worden.

Foto: Marine Narionale

Bij het begin van de vrachtvaart op de Rijn, die toen door heel wat onafhankelijke staten, vorstendommen en steden liep, bepaalden de plaatselijke gezagsdragers elk hun eigen voorschriften in functie van de plaatselijke hindernissen, en dat had zo zijn gevolgen; vele van die lichten, seinen en borden deden eerder denken aan die voor het

In 1950 verschenen de motorsleepboten met hun zware dieselmotoren (van 2400 tot 3600pk); hun sleep was nooit langer dan 500/600 meter zodat ze een hogere snelheid haalden dan de schoepenradstoomsleepboten; vanaf 1955 waren die, hoofdzakelijk Nederlandse, Franse en Zwitserse sleepers in de meerderheid. In 1957 verschenen ten titel

<sup>5</sup> Dankzij die minimum diepte konden –en kunnen– kleine kustvaarders moeiteloos in Keulen aanleggen, wat dikwijls gebeurde.



**De P.H. Watier, Franse motorsleepboot van 2400 pk; meestal lieten de Fransen deze sleepers in België bouwen. De grootste en tevens modernste sleepboten waren de Nederlandse met een vermogen van 3600 pk. Ook de Zwitsers beschikten over enkele van die moderne sleepers, alle even lang als de stoomsleepboten maar minder breed.**

Foto: Marine Nationale

van proef de eerste duwboten op de Rijn in Nederland. Wat deze laatste betreft liet de Centrale Commissie voor de Rijn al op 1 september van datzelfde jaar het politiereglement aanvullen met artikel 102/nr3 dat stelde dat duwboten maximum drie naast elkaar gekoppelde boten, met een totale breedte van 27 meter, mochten voortstuwen en dat de lengte van zulk konvooi de 165m niet mocht overschrijden. Zo deze trend zich voortzet zullen in de nabije toekomst de Rijnschepen, zowel stroomopwaarts (Bergfahrer) als stroomafwaarts (Talfahrer), wellicht elk aan hun stuuroordzijde de Rijnoevers evenwijdig blijven volgen en kunnen ze 'rood op rood' elkaar passeren zoals op alle kanalen en in alle havens. Zodoende zal het niet meer nodig zijn constant van oever te wisselen; een normale bebakening zal dan meteen de scheepvaart veiliger maken zodat vele voor de Rijn specifieke seinen zullen wegvalLEN: denken we bv. maar aan de seinposten te Pfalz, de Mäuseturm vóór de Bingerbocht enz.

Toen ik in september 2006 als toerist de Rijnoevers afreed heb ik geen enkele stoomsleepboot meer gezien; naar ik verneem zouden ze rond 1978 allemaal uit de vaart zijn genomen. Zelfs de grote motorsleepboten waren al in de minderheid ten opzichte van de duwboten; deze laatste zullen blijven bestaan zolang er motorloze aken zullen zijn, maar volgens vele schippers zullen die niet meer vernieuwd worden eens dat ze gesloopt zullen zijn. We zijn blijkbaar niet meer veraf van een Rijn met uitsluitend motorvrachtschepen en tankers, die het trouwens halen in snelheid en op het gebied van de veiligheid.

### G. Wat is er gebeurd met de Rijnsnelboten van onze Zeemacht?

Korte tijd na hun aankomst te Oostende in 1960 werden de riviersnelboten overgeheveld naar de Marinereserve van de Zeemacht te Zeebrugge, waar ze verbleven tot halfweg 1963. Enkele beman-

ningsleden werden aangesteld om ze te onderhouden, want dag na dag moest die bijtende koolstof afkomstig van de cokesfabriek van Zwankendamme weggespoten worden. Uiteindelijk kwamen ze terecht op hun nieuwe ligplaats, het tijdok van Kallo. De **Ourthe**, de **Dender** en de **Rupel**, de fameuze 'Kongolezen', die in september 1960 uit Kongo naar Zeebrugge waren teruggebracht kwamen er ook terecht.

In 1964 kregen ze de letter 'P' gevuld door een nummer opgeschilderd<sup>6</sup>:

IJzer P900	Schelde P905
Leie P901	Semois P906
Libération P902	Rupel P907
Meuse P903	Ourthe P908
Sambre P904	Dender *

\* Kreeg geen nummer – was reeds verkocht aan privé-persoon

De **Rupel** en de **Ourthe** werden korte tijd daarna uitgeleend aan de Marinecadetten, resp. onder het kenteken V7 aan de afdeling Trésignies en V8 aan die te Luik. Beide boten werden in 1983 verkocht.

Na 1964 kregen de boten die te Kallo verbleven diverse opdrachten op de Schelde waaronder enkele ten behoeve van het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout:

- Van 1964 tot 1970 was de Semois in dienst van de groep duikers-ontmijners op de Marinbasis NAVCOMOST; in 1985 werd hij verkocht.
- In 1969 werd de IJzer verkocht aan een Nederlandse firma.
- In 1985 was het de beurt aan de Leie, de Sambre en de Meuse om verkocht te worden.
- In 1986 werd de Schelde aan het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen geschonken.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Ik heb me steeds afgevraagd wie verantwoordelijk is geweest voor het toekennen van die nummers. In alle marines, waar ook ter wereld, worden de schepen van eenzelfde klasse genummerd in volgorde van hun bouwnummer. Zo moest bv. de Meuse het kenteken 'P900' gekregen hebben en de Libération het kenteken 'P906'. Wanneer men aanduidt tot welke klasse een schip behoort dan wordt steeds de naam van het eerst gebouwde vermeld; zo behoorde bv. de Semois tot de Meuse-klasse; nog minder heb ik begrepen waarom de staf van de Zeemacht niet heeft ingegrepen.

<sup>7</sup> De kopers van die zes vedetten zouden ze later doorverkopen en sommige meermaals; zo kwam de Meuse uiteindelijk terecht in het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis.

- De Ourthe kwam in 1984 in handen van een Brit; hij zou de naam Dazzling Beauty krijgen met Southampton als thuishaarven, hoewel hij meestal op het Kanaaleiland Guernsey verbleef<sup>8</sup>.
- En ten slotte zou de Semois in 1988 doorverkocht worden aan het Marinecadettenkorps te Brussel, om uiteindelijk te zinken in Alicante in Spanje<sup>9</sup>.

Alleen de Libération is nog in dienst bij onze Marine en wordt door de dienst ZS-IRP ingezet als 'public relations ship' op onze kanalen en rivieren, meestal in Franstalig gebied; de gemeente Floreffe heeft

er trouwens het peterschap van aanvaard. In januari 2007 lag hij voor de duur van drie maanden op de scheepswerf IDP te Oostende voor renovatiewerken. Twee nieuwe motoren van het merk John Deere, type 6 cil. 6068SFM50, werden geplaatst, evenals twee nieuwe keerkoppelingen van het model MG-5061SC. Die nieuwe motoren en keerkoppelingen zijn veel kleiner van omvang, ze wegen minder en draaien veel sneller, maar met een gepaste reductie hebben de schroeven hetzelfde aantal omwentelingen; gezien ze beantwoorden aan de laatste milieuvereisten zijn ze wat dat betreft zijn minder belastend. Ook de mechanische tele-

grafen met rechtstreekse bediening zijn vervangen door een elektronische overbrenging met hendels, zodat menselijke bedieningsfouten omzeggens uitgesloten zijn. De zware metalen mast is vervangen door een houten van het type dat geplaatst werd op de nieuwbouw van het jaar 1954. Gezien de meeste rompplatten voorheen al vervangen werden is de 54 jaar oude Libération nu opnieuw paraat voor vele jaren dienst!

*Wordt vervolgd*

*IOM (b.d.) R. F. Coulier*

<sup>8</sup> Cfr. notitie in het fotoboek van de Belgische Zeemacht door Leo Van Ginderen en Chris Delgoffe.

<sup>9</sup> Idem voetnota <sup>8</sup>.

## De Vereniging voor Hulpbetoon zoekt vrijwilligers voor ...

- Beheer van de voorraad in de boetiek (inventaris, verzending van bestellingen, opvolgen van bevoorrading bij onze leveranciers).
- Prospectie, in samenwerking met het secretariaat, van nieuwe artikelen van maritieme aard.
- Hulp bij expo's (Oostende voor Anker, Opendedagen Marine, Defensiedagen, Flikkendag ...).
- Hulp bij verkoop boetiek ter gelegenheid van bezoeken aan de Marinebasis te Zeebrugge.

Wij zijn eveneens op zoek naar een verantwoordelijke voor de prospectie van sponsors (Galabal Marine en Neptunus) en prijzen voor de tombola van het Bal.

Zo u een beetje van uw vrije tijd kan besteden aan onze vereniging, dan kan u contact nemen met het secretariaat van Hulpbetoon op **050/37.77.07** of **hulpbetoon.marine@mil.be**. Het zou ons zeer verheugen op uw hulp te kunnen rekenen, was het maar voor enkele uren per maand.



## L'Association d'Entraide est à la recherche de volontaires pour ...

- La gestion de stock à la boutique (inventaire, envoi des commandes, suivi de réapprovisionnement auprès de nos fournisseurs).
- La prospection à la recherche de nouveaux articles à caractère maritime, en collaboration avec le secretariat.
- L'aide lors des expos (Oostende voor Anker, Journées de la Marine, Journées de la Défense, Flikkendag...)
- L'aide ponctuelle pour la vente à la boutique lors de visites à la Base Navale de Zeebruges.

Nous cherchons également un responsable de la recherche de sponsors publicitaires (Bal de la Marine et Neptunus) et de prix de tombola (Bal de la Marine).

Si vous avez un peu de temps à consacrer à notre association, vous pouvez contacter le secretariat de l'Entraide au **050/37.77.07** ou **hulpbetoon.marine@mil.be**. Nous serons très heureux de pouvoir compter sur votre aide, ne fût-ce que quelques heures par mois.

# Du temps du racolage des marins

## Un cas typique de racolage

Le terme anglais ‘shanghaing’ (ou français ‘shanghaier’) qui signifie ‘racolage de marins’, est connu dans les ports du monde entier. On l’employait jadis lorsqu’un marin était embarqué contre sa volonté, habituellement sous l’influence de boissons alcooliques ou de stupéfiants. Une loi américaine en donnait la définition suivante: “toute embauche d’un marin qui n’a pas signé le rôle d’équipage, ou qui l’a signé contre sa volonté ou en état d’ebriété”.

J’ai toujours été particulièrement intrigué par le ‘shanghaing’, d’autant plus que c’est arrivé à mon père, Henri Ghys. Il appartenait à une famille de pêcheurs originaires de Mardyck, dans le temps (1665) un petit port de pêche situé près de Dunkerque. Bien que ce fût un métier dur et mal payé, la tradition voulait qu’on continuât de père en fils à exercer le même métier. Il avait à peine 14 ans lorsqu’il embarqua comme moussaillon à bord du petit bateau de pêche familial. Son père était un homme très sévère et pendant la première année de son séjour en mer, mon père a mené une vie misérable. Ayant l’esprit d’aventure, un trait qu’on retrouve dans la famille, il s’est enfui de la maison à l’âge de 15 ans avec l’intention de trouver un embarquement à Anvers dans la marine marchande. Il cherchait à s’embarquer à bord d’un bateau à vapeur car il n’ignorait pas que la vie à bord d’un voilier au long cours était aussi dure que celle à bord d’un bateau de pêche; surtout les voiliers passant par le Cap Horn avaient une mauvaise réputation.

Pour trouver un embarquement à cette époque, il fallait s’adresser à des entremetteurs qu’on trouvait dans les tavernes et les pensions aux environs du port. Mon père y rencontra un racoleur qui le soûla et probablement le droguer, car il



était inconscient lorsqu’il fut ‘livré’ le 15 avril 1910 à bord du **Herzogin Sophie Charlotte**, une à deux heures avant son appareillage. Une fois réveillé, il s’est aperçu qu’il se trouvait à bord d’un quatre-mâts barque en route pour Callao (Chili) et Sydney (Australie). Quoiqu’il eût été ‘shanghaïé’ il s’est bien plu à bord, et de retour à Brême, il s’est enrôlé le 10 mai 1911 pour un second voyage à destination de Valparaiso (Chili) et Sydney. Pendant son séjour dans cette dernière

ville, la rumeur s’est propagée dans le port qu’on avait trouvé de l’or. Attirés par une fortune imaginaire la plupart des équipages au port désertèrent en dépit du fait qu’ils renonçaient ainsi à leurs gages. Mon père aurait probablement fait de même mais le destin en décida autrement; alléché par des gages supérieurs ‘he jumped ship’ et il embarqua à bord d’un bateau anglais, le ss **Penlec**. C’était le début d’une belle carrière dans notre marine de guerre belge et d’une réussite dans la vie.



## L'historique du phénomène 'shanghaing'

À la fin du 19<sup>ème</sup> siècle environ 10% des marins embarquaient à bord d'un navire sans être enrôlés officiellement. Plusieurs romans ont été publiés relatant des récits d'hommes 'shanghaiés'. Une étude plus approfondie de ce phénomène, qui fait partie de l'histoire maritime, nous apprend à quel point les marins ont été maltraités pendant cette période. La pratique du 'shanghaing' était très répandue dans tous les ports, mais surtout aux États-Unis. Le terme même provient d'ailleurs des États-Unis, mais son origine est obscure. Il est possible qu'il dérive du mot australien 'shanghai', qui signifie catapulte –les marins furent en effet pour ainsi dire 'catapultés' à bord une fois qu'ils étaient sans connaissance–, mais il se peut aussi qu'il ait un rapport avec les navires à destination de Shanghai qui avaient la réputation d'embarquer les marins de force.

La marine marchande, et surtout les voiliers de commerce, ont connu un déclin considérable à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle et les marins travaillaient dans des conditions équivalant à du servage. Ils étaient exploités comme des bêtes, privés de tous leurs droits civils et humains et punis sévèrement à la moindre infraction. Un capitaine qui avait la réputation de faire des traversées rapides, devenait en général un homme sévère et cruel en craquant de la toile, même s'il y avait risque de perte d'homme. Quoique l'emploi du fouet fût défendu par la loi, beaucoup de capitaines n'hésitaient pas à brandir des cabillots, des épissoirs ou leurs poings. Ils étaient assistés par des soi-disant 'bucko-mates', qui menaient les hommes à la force des bras et par leur brutalité rendaient la vie à bord infernale pour l'équipage. Le destin des marins était tellement misérable, qu'une fois arrivés au port des équipages entiers désertaient. Il en résultait qu'un nouvel équipage devait être enlevé, racolé ou 'shanghaied' parmi la populace du port. Par la suite on continuait à conspirer contre ces équipages de clochards. On leur volait leurs gages et ils étaient la plupart du temps pauvrement vêtus et nourris. Leur vie était un enfer en mer et un purgatoire à



terre. Ce métier de marin, qu'on considérait autrefois comme un des meilleurs, était maintenant ravalé au niveau de celui des criminels et des prostituées. Il est évident que pareille situation ne régnait pas à bord de tous les voiliers. On la retrouvait surtout sur les voiliers avec un équipage de nationalité mixte, ce qui n'était pas le cas en général sur les bateaux français. En fait tout dépendait de l'attitude et de l'autorité du capitaine.

### Le rôle des racoleurs, mieux connus dans les ports sous le nom de 'crimbs'

À cause de la dureté du travail, un recrutement normal était pratiquement impossible. Les hommes étaient livrés aux navires par des racoleurs, qui exploitaient les pensions fréquentées par les marins dans les grands ports. Ils y étaient appâtés par des prostituées et des boissons alcooliques et livrés par la suite par des racoleurs aux capitaines en quête d'équipage. Ces racoleurs étaient payés par le capitaine du navire pour chaque homme qu'ils pouvaient embarquer peu avant l'appareillage. C'était l'affaire du racoleur de convaincre un marin de déserteur son navire dans le but de le vendre à un autre. Dans la meilleure des conditions les racoleurs étaient des opportunistes, profitant d'un système d'embauche qui était à peine

contrôlé; ils contournaient les conventions salariales et les lois relatives à la désertion à leur avantage. Dans le pire des cas, les racoleurs étaient sans pitié et livraient des terriens au lieu de marins lorsqu'on manquait de main d'œuvre.

Les pensions appartenaient en général à des racoleurs qui accordaient aux marins du crédit mais se réservaient également le droit d'arranger leur prochain emploi. On accusait également les racoleurs de réclamer aux marins des dettes imaginaires. Selon le consul norvégien à Portland il ne faisait aucun doute que les racoleurs profitaient de la plus grande partie de l'avance de \$ 25 que recevaient les marins; il citait le cas d'un marin qui dut verser toute son avance, alors qu'il n'avait jamais séjourné dans la pension de marins! Le maximum légal d'une avance se chiffrait vers 1890 à deux mois de gages et il va de soi que les racoleurs en profitèrent. Par ailleurs il est un fait que beaucoup de capitaines étaient de connivence avec les racoleurs. Ils recevaient une ristourne personnelle et touchaient \$ 5 par homme qu'ils 'achetaient' avec l'argent de l'armateur. Il va de soi que ces capitaines racontaient une toute autre histoire à leur armateur et alléguait qu'ils devaient payer de grosses sommes pour graisser la patte aux entremetteurs. Une fois deux capitaines, Blair et Toush, ont essayé de faire appel à des hommes qui ne dépendaient pas des racoleurs. Mais ces derniers ne tolérèrent aucune initiative dans ce sens et allèrent jusqu'à menacer les capitaines que, si ces hommes indépendants n'étaient pas licenciés et remplacés par les leurs, tout l'équipage désertaient, même si cela devait leur coûter \$ 100 par homme; les deux capitaines furent obligés de se soumettre aux exigences des racoleurs.

Les navires de passage ne pouvaient d'ailleurs pas se permettre de perdre du temps et les capitaines voulaient éviter toutes difficultés et se gardaient bien de poursuivre ces racoleurs en justice pour ces violations. D'autre part les capitaines estimaient que c'était le travail des autorités portuaires de maintenir l'ordre dans leur port. À la fin du 19<sup>ème</sup> et au début du 20<sup>ème</sup> siècle on estimait que San Francisco était le port où le métier de racoleur était le plus flo-

riasant. Le tarif pour un marin, livré à un navire sur le point de partir, se chiffrait à \$ 30 et il arrivait même souvent que les racoleurs exigeaient son premier mois de gages.

### Le statut juridique du marin à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle

Le marin était à la fin 19<sup>ème</sup> siècle très vulnérable à l'égard de ses créanciers. Ainsi un capitaine pouvait donner congé aux marins sans payer leurs gages, retenir leur paie pendant une période après leur 'dérèlement' et annuler les gages des déserteurs. De ce temps-là les marins échoués au port et qui cherchaient un embarquement, étaient pratiquement obligés d'avoir recours à un créancier, qui profitait de leur dénuement et les incitait à déserter dans le seul but d'avoir des débiteurs soumis et des hommes prêts à embarquer sur un prochain navire. C'était d'ailleurs un fait reconnu que le problème des désertions était inextricablement lié au racolage.

Les premiers syndicats considéraient le racolage comme un abus de la législation du travail; la législation maritime en la matière n'exigeait aucune preuve des qualifications du marin pour embarquer comme matelot. En raison de l'absence de réglementation on pouvait saisir une avance sur les gages, et quoiqu'une loi anglaise de 1872 eût décreté que tout enrôlement devait se faire devant un officiel, les dispositions adéquates n'existaient pas si on voulait les appliquer. Les missions pour marins partageaient partiellement l'opinion des syndicats mais s'occupaient surtout du salut de l'âme des marins et de leur bien-être moral et social, en leur offrant logement et distraction; la 'Seamen's Friend Society', une mission pour marins à Portland, espérait ainsi 'sauver' le marin faible et peu débrouillard, victime de l'attrait de ces pensions maléfiques. Leur point de vue correspondait d'ailleurs à la vue paternelle de la Cour Suprême aux Etats-Unis.

Conformément à la loi de l'Amirauté un marin n'avait pas le droit de quitter son emploi, contrairement aux autres citoyens. Ainsi quatre hommes, qui avaient déserté à Astoria en 1897 du voilier **Aragon** et furent poursuivis



en justice, firent appel au 13<sup>ème</sup> amendement de la constitution des États-Unis qui avait aboli l'esclavage. L'affaire fut portée devant la Cour Suprême, qui statua que le contrat du marin était exceptionnel et qu'il impliquait la cession de certaines libertés accordées à d'autres; en contrepartie les marins étaient mis essentiellement sous la tutelle de la cour, qui déciderait pour eux et les protégerait(!). Il en résultait que les marins étaient traités, tant aux États-Unis que par le parlement anglais, comme des personnes ayant une intelligence insuffisante pour pouvoir agir en toute liberté et prendre toute la responsabilité de leurs actes, responsabilité qu'on reconnaissait à tout autre adulte majeur. Il importe également d'ajouter que le grand public était généralement d'avis qu'un homme qui acceptait un emploi sur un navire 'perdait en partant en mer sa caste sociale et le respect des gens auxquels il était associé'; en plus on estimait qu'accorder la mobilité d'emploi aux marins démoraliserait les travailleurs à terre et diminuerait la main d'œuvre, ce qui serait néfaste pour l'industrie.

À noter que le travail à bord des navires américains était en général plus dur qu'à bord des autres navires mais que par contre les marins y recevaient une bonne nourriture, à l'encontre des marins britanniques. Toutefois, lorsqu'il y avait des problèmes de discipline, la loi anglaise se prononçait plutôt en faveur du marin subalterne tandis que la loi américaine protégeait davantage l'officier.

### La fin d'une période infâme

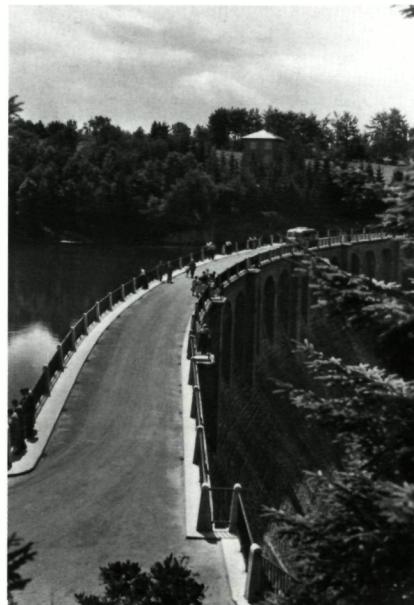
Cette situation devenait intolérable et suscitait des réactions diverses. Les autorités ont finalement réagi contre ces abus. Au début de 20<sup>ème</sup> siècle la Grande-Bretagne adopta une loi qui punissait le racolage par la prison ferme. Le président Wilson à son tour promulgua en 1915 une loi rendant le racolage illégal. Mais l'application de cette loi fut difficile car les pensions pour marins, qui étaient gérées par les racoleurs, continuèrent néanmoins à exister. Toutefois la promulgation de cette loi mit un frein à leurs activités et, à la suite de la prise de pouvoir par les syndicats dans les ports, le phénomène de 'shanghaing' disparut définitivement vers 1930.

R. Ghys  
Membre de l'Académie Royale de Marine

Collection: J.-C. Vanbostal

# Onze duikers 50 jaar geleden te Robertville

In de nacht van 8 op 9 april 1958 had een verkeersongeval plaats op de stuwdam van Robertville, waarbij een camionette in het meer terechtkwam en de twee inzittenden de dood vonden. Een team duikers van de Zeemacht kreeg, samen met een detachement van de genietroepen, de opdracht om de wagen aan wal te brengen en de lijken te bergen. Het was een moeilijke klus. Het water van het meer is nl. uiterst donker en ondoorzichtig en het is er zeer diep; er werd trouwens vanuit gegaan dat de wagen in de oude bedding van de Warche was terechtgekomen op een diepte van meer dan 40 meter. De opzoeken werden ook erg bemoeilijkt door de oneffenheid van de bodem,



het gebrek aan zichtbaarheid op grote diepte en de ongunstige weersomstandigheden. De redningswerken die startten op 17 april duurden dan ook meer dan drie weken. Er werd 305 maal gedoken op een diepte van 15 tot 45 meter. Het was uiteindelijk MTR Van Geffelen die op 12 mei rond 16 uur, –bij zijn 41ste duik!–, de wagen vond. 's Anderendaags werden de grote middelen ingezet om de wagen op het droge te brengen, wat gebeurde in aanwezigheid van familieleden van de slachtoffers en vertegenwoordigers van het parket, en uiteraard de pers en de televisie.

De wagen werd eerst onder water aan kabels gehecht door de duikers en vervolgens op een ponton van de Genie gehesen van waarop hij met een kraan op de brug van de stuwdam werd gedeponeerd. Na identificatie van de overledenen werd hun stoffelijk overschot naar een mortuarium gebracht. Zo kwam er een einde aan deze moeilijke en pijnlijke opdracht.



De minister van Landsverdediging stond erop zijn tevredenheid uit te drukken aan alle deelnemers, en in het bijzonder aan het team van de Zeemacht, die door hun volharding en hun bevoegdheid deze moeilijke en gevaarlijke taak tot een goed einde hadden gebracht.

IMC (b.d) B. Maes





Laatste rij van links naar rechts: MAT De Clerck, MTR Van Geffelen, LTZ Vincent, MTR D'Hondt, en MTR Van Den Hoeck.  
Vooraan: QM Godfrine, MTR Hendriks , QM Belen en 1MR Maes.



# Reorganisatie Staf Comopsnav

## Réorganisation de l'Etat-major Comopsnav

Het voorstel ‘reorganisatie Staf COMOPSNAV’ werd op 16 mei door de Commandoraad van de Marinecomponent goedgekeurd. Deze reorganisatie moet een betere werking binnen de defensiestaf bewerkstelligen en de Belgisch-Nederlandse samenwerking optimaliseren.

In grote lijnen zal hiervoor de staf van COMOPSNAV in drie directies opgesplitst worden: DOPS/Directie Operaties, DOST/Directie Operationele Ondersteuning en DBO/Directie Bestuursondersteuning:

1. De Directie Operaties (DOPS), hoofdzakelijk gelegen in Den Helder, is belast met de operaties en heeft als hoogste Belgische functionaris de plaatsvervangende DOPS (P-DOPS) ABNL/CZSK. DOPS bestaat uit twee binationale stafelementen: ABNL in Den Helder en een nieuwe sectie in Zeebrugge (AfdOpsZeb) die afhangt van P-DOPS. Zij leidt de vloot op operationeel vlak en houdt zich tevens bezig met de voorbereiding en training ervan.

De directie zal o.m. het aanspreekpunt zijn voor ACOS Ops & Trg inzake operaties, training en tactische maritieme doctrines en voor de anderen m.b.t. de deelname/laterale steun in joint/combined oefeningen.

De Afdeling Operaties Zeebrugge bestaat uit de secties ‘Actie Staat op Zee’ (ASOZ) met het MIK en de RDS, het NCAGS, het nationale gedeelte van de N2 en de eenheid MCM ‘very shallow water’.

2. De Directie Operationele Ondersteuning (DOST) in Zeebrugge verzekert het onderhoud van het materieel en personeel van alle Belgische schepen op zee of in het buitenland en in een latere fase een deel van de systemen van NL/BE schepen (enkel op gebied van materieel).

Zij is tevens belast met de administratieve supervisie, dus ook de administratieve organisatie van de vloot.

Zij zal instaan voor de aansturing van de onderliggende korpsen en meer in het bijzonder:

- voor de maritieme opleidingen in de schoot van de Marinecomponent (CCMAR);
- voor de onderhouds- en bevoorradingactiviteiten op en voor maritiem materieel binnen de plankaders ‘Bestuursondersteuning’ (NAVLOG);
- voor de kwartiergebonden materies (NAVSUPPORT).

La proposition de réorganisation de l’Etat-major de COMOPSNAV fut approuvée par le Conseil de Commandement le 16 mai. Cette réorganisation devrait contribuer à améliorer le fonctionnement au sein de l’Etat-major de la Défense et optimiser la coopération entre les marines belge et néerlandaise.

Dans les grandes lignes, l’Etat-major de COMOPSNAV sera divisé en trois directions: Direction opérations/DOPS, Direction de soutien opérationnel/DOST, et Direction de soutien à la Gestion/DBO:

1. La Direction Opérations (DOPS), principalement établie à Den Helder, est chargée de la conduite des opérations. La fonction de Directeur suppléant (P-DOPS) ABNL/CZSK sera exercée par un officier belge. DOPS est composée de deux éléments binationaux, à savoir ABNL à Den Helder et une nouvelle section à Zeebrugge (AfdOpsZeb) qui dépend de P-DOPS.

Elle dirige la flotte opérationnelle et s’occupe de sa préparation et de son entraînement.

Cette direction est l’interlocuteur d’ACOS Ops & Trg pour les opérations, l’entraînement, les tactiques et doctrines maritimes et des autres partenaires en matière de participation et de soutien latéral dans les exercices joints ou combinés.

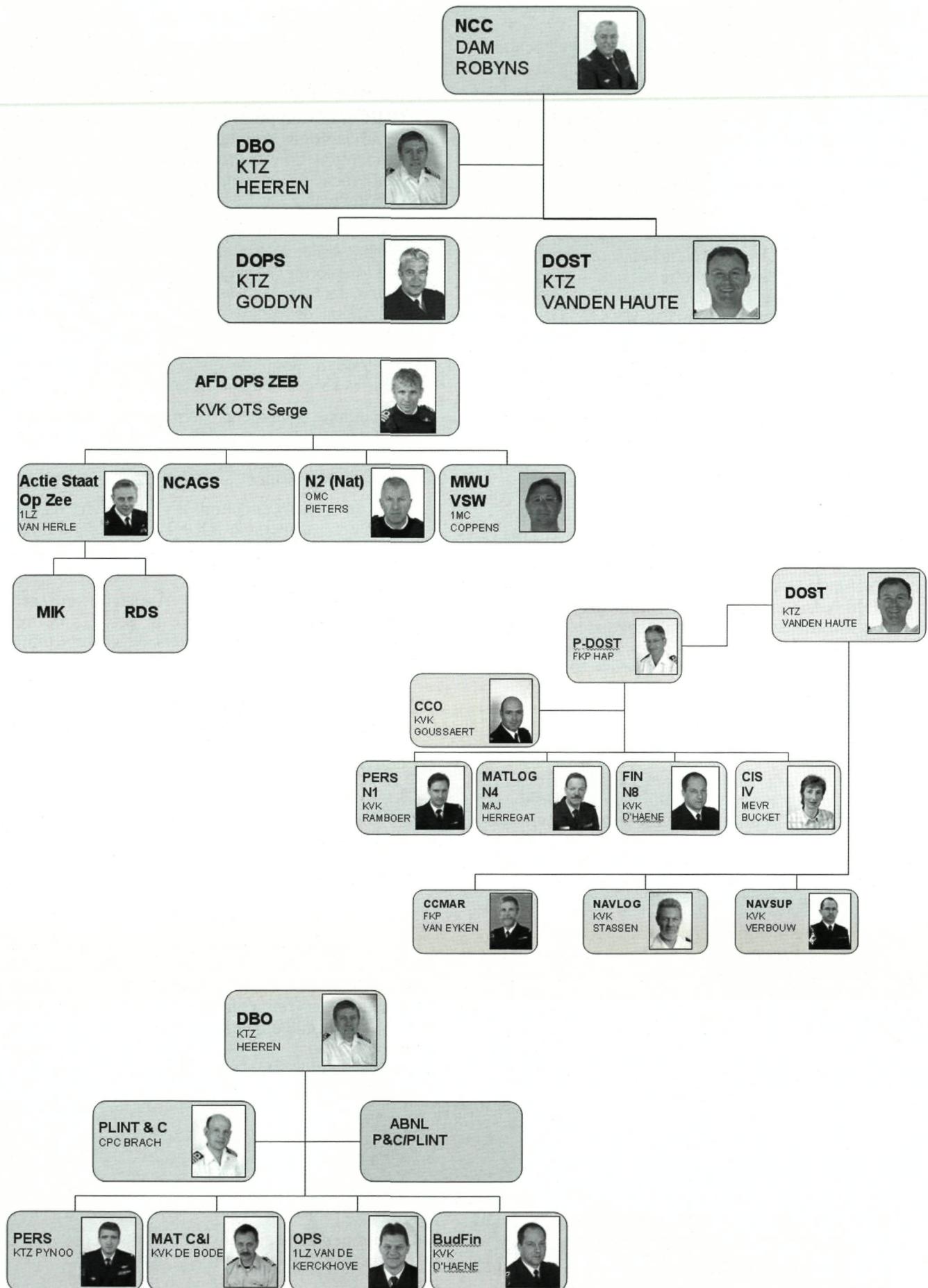
La section Opérations Zeebrugge comprend les sections ‘Action de l’Etat en Mer’ (ASOZ), le CIM (MIK) et les RDS, le NCAGS, la partie nationale du N2 et l’unité MCM ‘very shallow water’.

2. La direction soutien opérationnel (DOST), située à Zeebrugge, assure le soutien Matériel et Personnel de tous les navires belges en mer ou à l’étranger, et dans une phase ultérieure à tout navire NL/BE pour une partie des systèmes (uniquement pour l’aspect matériel).

Elle est chargée de la supervision administrative, y compris l’organisation administrative de la flotte.

Elle doit également assurer la supervision des corps qui sont sous son autorité, en particulier:

- les formations maritimes dont la Composante Marine est chargée (CCMAR);
- l’entretien et les activités de ravitaillement de la flotte (NAVLOG);
- les matières liées à la base (NAVSUPPORT).



Zij zal ook aanspreekpunt zijn voor:

- DGMR m.b.t. materieellogistieke aangelegenheden ter ondersteuning van de uitvoering van het OJP;
- DGHR en de Medische Component m.b.t. personeelslogistieke aangelegenheden ter ondersteuning van de uitvoering van het OJP en voor de loopbaanbegeleiding voor het vloot- en walpersoneel in Zeebrugge.

3. De Directie Bestuursondersteuning (DBO), voornamelijk gesitueerd in Brussel, is belast met het beheer op lange termijn. Deze directie zal o.a. instaan voor het opstellen, opvolgen en bijsturen, integreren en afstemmen van de plannen van de Marinecomponent (Plint & C: planning, integratie en controle).

DBO is het aanspreekpunt voor de Belgische en internationale militaire autoriteiten.

Ze zal ook instaan voor het vertalen van reglementen, richtlijnen en instructies van het niveau defensiastaf en hoger, naar richtlijnen COMOPSNAV.

4. Naast de drie directies is er één afzonderlijke dienst die rechtsreeks van COMOPSNAV afhangt, namelijk de dienst Commando-ondersteuning (COST). Deze dienst bestaat uit twee secties:

- a. De sectie MA (Military Assistant), die t.o.v. de COM belast zal zijn met het informatiebeheer en het bevorderen van informele contacten vanuit en naar alle personeelscategorieën van de Marinecomponent. De sectie bevat, naast de MAC en de Korpskwartiermeester, ook de Particuliere Staf die instaat voor de administratieve opvolging van alle activiteiten van de COM en voor de administratieve ondersteuning van de dienst COST;
- b. De dienst Imago en Publieke Relaties (DELCOM IPR) die het aanspreekpunt is voor DGIPR en instaat voor de interne en externe communicatie en mede daarvoor het organiseren van en deelnemen aan contactactiviteiten. De dienst zal ook de visuele identiteit van Defensie en van de MC bewaken en promoten.

Deze reorganisatie impliceert, los van het aantal plaatsen binnen de Component, een aantal noodzakelijke transfers, mutaties en verhuizingen. Het Commando heeft er alles aan gedaan om de ongemakken voor het personeel, veroorzaakt door de reorganisatie, zoveel mogelijk te beperken. De betrokken stafsecties zullen op zeer korte termijn door hun respectievelijke chefs geïnformeerd worden.

Elle est en outre l'interlocuteur pour entre autres:

- DGMR en ce qui concerne le matériel et la logistique à l'appui de l'exécution du plan opérationnel annuel (OJP);
- GHR et la Composante Médicale en ce qui concerne la logistique du personnel à l'appui de l'exécution de l'OJP, ainsi que pour l'accompagnement de carrière du personnel navigant et non-navigant.

3. La Direction de soutien à la Gestion (DBO), principalement située à Bruxelles, est chargée de la gestion à long terme. Cette direction sera, entre autres, chargée de la rédaction, le suivi, l'adaptation et l'intégration des plans de la Composante Marine (Plint & C: planning, intégration et contrôle).

DBO sera le point de contact pour les autorités militaires belges et internationales.

Elle veillera également à ce que les règlements, directives et instructions de l'EM de la Défense soient bien incorporés dans les directives de la Composante Marine.

4. A côté de ses trois directions il y a le service de soutien au commandement (COST) qui dépend directement de COMOPSNAV. Ce service se compose de deux sections:

- a. La section MA (Military Assistant) qui sera chargée à l'égard du COM de gérer l'information et les contacts informels de et vers toutes les catégories de personnel de la Composante Marine. Elle comprend entre autres le MAC et le Quartier-maître du Commandement, ainsi que le Secrétariat Particulier qui assure le suivi administratif de toutes les activités du COM et le soutien administratif du service COST.
- b. Le service Image et Relations Publiques (DELCOM IPR) qui est l'interlocuteur de DGIPR et assure la communication interne et externe ainsi que l'organisation et la participation aux activités de communication. Le service est aussi le gardien et le promoteur de l'identité visuelle de la Défense et de la Composante Marine.

La réorganisation, neutre au niveau du nombre de places au sein de la Composante, impliquera un nombre limité de transferts, de mutations et de déménagements. Le Commandement a fait le maximum pour limiter les inconvénients de cette réorganisation pour le personnel. Les sections de l'EM concernées directement seront informées à très court terme et en détail par leurs chefs respectifs.



## BNS F930 LEOPOLD I

### Onder UNIFIL-vlag

Op woensdag 20 augustus vertrok de BNS F 930 Leopold I , onder bevel van FKP SBH Wim Robberecht, naar de oostelijke Middellandse Zee. Dit is de eerste operationele opdracht van ons fregat. Aan boord 146 bemanningsleden, waaronder 6 paracommando's van het 2e CDO Bataljon uit Flawinnes en een Alouette III helikopter met zijn technisch ondersteuningsteam.

Van 1 september tot 7 december maakt het fregat deel uit van de internationale maritieme strijdkrachten (MTF 448) van de Verenigde Naties die opereren onder het commando van UNIFIL. Momenteel staat deze MTF onder Frans bevel. Na een korte stop in Beiroet op 27 augustus, liep het fregat op 29 augustus Limassol (Cyprus) binnen voor een briefing door de commandant van de MTF 448. Deze internationale maritieme vredesmacht, die op vraag van de Libanese regering werd ontplooid, telt ook nog Italiaanse, Franse, Duitse, Spaanse, Turkse en Griekse marineschepen.

Ons fregat zal vooral Maritime Interdiction Operations–MIO en bewakingsopdrachten uitvoeren in een haar toegewezen operatiezone. De controles zijn gericht op het voorkomen van import van wapens via de zee. Als lid van de internationale strijdkracht zal het fregat ook deelnemen aan oefeningen met het oog op het verbeteren van de capaciteit van de Libanese Marine. Het operatiegebied (Area Of Operations–AOO) beslaat ongeveer 2.000 vierkante zeemijl en de Area Of Interest–AIO ca. 5.000 vierkante zeemijl. Normaal blijft de Leopold I 10 dagen in de aangewezen zone om controleopdrachten uit te voeren, gevolgd door 3 à 4 dagen in Limassol of Mersin (Turkije) voor logistieke en technische stops.

Begin december zal het fregat in Soude Bay (Kreta) aanleggen om daar op de Missile Training Range een Sea Sparrow luchtdoelraket af te vuren. Op 19 december zal de Leopold I terug zijn thuishaven Zeebrugge binnentrepen. In juni van dit jaar behaalde het fregat zijn FOST-kwalificatie (Flag Officer Sea Training) in Plymouth. Tijdens deze FOST-periode werd vooral de nadruk gelegd op controle- en boardingopdrachten. Bijzondere aandacht werd ook besteed aan de bescherming van de eenheid tegen terroristische aanvallen (Force Protection). De ploeg van 6 militairen van het 2e Bataljon Commando uit Flawinnes die mee ingescheept is aan boord heeft aan deze training

### Sous le guidon de UNIFIL

Le mercredi 20 août dernier, le BNS F 930 Léopold I commandé par le Capitaine de Frégate (BEM) W. Robberechts, a quitté sa base de Zeebruges pour rallier l'est de la Méditerranée et y exécuter sa première mission opérationnelle. Parmi les 146 hommes à bord, on compte six para-commandos du 2<sup>e</sup> Bataillon Commando de Flawinnes et un hélicoptère Alouette III accompagné de son team technique.



Photo /foto: © G. Toremans

Notre frégate, en tant que membre des Forces maritimes internationales des Nations Unies, sera engagée du 1er septembre au 7 décembre dans le cadre des Forces maritimes internationales (MTF 448) des Nations Unies qui opèrent sous le commandement de UNIFIL, dont le patron est actuellement français. Après un bref stop-over à Beyrouth le 27 août, escale fut faite le 29 à Limassol (Chypre) pour y recevoir un briefing du Commandement du MTF 448. Cette Force de Paix maritime, qui se déploie à la demande du gouvernement libanais, compte également des navires militaires italiens, français, allemands, turcs, espagnols et grecs.

Au cours et des patrouilles de surveillance et des contrôles dans la zone qui lui est attribuée, notre frégate ciblera principalement l'aspect Maritime Interdiction Operations – MOI. Ces contrôles sont destinés à enrayer l'importation d'armes par la mer. En tant que membre de cette Task Force, le Léopold I participera également à des exercices destinés à augmenter la capacité opérationnelle de la Marine libanaise. La zone d'opération Area Of Operation–AOO s'étend sur environ 12.000 miles nautiques carrés et la zone Area Of Interest–AOI couvre une superficie d'environ

deelgenomen; de rol van deze ploeg, die geïntegreerd wordt in de bemanning, bestaat erin de beveiliging van het schip te versterken en de bescherming van de enteringsploegen te verzekeren.

G. Toremans



Foto / photo: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

5.000 Nm<sup>2</sup> (Nautiques). Après chaque période de 10 jours sur zone, notre frégate fera escale pendant 3 à 4 jours pour des raisons logistiques et techniques, dans des ports tels que Limassol (Chypre) ou Mersin en Turquie.

Sur la route du retour, en décembre, une escale est encore prévue à Soude Bay (Crète) pour y lancer un missile Sea Sparrow au Missile Training Range. Le 19 décembre enfin, le Léopold I est attendu à Zeebruges.

Mentionnons encore qu'en juin dernier, notre frégate décrocha avec succès sa qualification FOST (Flag Officer Sea Training) à Plymouth. Au cours de cette intense période de tests, l'accent fut mis tout particulièrement sur les procédures de contrôle et de boarding, ainsi que sur la capacité de défense du bâtiment contre les attaques terroristes (Force Protection). Le team de 6 militaires du 2<sup>e</sup> Bataillon CDO de Flawinne embarqué à bord du navire a également participé à cette mise en condition, sa mission étant de contribuer à bord, à la sécurité du navire et la protection de l'ensemble de l'équipage.

S.b.d.S.

*De UNIFIL-missie werd opgestart in 1978, toen de VN Veiligheidsraad besloot toe te zien op de terugtrekking van Israëlische troepen uit Libanon en zo de vrede in het Midden-Oosten te herstellen en de Libanese regering helpen om de controle over het zuidelijke deel van haar grondgebied te verwerven. Maar het was pas in 2000 dat Israel zijn troepen begon terug te trekken. Tot in 2006 werden VN soldaten ingezet op het land en in de lucht om samen met het Libanese leger toe te zien op het respecteren van de terugtrekking. Israëlische gevechtsvliegtuigen vlogen regelmatig boven Libanees grondgebied met soms vuurgevechten tussen het Israëlische leger en de Hezbollah milities. De Libanese regering kreeg geen controle over het zuidelijke deel van haar grondgebied. In de zomer van 2006 steeg de spanning aan de grenslijn ten top. Hezbollah milities bestookten Israëlische posities, met als reactie een groot Israëlisch offensief en een zeeblokkade van de Libanese havens. Na een staakt-het-vuren besloot de VN haar troepenaantal gevoelig te verhogen om aan de wederopbouw van het zwaar getroffen Libanon mee te werken. De Libanese regering vroeg de zee-, land- en luchtgrenzen van haar grondgebied te bewaken om verdere illegale wapenimport te voorkomen. Hierop besliste de VN in augustus 2006 een internationale maritieme taakgroep op te richten. Dit vlootverband ziet in nauwe samenwerking met de Libanese marine toe op het staakt-het-vuren en verhindert de wapenimport via de zee. Bovendien wordt ook geholpen bij de wederopbouw en de training van de Libanese marine.*

*La mission de l'UNIFIL date de 1978 quand le Conseil de Sécurité des Nations-Unies décida de surveiller le départ du Liban des troupes israéliennes, de rétablir la paix au Moyen-Orient et d'aider le gouvernement libanais à reprendre le contrôle de la partie méridionale de son territoire. Mais Israël ne commença à retirer ses troupes qu'en 2000. Jusqu'en 2006 des forces terrestres et aériennes furent déployées par les Nations-Unies pour contrôler, de concert avec l'armée libanaise, le retrait. Mais des avions israéliens survolèrent régulièrement le territoire libanais et des combats eurent lieu entre l'armée israélienne et Hezbollah. Il en résulte que le gouvernement libanais ne parvint pas à acquérir le contrôle de la partie sud de son territoire. Durant l'été 2006 la tension le long de la frontière atteignit son comble. Des milices de l'Hezbollah attaquèrent les positions israéliennes et Israël réagit en lançant une grande offensive et en bloquant les ports libanais. Après la signature d'un cessez-le-feu les Nations-Unies décidèrent d'augmenter considérablement le nombre de leurs militaires afin de contribuer à la reconstruction du Liban fortement sinistré. Le gouvernement libanais demanda aux Nations-Unies de surveiller les frontières terrestres, aériennes et maritimes de son pays afin de prévenir toute importation illégale d'armes. C'est ainsi que le Conseil de Sécurité décida en août 2006 de créer une 'task force' maritime chargée, en collaboration avec la Marine libanaise, de veiller au respect du cessez-le-feu et d'empêcher l'importation d'armes par voie maritime. Par ailleurs cette 'task force' reçut pour mission d'apporter son soutien à la reconstruction et l'entraînement de la Marine Libanaise.*

## Vaarwel F 911 Westdiep ... Welkom Gordi!

Op 27 augustus jl. vertrok de voormalige BNS F911 Westdiep onder Bulgaarse marinevlag definitief uit Zeebrugge. In aanwezigheid van Minister van Defensie Pieter De Crem, Divisieadmiraal J. P. Robyns, Maritieme Component Commander, en Flottielje admiraal Simeon Tzevok, Deputy Commander Bulgarian Navy, was het fregat op vrijdag 22 augustus officieel overgedragen aan de Bulgaarse Marine. Het kreeg de nieuwe naam F43 Gordi wat 'de moedige' betekent.

De F911 Westdiep werd op 5 oktober 2007 buiten dienst gesteld. Eind juli kwamen 90 Bulgaarse marinemensen in Zeebrugge aan om de overdracht voor te bereiden en het schip aan enkele testen te onderwerpen vooraleer het definitief naar haar nieuwe thuishaven Burgas vertrok.

De F 911 Westdiep is het tweede van vier schepen die België verkoopt aan Bulgarije. Vorig jaar kwam al de F 913 Wandelaar onder Bulgaarse vlag. Begin februari 2009 zullen de F 910 Wielingen (nieuwe naam Verni) en de mijnenjager M 922 Myosotis (nieuwe naam Tsibar) aan Bulgarije overgedragen worden.



De BNS F 911 Westdiep, het tweede in een reeks van vier E-71 type fregatten, kwam op 8 december 1975 in de vaart. Het fregat werd op 20 januari 1978 gedoopt door prinses Astrid en kreeg Sint-Niklaas als peterstad. In de loop van zijn 30-jarige loopbaan heeft de Westdiep zowat alle wereldzeeën bevaren tijdens diverse nationale en internationale opdrachten. De Bulgaarse Marine zet onze voormalige fregatten voornamelijk in bij NAVO opdrachten of als bijdrage aan de Black Sea Naval Cooperation Task Group–Blackseafor.

G. Toremans.



## Bons vents Gordi ... adieu F 911 Westdiep

Le 27 août dernier notre frégate F 911 Westdiep a quitté définitivement la base de Zeebruges, battant cette fois pavillon bulgare et rebaptisée F 43 Gordi, ce qui signifie «courageux»! Quelques jours plus tôt, le 22 août, elle avait été officiellement transférée à la Bulgarie en présence du ministre de la Défense belge Pieter De Crem, de l'amiral J.P. Robyns, de l'amiral Simeon Tzevok, Deputy Commander de la marine bulgare, et quelques autres personnalités.

Le F 911 Westdiep, officiellement décommissionné le 5 octobre 2007, a accueilli depuis cette date une équipe de 90 marins bulgares qui participèrent à bord à de multiples tests et mises en conditions avant de rallier son nouveau port d'attache: Burgas!

Cette frégate est le deuxième navire militaire que la Belgique vend à la Bulgarie. L'an dernier, le F 913 Wandelaar était déjà passé sous pavillon bulgare et, début 2009, ce sera le tour du F 910 Wielingen, rebaptisé pour la circonstance Verni; suivi de près par le M 922 Myosotis qui portera lui, le nom bulgare de Tsibar.

Au sein de la marine bulgare ces unités seront mises à contribution dans le cadre d'opérations requises par l'OTAN et plus particulièrement pour le volet Black Sea Naval Cooperation Task Group – Blackseafor!

S.b.d.S

## Nieuwe commandant voor de M924 Primula

Op 24 juli vond in de marinebasis van Zeebrugge een officiële plechtigheid plaats tijdens dewelke de M924 Primula een nieuwe commandant kreeg. 1LZ Baudouin Coppieters de Gibson nam het bevel van de mijnenjager over van 1LZ Nico Hoornaert. Deze laatste was bevelhebber van het schip sinds 10 januari jl. (cfr. Neptunus nr 289, blz. 29). Primula nam onlangs, van 25 augustus tot 19 september, deel aan de oefening Open Spirit. Op 2 juli was hij te Zeebrugge teruggekeerd na een reis van ca. 6 maanden. Op 10 januari had hij het eskader Standing Nato Mine Counter Measure Group 1 (SNMCMG1) vervoegd; op diezelfde datum had KVK Serge Ots het bevel van dat eskader overgedragen aan CDR Davies van de Royal Navy. Deze plechtigheid had plaats in aanwezigheid van Admiraal Sir Standhope (COMMCCNORTHWOOD, UK) en Divisieadmiraal J-P Robyns (COMOPSNAV, BE). Het eskader bestond uit volgende schepen: BNS Godetia en Primula (België), HMS Roebuck en Hurworth (GB), FGS Weilheim (Duitsland) en LVNS Imanta (Letland).

## Nouveau commandant pour le M924 Primula

Le 24 juin dernier, le 1LV Baudouin Coppieters de Gibson devint le nouveau commandant du chasseur de mines Primula. Il reprit la barre au 1LV Nico Hoornaert lors d'une cérémonie qui se déroula à la base navale de Zeebruges. Le 1LV Hoornaert était commandant du navire depuis le 10 janvier dernier (voir Neptunus n° 289, p 29). Le Primula vient de participer à l'exercice Open Spirit du 25 août au 19 septembre. Il était rentré à Zeebruges le 2 juillet dernier après un voyage de près de 6 mois. Il avait rejoint l'escadre Standing Nato Mine Counter Measure Group 1 (SNMCMG1) le 10 janvier, date de la cérémonie à laquelle le CPC Serge Ots avait remis le commandement du SNMCMG1 au CDR Davies de la Royal Navy. Cette cérémonie eut lieu en présence de l'Amiral Sir Standhope (COMMCCNORTHWOOD, UK) et de l'Amiral de division J-P Robyns (COMOPSNAV, BE). Les navires composant le groupe étaient le BNS Godetia et Primula (Belgique), HMS Roebuck et Hurworth (GB), FGS Weilheim (Allemagne) et LVNS Imanta (Lettonie).

## A963 Stern

Op dinsdag 15 april vond in het gemeentehuis van de peterstad Vilvoorde de commandowissel plaats van de A963 Stern. KTZ Georges Heeren, Stafchef van de Marinecomponent, stelde 1LZ Dirk Borms aan als de nieuwe commandant van het schip. Hij volgt 1LZ Jean-Marc Vervenne op.

La cérémonie de remise de commandement de l'A963 Stern s'est déroulée le mardi 15 avril à la maison communale de Vilvoorde, sa ville marraine. Le CPV Georges Heeren, Chef d'Etat-major de la Composante Marine, y installa le 1LV Dirk Borms comme nouveau commandant du navire. Dirk Borms succède au 1LV Jean-Marc Vervenne.



Le CPV Georges Heeren remet le commandement du Stern au 1LV Dirk Borms.

KTZ Georges Heeren stelt 1LZ Dirk Borms aan als nieuwe bevelhebber van de Stern.

Foto: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

## Bevelsoverdracht M916 Bellis

Op 9 april jl. werd op de Marinebasis te Zeebrugge het bevel over de Bellis toevertrouwd aan 1LZ Nico Cottyn. Het schip bevindt zich voor het ogenblik in een stadium van operationele voorbereiding. Begin 2008 heeft de Bellis het drooggdok op de basis verlaten. Na meer dan een jaar groot onderhoud en Capability Upgrade Program (CUP) kan de Bellis zich stilaan klaarmaken om zich bij de operationele vloot te voegen. Tijdens de CUP is het schip bijna volledig gestript. Er moet ruimte worden gemaakt om de nieuwe apparatuur met bijhorende bekabeling te installeren. De voornaamste verbeteringen zijn aangebracht aan de sensoren en wapen- en commandosystemen (SEWACO). Hierdoor is het in de toekomst mogelijk om met minder bemanningsleden nog doeltreffender mijnen te bestrijden. Een andere aanpassing was het volledig vernieuwen en herinrichten van de keukeninstallatie om het comfort te verbeteren en te voldoen aan de geldende HACCP-normen. Eind maart is de bemanning aan boord van de M916 gemuteerd. Haar eerste taak was het schip woon-, werk- en leefbaar te maken. Kasten, plafonds en ander materiaal moesten terug worden opgebouwd, net als een bouwdoos. De volgende stap was het terug aan boord brengen van al het materiaal dat vóór de werkzaamheden was ontschept. De hele bemanning bracht in teamverband reserveonderdelen en verbruiksmateriaal aan boord en sloeg het op in de voorziene bergruimtes. Daarna werden de primaire systemen opnieuw gestart; dit zijn alle nodige veiligheidssystemen, gaande van sensoren tot de daadwerkelijke brandblusinstallatie. Tegelijk werden systemen ingeschakeld die het leefcomfort moeten verbeteren, o.m. het sanitair, de drinkwatervoorziening, de airconditioning, enz. Tenslotte moesten ook de administratieve en bestuurlijke systemen worden heringericht, om het functioneren binnen de grotere militaire organisatie mogelijk te maken. Begin mei werd het schip door externe instanties beoordeeld tijdens de Safety And Readiness Check-fase 1 (SARC1). De bedoeling was na te gaan of het schip in staat was om de bemanning op een verantwoorde manier te laten leven en werken en of het beschikte over alle middelen om op een

## Remise de commandement M916 Bellis

Le commandement de ce navire fut remis le 9 avril dernier à la Base navale de Zeebruges au 1LV Nico Cottyn. Le Bellis est pour l'instant en phase de préparation opérationnelle. Début 2008 il est sorti de cale sèche à la base navale de Zeebruges. Après plus d'un an de grand entretien et un Capability Upgrade Program (CUP), il se prépare à rejoindre la flotte opérationnelle. Pendant cette période CUP, le navire a presque été mis à nu. On a dû faire de la place afin de permettre l'installation des nouveaux systèmes et de leurs câblages. Les deux changements les plus significatifs furent l'amélioration des systèmes SEWACO (Senseurs - Armes - Système de commandement), permettant de chasser les mines plus efficacement et avec



un équipage réduit, ainsi que le renouvellement de la cuisine afin d'augmenter le confort et de se conformer au maximum aux normes HACCP. Fin mars, l'équipage a rejoint le bord afin de remettre le navire dans des conditions de vie et de travail acceptables. En premier lieu il fallut tout reconstruire: les armoires, les plafonds ... Après cela l'équipage au grand complet rapporta à bord toutes les pièces de réserve et tout le matériel qui avaient été débarqués avant le début des travaux, et disposa le tout à sa place. Ensuite eut lieu le redémarrage du système de sécurité, allant des senseurs jusqu'à l'installation d'incendie. Il en alla de même en ce qui concernait les installations sanitaires, de l'eau douce et du conditionnement de l'air. Et pour terminer, les systèmes d'administration et de gestion furent réinitialisés afin de permettre un fonctionnement correct au sein du système militaire. Début mai, le navire fut contrôlé par des instances externes lors du Safety And Readiness Check 1 (SARC 1). Le but final était de déterminer si

veilige manier de wacht te kunnen verzekeren. Voor deze SARC1 is de Bellis alvast geslaagd en het schip kon dus symbolisch van de werf aan de commandant worden overgedragen. Tot eind dit jaar dient de Bellis nog vijf verschillende stappen in het SARC-traject te doorlopen, een lang en intensief proces, en zodra het schip technisch aan alle voorwaarden voldoet, wordt het naar het grote dok gesleept en daar toegevoegd aan de operationele vloot en ingezet overal waar Defensie het nodig acht.

l'état du navire permettait à l'équipage de vivre et de travailler d'une façon acceptable et si le navire possédait tous les moyens nécessaires pour garantir un quart en toute sécurité. Le Bellis a réussi cette première étape des SARC et put ainsi être symboliquement transmis du chantier au commandant. Jusqu'à la fin de cette année, le Bellis doit encore passer par cinq étapes dans le processus SARC, un processus long et intensif, avant qu'il ne soit considéré comme apte à faire partie intégrante de la flotte opérationnelle et à être déployé partout où la Défense l'estime nécessaire.

### **De scheepsbel van de Bellis is terug**

Toen de Bellis op 20 december 2006 tijdelijk uit de vaart ging, haalde de bemanning de scheepsbel van boord en overhandigde ze symbolisch aan de burgemeester van Arlon (cfr. Neptunus nr 286, blz. 31). Tijdens het onderhoud en de modernisering van de Bellis heeft onze peterstad de scheepsbel in bewaring gehouden. Nu het schip zich klaarmaakt om zich terug bij de operationele vloot te voegen, is de scheepsbel terug aan boord gebracht. Op 30 mei bracht een delegatie van Arlon een bezoek aan de Bellis. De burgemeester en een uitgebreide delegatie van schepenen, vergezeld van hun echtgenotes, zijn daarvoor speciaal naar Zeebrugge afgereisd. Voor de gelegenheid vond aan boord een kleine plechtigheid plaats. Hierbij overhandigde de heer Biren, burgemeester van Arlon, de scheepsbel plechtig aan de jongste matroos van de Bellis. Daarop volgde de eedaflegging van een bemanningslid dat zijn brevet overhandigd kreeg van de burgemeester. Dit bezoek en de omvang van de delegatie die zich speciaal naar de andere kant van het land verplaatste, benadrukken eens te meer de goede banden tussen de Bellis en zijn peterstad.

### **La cloche du Bellis est de retour**

Lors de son décommissionnement, le 20 décembre 2006, la cloche du Bellis fut solennellement remise au bourgmestre de la ville d'Arlon, sa ville marraine (cfr. Neptunus n° 286, page 31). La ville en a pris soin pendant toute la période de maintenance et de modifications du navire. La cloche devait donc être restituée au navire, au moment où celui-ci se préparait à rejoindre la flotte opérationnelle. A cette occasion, le 30 mai, une délégation de la ville d'Arlon a rendu visite au Bellis. Le bourgmestre ainsi qu'une délégation d'échevins accompagnés de leurs épouses, se sont déplacés spécialement à Zeebruges. Lors de la cérémonie, le plus jeune matelot du Bellis s'est vu remettre la cloche de son navire des mains de Monsieur Biren, bourgmestre de la ville d'Arlon. Ensuite eut lieu la prestation de serment d'un membre de l'équipage, auquel le bourgmestre remit son brevet. Cette visite et l'ampleur de la délégation d'Arlonnais ayant fait le déplacement à l'autre bout du pays, ont contribué à renforcer les liens entre le navire et sa ville marraine.



### **A997 Spin 50 jaar**

De Spin werd gebouwd en te water gelaten in 1958 op de Scheeps- & Jachtwerf Akkerboom te Lisse (NL). In Oostende deed hij dienst als overzetboot van het personeel tussen het station van Oostende en de logistieke afdeling en daarna in Zeebrugge voor rondvaarten van scholen en bedrijven en uiteraard tijdens de Opendedurdagen. De huidige schipper is Freddy Vanhoucke; hij staat aan het roer sinds september 2007.

### **Les 50 ans du A997Spin**

Le Spin fut construit et lancé en 1958 aux chantiers Scheeps- & Jachtwerf Akkerboom à Lisse (NL). Il servit à Ostende pour le transfert du personnel entre la gare d'Ostende et la logistique, et ensuite à Zeebruges pour la visite du port par des écoles et des entreprises et, bien entendu, pendant les Journées de la Marine. Le schipper actuel est Freddy Vanhoucke; il tient la barre du bateau depuis septembre 2007.

## M921 Lobelia vervoegt SNMCMG1

## Le M921 Lobelia rejoint le SNMCMG1

Op donderdag 31 juli verlieten de mijnenjager M921 Lobelia en zijn 40-koppige bemanning de marinebasis van Zeebrugge. De Lobelia volgt de Primula op in de SNMCMG1 (Standing NATO Mine Countermeasures Group 1). Dit permanent multinationaal NATO-mijnenbestrijdingseskader staat bekend als 's werelds best uitgeruste en best getrainde mijnenbestrijdingseenheid. Het eskader zal gedurende vier maanden actief zijn in de Middellandse Zee. Op 14 november zal de Lobelia terug aanmeren in Zeebrugge. Tijdens deze opdracht zal de Lobelia met volgende mijnenjagers samenwerken: de Britse HMS Ledbury en HMS Roebuck, de Nederlandse HNMS Urk, de Noorse HNOMS Alta en de ENS Admiral Cowan uit Estland. Het internationale gezelschap zal o.m. volgende havens aandoen: Plymouth, Lissabon, Palma de Mallorca, La Spezia, Toulon, Souda Bay, Cartagena, Málaga, Casablanca, Vigo, Cherbourg en St. Malo. Voor de familieleden van de bemanning organiseerde de Marine een familiedag op 4 oktober in de marinebasis van Zeebrugge.

Le chasseur de mines M921 Lobelia et ses 40 membres d'équipage ont quitté la Base navale de Zeebruges le jeudi 31 juillet. Le Lobelia y prit la relève du Primula au SNMCMG1 (Standing NATO Mine Countermeasures Group 1). Cette escadre de chasse aux mines permanente et multinationale est reconnue comme l'unité de lutte contre les mines la mieux équipée et entraînée au monde. L'escadre opérera quatre mois en Méditerranée. Le retour du Lobelia à Zeebruges est prévu pour le 14 novembre. Durant cette mission il travaillera en collaboration avec les chasseurs de mines suivants: les Anglais HMS Ledbury et HMS Roebuck, le Hollandais HNMS Urk, le Norvégien HNOMS Alta et l'ENS Admiral Cowan d'Estonie. La flotte internationale fera escale dans les ports suivants: Plymouth, Lisbonne, Palma de Majorque, La Spezia, Toulon, Souda Bay, Carthagène, Málaga, Casablanca, Vigo, Cherbourg et St. Malo. Pour les membres des familles de l'équipage, la Marine a organisé une journée des familles le 4 octobre à la Base Navale de Zeebruges.



## Zoekertjes – Petites annonces

Te koop: reeks Neptunus van 1964 tot 2007 – volledig. Prijs te bespreken.

A vendre: série de la revue Neptunus 1964 -2007 – complet. Prix à convenir.

**Freddy Courtens, Gertstraat 66, 8400 Oostende. -Tel 059/80.12.93 na/après 18uur/h.**



Oudgediende Truffaut: Réginald Cornille, oudgediende van de MSO M908 Truffaut zoekt een Zippo aansteker van de M908 en het oude gouden geborduurd kenteken specialisatie matroos.

Ancien du Truffaut: Réginald Cornille, ancien du MSO M908 Truffaut, recherche un briquet Zippo du M908, ainsi que l'ancien insigne brodé or des spécialités de matelot.

**E-mail: reginaldcornille@skynet.be - GSM: 0474/490595.**



**RIMULA**  
Operatie  
-19 sep

## Bewegingen van onze vloot Les mouvements de notre flotte



**F930 LEOPOLD I**  
Operatie sep-dec

### **F930 LEOPOLD I**

15 Feb 08 t.e.m 29 Feb 08 Den Helder (NL)  
07,08,09 Feb 08 Oslo (Noorwegen)  
06 Apr 08 Plymouth (UK)  
11,12,13 Apr 08 Plymouth (UK)  
18,19,20 Apr 08 Plymouth (UK)  
25,26,27 Apr 08 Plymouth (UK)  
29,30 Aug 08 Limassol (Cyprus)  
11 Sep 08 t.e.m 17 Sep 08 (TBS)  
25 Sep 08 t.e.m 28 Sep 08 (TBS)  
27 Aug 08 t.e.m 07 Dec 08 (UNIFIL)  
23,24,25 Okt 08 Souda Bay (Griekenland)

### **LOUISE MARIE**

08 Jan 08 t.e.m 27 Jan 08 Den Helder (NL)  
01,02,03 Feb 08 Southampton (UK)  
10 Feb 08 t.e.m 02 Mrt 08 Den Helder (NL)  
07,08,09 Mrt 08 Dublin (Ierland)  
14,15,16 Mrt 08 t.e.m 28 Mrt 08 Den Helder (NL)  
17 Apr 08 Den Helder (NL)  
29,30,31 Aug 08 Den Helder (NL)  
04 Sep 08 t.e.m 07 Sep 08 Gdynia (Polen)  
12 Sep 08 t.e.m 15 Sep 08 Tallinn (Estland)  
18,19,20 Sep 08 Copenhagen (Denemarken)  
02 Okt 08 t.e.m 20 Okt 08 Den Helder (NL)

### **GODETIA**

15,16,17 Feb 08 Bergen (Noorwegen)  
22,23,24 Feb 08 Harstad (Noorwegen)  
07,08,09 Mrt 08 Bodo (Noorwegen)  
14,15,16 Mrt 08 Stavanger (Noorwegen)  
11,12,13 Jul 08 Londen (UK)  
18,19,20 Jul 08 St Malo (Frankrijk)  
03,04,05 Okt 08 Bayonne (Frankrijk)  
10,11,12 Okt 08 Cadiz (Spanje)

### **LOBELIA**

19,20 Jan 08 Stavanger (Noorwegen)  
25,26,27 Jan 08 TBD  
Bergen (Noorwegen)  
Harstad (Noorwegen)  
Bodo (Noorwegen)  
Stavanger (Noorwegen)  
31 Jul 08 t.e.m 03 Aug 08 Devonport (UK)  
08,09,10 Aug 08 Lissabon (Portugal)  
15,16,17 Aug 08 Palma De Mallorca (Spanje)  
06 Okt 08 Souda Bay (Griekenland)  
17,18,19 Okt 08 Cartagena (Spanje)  
24,25,26 Okt 08 Malaga (Spanje)  
30 Okt 08 t.e.m 02 Nov 08 Agadir (Marokko)  
07,08,09 Nov 08 Vigo (Spanje)  
14,15,16 Nov 08 Cherbourg (Frankrijk)  
28,29,30 Nov 08 St Malo (Frankrijk)

### **MYOSOTIS**

11,12 Jul 08 Londen (UK)  
18,19,20 Jul 08 St Malo (Frankrijk)

### **PRIMULA**

25, 26,27 Jan 08 Belfast (Noord-Ierland)  
01, 02,03 Feb 08 Glasgow (UK)  
09, 10,11 Feb 08 Stavanger (Noorwegen)  
22, 23,24 Feb 08 Aalborg (Denemarken)  
27 Feb 08 t.e.m 02 Mrt 08 Frederickshaven (Denemarken)  
07, 08,09 Mrt 08 Aarhus (Denemarken)  
14, 15,16 Mrt 08 Copenhagen (Denemarken)  
20 t.e.m 24 Mrt 08 Willemshaven (Duitsland)  
26 t.e.m 30 Mrt 08 Bremerhaven (Duitsland)  
02 Apr 08 Den Helder (NL)  
13 Apr 08 Den Helder (NL)  
19,20 Apr 08 Faslane (Schotland)  
02,03,04 Mei 08 Klaipeda (Litouwen)  
19,20 Mei 08 Klaipeda (Litouwen)  
23,24,28 Mei 08 Swinouiscie (Polen)  
30,31 Mei 08 en 01 Jun 08 Hamburg (Duitsland)  
06, 07,08 Jun 08 Cherbourg (Frankrijk)  
13,14,15 Jun 08 Ferrol (Spanje)  
28,29 Jun 08 Vigo (Spanje)  
30,31 Aug 08 Riga (Letland)  
03,04,05 Okt 08 Leith (UK)

**BELGICA**

03 Jan 08 t.e.m 23 Jan 08 Duinkerke (België)  
15,16,17 Mei 08 Cork (Ierland)  
24,25,26,27 Mei 08 Brest (Frankrijk)  
06,07,08 Jun 08 La Coruna (Spanje)  
18 Jul 08 t.e.m 19 Aug 08 Duinkerke (België)  
29,30 Nov 08 Ipswich (UK)

**ZENOBE GRAMME**

09,10,11 Mei 08 Great Yarmouth (UK)  
16,17,18 Mei 08 Vlissingen (NL)  
26 t.e.m 29 Aug 08 La Coruna (Spanje)  
31 Jul t.e.m 01 Aug 08 Portimad (Portugal)  
05 Aug 08 Sines (Portugal)  
08,09,10 Aug 08 Cascais (Portugal)  
14 Aug 08 Figueres (Spanje)  
18,19 Aug 08 Leixoes (Portugal)  
23 Aug 08 Vigo (Portugal)  
26 Aug 08 t.e.m 29 Aug 08 La Coruna (Spanje)  
04 Sep 08 Douarnenez (Frankrijk)

**ALBATROS**

14 en 15 Mrt 08 Terneuzen (België)  
23,24,25 Mei 08 Amsterdam (NL)  
21,22,23 Nov 08 Londen (UK)

**STERN**

04,05,06 Mei 08 Sonderborg (Denemarken)  
16,17,18 Mei 08 Riga (Letland)  
23,24,25 Mei 08 Göteborg (Zweden)  
30,31 en 01 Jun 08 Hamburg (Duitsland)  
25 t.e.m 29 Jun 08 Kieler Woche (Duitsland)  
11,12,13 Juli 08 Den Helder (NL)  
18,19,20 Jul 08 St Malo (Frankrijk)  
03,04,05 Okt 08 Leith (UK)

**VALCKE**

12,13,14,15 Jun 08 Duinkerke (België)  
05,06,07 Dec 08 Scheveningen (NL)

**Verkoop van de M922 Myosotis**

De Myosotis wordt technisch klaargemaakt voor zijn overdracht, samen met de BNS Wielingen (uit dienst sedert oktober 2007 na dertig jaar dienst bij de Belgische Marine), aan Bulgarije op 9 februari 2009. Ter herinnering: België en Bulgarije hebben een verkoopsovereenkomst afgesloten voor de overdracht aan de Bulgaarse marine van drie schepen, namelijk twee fregatten –de Wielingen en de Westdiep– en één mijnenjager –de Myosotis–, voor een bedrag van 54 miljoen euro. Bulgarije had al in 2005 het fregat Wandelaar –herdoopt F41 Drazki – gekocht voor 23 miljoen euro.

**Vente du M922 Myosotis**

Le Myosotis est préparé technique pour être transféré ensemble avec le BNS Wielingen (retiré du service en octobre 2007 après 30 ans de service à la Marine belge) à la Bulgarie le 9 février 2009. Pour rappel, la Belgique et la Bulgarie ont conclu la vente de trois navires militaires, à savoir deux frégates –le Wielingen et le Westdiep–, et un chasseur de mines, –le Myosotis–, à la marine bulgare, pour un montant de 54 millions d'euros; la Bulgarie avait déjà acheté une frégate belge en 2005, le Wandelaar, rebaptisé F41 Drazki, pour 23 millions d'euros.



## Ministerieel bezoek aan de Belgica

Op donderdag 29 april bracht federaal minister van Wetenschapsbeleid Sabine Laruelle een bezoek aan de A962 Belgica en de wetenschappers aan boord. De heer Philippe Mettens, voorzitter van het Directiecomité van de federale overheidsdienst Wetenschapsbeleid, vergezelde haar. Dit bezoek kaderde in een reeks bezoeken aan federale instellingen die



wetenschappelijk onderzoek verrichten. De minister wil het werk van de wetenschappers in de kijker plaatsen en hen een hart onder de riem steken. Na de verwelkoming door de Commandant en de heer Pichot, departementshoofd van de BMM (Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee), zette het schip koers naar de 'Bol van Heist', een zone iets oostelijk van Zeebrugge. Daar kon de minister zien hoe de wetenschappers stalen namen van water, bodem en levende zeedieren. Tevens gaven de wetenschappers uitleg over het controleren van windmolenvarken en de vervuiling van de zee. Tussen het nemen van stalen in, volgde minister Laruelle aandachtig enkele wetenschappelijke uiteenzettingen. Professor Henriet (Universiteit Gent) had het over structuren van de zeebodem en onderzeese bergen (hill mounds), professor Lancelot (Vrije Universiteit Brussel) gaf een briefing over alsmaar toenemende algengroei en professor Houziaux (Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen) vergeleek de moderne technieken voor het nemen van stalen met die van Gustave Gilson (1859-1944) honderd jaar geleden.



Bron en foto's/Source et photos:  
[www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

## Visite ministérielle à bord du Belgica

Le jeudi 29 avril, Sabine Laruelle, ministre fédérale de la Politique Scientifique s'est rendue à bord de l'A962 Belgica et y a rencontré les scientifiques embarqués. Elle était accompagnée de Monsieur Philippe Mettens, président du Comité de Direction de la Politique scientifique fédérale. Cette visite s'inscrivait dans une série de rencontres avec les différentes institutions de la politique scientifique fédérale. L'objectif de Sabine Laruelle est de mettre en valeur l'excellent travail de nos scientifiques et de leur donner du cœur à l'ouvrage. Après l'accueil par le Commandant et Monsieur Pichot, chef du département de l'UGMM (Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord), le navire prit la direction du 'Bol van Heist', une zone située légèrement à l'est de Zeebruges. La ministre a pu se rendre compte de la façon de laquelle les scientifiques



effectuent les prises d'échantillons d'eau, de fonds marins et de faune marine. Les scientifiques informèrent également la ministre au sujet du contrôle de la pollution de la mer et des parcs d'éoliennes. Entre ces prises d'échantillons, la ministre a suivi avec attention quelques exposés scientifiques. Le professeur Henriet (Université de Gand) fit un exposé sur la structure des fonds marins et des montagnes sous-marines (hill mounds), le professeur Lancelot (Université Libre de Bruxelles) donna un briefing sur l'expansion des algues et le professeur Houziaux (Institut Royal Belge des Sciences Naturelles) fit une comparaison entre les techniques modernes de prises d'échantillons et celles, âgées d'un siècle, de Gustave Gilson (1859-1944).



## Heropening Belgisch-Nederlandse koksschool

Op vrijdag 13 juni vond in de kazerne LTZ V. Billet te Sint-Kruis (Brugge) de officiële opening plaats van de nieuwe koksschool, ‘Competentiecentrum voor de vorming/steun Belgisch-Nederlands Departement Catering’ (CC Sp Dept Catering BENL). Na verwelkoming door 1LZ Van den Broeck, knipten Divisieadmiraal Robyns en Commandeur van administratie Laurens, Vlagofficier van de logistieke diensten van de Nederlandse Marine, het lint door. Vervolgens maakten de genodigden kennis met de nieuwe infrastructuur van de school. De voornaamste innovatie was de opstelling (koude, klein-, grootkeuken en restaurant) van twee naar drie modules om aan de vraag van de vorming te voldoen. Zoals het een koksschool betaamt, sloot een Indonesische rijsttafel, bereid en opgediend door de leerlingen, het gebeuren feestelijk af.

## Réouverture de l'école Belgo-néerlandaise de formation de cuisiniers

La cérémonie de réouverture de la nouvelle école de cuisiniers, appelée ‘Centre de Compétence de la formation appui/département catering Belgo-néerlandais’ (CC Sp Dept Catering BENL) s'est déroulée le vendredi 13 juin à la Caserne LTZ V. Billet de Ste-Croix (Bruges). Après l'accueil par le 1LV Van den Broeck, l'Amiral de division Robyns et le Commandeur d'Administration Laurens, Officier d'Etat-major des Services Logistiques de la Marine néerlandaise, procédèrent à l'inauguration des nouveaux locaux. Les invités visitèrent ensuite les nouvelles installations. La rénovation principale consiste en l'adaptation des cuisines (froide - chaude - collective - restaurant) de deux vers trois modules afin de répondre aux exigences de la formation. La journée se termina par un buffet indonésien soigneusement préparé et servi par les élèves.



## Cheque voor Vereniging voor Hulpbetoon

Op 9 juli jl. werd het 2de zomerse garnizoencoornconcert van de Muziekkapel van de Marine op de Burg te Brugge gehouden. Bij die gelegenheid overhandigde 1MC Maurice Michielsen een cheque van € 500 aan VAM Michel Hellemans, voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine. Het geld werd verzameld tijdens de Vierdaagse van de IJzer.



Le 2ième concert de garnison d'été de la Musique Royale de la Marine s'est déroulé le 9 juillet dernier sur le Burg à Bruges. Le 1MC d'honneur Maurice Michielsen remit à cette occasion un chèque de 500 euros au VAM Michel Hellemans, président de l'Association d'Entraide de la Marine. Les fonds furent récoltés lors de sa participation aux Quatre Jours de l'Yser.

## De internationale Marinedagen te Zeebrugge

Tijdens het weekend van 28 en 29 juni had in Zeebrugge de 28ste editie van de Opendeurdagen van de Marine plaats. Dit jaar trok dit maritiem evenement maar liefst 50.000 bezoekers. Naast de Belgische schepen kon men er ook diverse buitenlandse schepen bezoeken en kennismaken met hun bemanning. Daarnaast vonden nog tal van activiteiten plaats zoals tentoonstellingen, demonstraties, rondvaarten, duikinitiaties en concerten. Voor vele bezoekers waren de Opendeurdagen echter de gelegenheid om voor het eerst kennis te maken met de nieuwe paradepaardjes van onze Marine, met name de Leopold I (F930) en de Louise-Marie (F931), de twee nieuwe fregatten die aangekocht werden bij de Nederlandse marine ter vervanging van de Wielingen (F910) en de Westdiep (F911); beide laatste schepen waren overigens ook nog te bezichtigen tijdens het weekend. De nieuwe fregatten wegen 3.340 ton, zijn 122 meter lang en 14,4 meter breed en hebben een diepgang van 6,2 meter. De Louise-Marie werd in april van dit jaar gedoopt door koningin Paola, de Leopold I een jaar eerder door koningin Fabiola. Andere toppers waren de Russische patrouillevaartuigen Zyt en Passat, elk bewapend met zeven luchtdoelraketten, de Ciara afkomstig uit Ierland, het moderne Nederlandse luchtverdedigings- en commandofregat De Ruyter, dat opviel door zijn technisch vernuft, een hypermoderne radar, een helikopter op het dek en een indrukwekkend kanon van 127mm, evenals de Amerikaanse destroyer Elrod.

## Les Journées internationales de la Marine à Zeebruges

La 28ième édition des Journées Portes Ouvertes de la Marine eut lieu à Zeebruges les 28 et 29 juin derniers. Cette année cet événement attira quelque 50.000 visiteurs. Ils eurent l'occasion d'y visiter des navires belges ainsi que divers navires étrangers et faire connaissance avec leurs équipages. Il y eut également diverses expositions, des démonstrations, des promenades en bateau, des initiations à la plongée et des concerts. Mais pour beaucoup de visiteurs les journées portes ouvertes furent l'occasion d'une première connaissance avec les nouveaux 'chevaux de parade' de notre Marine, à savoir le Leopold I (F930) et la Louise-Marie (F931), les deux nouvelles frégates acquises de la Marine néerlandaise en remplacement des Wielingen (F910) et Westdiep (F911); ces derniers furent d'ailleurs également ouverts au public pendant ce weekend. Les nouvelles frégates pèsent 3.340 tonnes, mesurent 122 m sur 14,4 m et ont un tirant d'eau de 6,2m. La Louise-Marie fut baptisée en avril dernier par la reine Paola, le Leopold I un an auparavant par la reine Fabiola. D'autres attractions furent les patrouilleurs russes Zyt et Passat, armés chacun de sept missiles anti-aériens, le Ciara irlandais, la frégate de commandement néerlandaise De Ruyter, à l'équipement technique remarquable et dotée d'un radar hypermoderne, d'un hélicoptère et d'un canon impressionnant de 17mm, ainsi que le destroyer américain Elrod.

Texte / tekst: L. Deprez



## Oudgedienden van ECSO op de Marinedagen

Op zondag 29 juni waren oudgedienden van de ECSO (School voor Onderofficieren te St-Kruis) van de promotie 1962-1963, evenals een van de promotie 1958-1959, aanwezig op de Marinedagen te Zeebrugge; voor sommigen was het haast 45 jaar geleden dat ze elkaar uit het oog verloren waren! Het initiatief voor die reünie kwam van Daniël Goddevrind, die op 1 oktober 1962 de school vervoegde. Na enkele maanden opleiding aldaar, een reis naar Rio aan boord van de Kamina, vier maanden opleiding aan de Nautische School te Nieuwpoort en zes maanden bij Eguermin, volgde hij te Oostende een stage voor duikers samen met zijn maat Jérôme Vervenne. Hij slaagde echter niet voor het examen en muteerde naar de M 926 Mechelen tot aan zijn demobilisatie. Daniël denkt nog steeds met weemoed terug aan zijn diensttijd bij de Belgische Marine. Hij onderhoudt nog steeds contact met tien ‘anciens’ van zijn promotie nl. Jacques Charbonnier, Guy Denoël, Jean-Pierre De Smet, Jacques Herlant, Jean Levêque, Remi Lonay, Jean-Claude Piérart, Daniel Tant, Jérôme Vervenne en Claude Thonet.

## Des anciens de l'ECSO aux Journées de la Marine

Le dimanche 29 juin, lors des journées de la Marine, des anciens de la promotion 1962-1963 de l'ECSO (Ecole des sous-officiers de Sainte-Croix), ainsi qu'un ancien de la promotion 1958-1959, se sont retrouvés à Zeebruges; pour certains, près de 45 ans après s'être perdus de vue! L'initiative de cette rencontre revient à Daniel Goddevrind, entré à l'ECSO le 1er octobre 1962. Après quelques mois d'instruction, un voyage à Rio à bord du Kamina, quatre mois d'Ecole Nautique à Nieuport et six semaines à Eguermin, il fit un stage de plongeur à Ostende avec son coéquipier Jérôme Vervenne. Ayant échoué, il fut muté sur le M926 Mechelen jusqu'à sa démission fin septembre 1965. Daniel a toujours gardé un souvenir impérissable de son passage à la Marine belge. Il est toujours en contact avec dix anciens de sa promotion, à savoir Jacques Charbonnier, Guy Denoël, Jean-Pierre De Smet, Jacques Herlant, Jean Levêque, Remi Lonay, Jean-Claude Piérart, Daniel Tant, Jérôme Vervenne et Claude Thonet.



De oudgedienden samen met Divisieadmiraal J-P Robyns op de foto.

La photo souvenir des anciens entourant l'Amiral de division J-P Robyns.



## Nieuwe Hoofdwapenmeester en Korpskwar-tiermeester voor CCMAR

Op dinsdag 15 september vond in de marinekazerne LTZ V. Billet in Sint-Kruis een plechtigheid plaats, tijdens dewelke het Competentiecentrum van de Marine (CCMAR), een nieuwe hoofdwapenmeester en een nieuwe korpskwartiermeester kreeg. De hoofdwapenmeester is binnen zijn korps het directe aanspreekpunt voor en vertegenwoordiger van alle onderofficieren. In deze functie volgt OMC Noël Garey OMC Daniël Gathot op, die na een loopbaan van 40 jaar bij de Marine op pensioen gaat. Ook 1KC Berlinda Clybouw gaat op rust en zij wordt als korpskwartiermeester van CCMAR opgevolgd door 1KC Marc Schuurwegen. In die hoedanigheid is hij het directe aanspreekpunt voor en de vertegenwoordiger van alle beroeps vrijwilligers in Sint-Kruis.



Vlnr. OMC Gathot en OMC Garey, 1KC Clybouw en 1KC Schuurwegen.  
De g. à dr.: MPC Gathot et MPC Garey, 1QC Clybouw et 1QC Schuurwegen.

## Met de fiets op de weg voor de goede zaak

Van 22 tot 24 juni hebben Belgische en Nederlandse marinemensen gezamenlijk gefietst ten voordele van centra in Goes (NL) en in Gent. Op 7 oktober vond in Goes de officiële overhandiging der sponsorcheques plaats; elk centrum ontving een cheque ter waarde van € 2385,25.



## Nouveau Maitre d'armes-chef et Quartier-maître de Corps pour CCMAR

Le mardi 15 septembre une cérémonie eut lieu à la caserne de la Marine LTZ V. Billet à Ste-Croix, à l'occasion de laquelle laquelle le Centre de Compétence de la Marine (CCMAR) accueillit son nouveau MAC, ainsi que son nouveau quartier-maître de corps. Au sein du corps le MAC est le point de contact pour et le représentant de tous les sous-officiers. Dans cette fonction le MPC Noël Garey succède au MPC Daniel Gathot, qui part à la retraite après une carrière de 40 ans à la Composante Marine. Par ailleurs le 1QC Berlinda Clybouw prend également sa retraite. C'est le 1QC Marc Schuurwegen qui lui succède comme nouveau quartier-maître de corps de CCMAR est. A ce titre il est le point de contact pour et le représentant de tous les volontaires de carrière à Sint-Kruis.



## Un tour à vélo pour une bonne cause

Du 22 au 24 juin dernier, des marins belges et néerlandais ont organisé un tour à vélo au profit d'un centre à Goes (Pays-Bas) et d'un centre à Gand. La remise officielle du chèque eut lieu le 7 octobre à Goes; à chaque centre les marins-cyclistes remirent un chèque d'un montant de 2385,25 euros.

## De Dag van de Onderofficier en afscheid van Admiraal Jacques Rosiers

De Dag van de Onderofficier had plaats op 5 juni jl. op de Marinebasis te Zeebrugge.

Bij die gelegenheid had de doop plaats van de 62ste promotie onderofficieren, gedoopt naar 1OM Lenoir, evenals de afscheidsceremonie van Divisieadmiraal Jacques Rosiers. Het 'slaan van de glazen' bij dit afscheid gebeurde door de jongste matroos van de Leopold I, waarop Admiraal Rosiers vertrok op de tonen van 'La mer' van Charles Trenet. De plechtigheid werd besloten met een receptie.



### Curriculum Vitae 1OM Michel Lenoir

Michel Lenoir werd geboren te Horrues op 2 maart 1931. Op 1 augustus 1950 treedt hij voor de duur van drie jaar in dienst bij de toenmalige Zeemacht. Eén jaar later wordt hij opgenomen in het kader der specialisten. Michel zoekt al snel nieuwe uitdagingen en hij besluit te postuleren voor kandidaat beroepsonderofficier. Op 1 februari 1952 wordt deze wens vervuld. Door zijn anciënniteit wordt hij meteen benoemd tot Eerste matroos. Michel heeft de smaak van de zee te pakken en niets kan hem nog weerhouden om voor de Zeemacht te kiezen. In 1953 wordt hij aangesteld tot Kwartiermeester. De benoemingen volgen zich snel op: Meester in 1956, 1ste Meester in 1958 en 1ste Meester-Chef in 1961. Michel Lenoir doet met succes

## Journée du sous-officier et départ à la retraite de l'Amiral Jacques Rosiers

La Journée du sous-officier se déroula le 5 juin dernier à la Base Navale de Zeebruges.

A cette occasion eurent lieu le baptême de la 62ème promotion des sous-officiers, baptisée 1MP Lenoir, ainsi que la cérémonie d'adieu à l'Amiral de Division Jacques Rosiers. Ce fut le plus jeune matelot du Leopold I qui piqua le quart lors du départ de l'Amiral Rosiers; ensuite l'Amiral partit aux sons de 'La mer' de Charles Trenet. La cérémonie fut suivie d'une réception.



### Curriculum vitae 1MP Michel Lenoir

Michel Lenoir naquit à Horrues le 2 mars 1931. Le 1er août 1950 il s'engage pour une durée de trois ans à la Force Navale de l'époque. Un an plus tard il est incorporé dans le cadre des spécialistes. Très vite Michel cherche d'autres défis et il pose sa candidature comme sous-officier de carrière. Le 1er février 1952 son souhait est exaucé. En raison de son ancienneté il est immédiatement promu Premier matelot. Michel prend goût à la mer et rien ne l'empêchera de choisir pour la Force Navale. En 1953 il est promu Quartier-maître. Les promotions se succèdent: Maître en 1956, 1er Maître en 1958 et 1er Maître-chef en 1961. Il participe avec succès aux examens pour le grade de

mee aan de proeven tot het behalen van de graad van Oppermeester en op 26 december 1970 wordt hij in deze hoogste graad benoemd.

Michel Lenoir dient aan boord van alle types schepen: Algerines, de Kamina, MSO's, MSC's en fregatten. Voor Michel komt ook geen einde aan het verwerven van nieuwe kennis. Hij haalt het brevet van Officierscheepsverkundige eerste klasse aan de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen. Die bagage en zijn jarenlange ervaring zijn een grote hulp bij het opstarten van het project fregatten. Michel wordt dan ook de eerste Chef Machine van ons eerste fregat, de Wielingen. Achter deze verdienstelijke onderofficier schuilt er echter ook een echte mens: Michel is niet alleen een noeste werker en steeds op zoek naar vernieuwing, hij is ook een gewaardeerde onderrichter. De jongeren en de collega's uit die tijd herinneren zich nog levendig zijn instructieve avondsessies in het technical office. Daarnaast vindt hij het perfecte evenwicht tussen het 'chef-zijn' en de ontspanningsmomenten met zijn medewerkers, moppen tappend bij een goed glas. Hij wordt door iedereen gewaardeerd en gerespecteerd.

Michel is ook een echte familieman. In 1956 maakt hij kennis met Monique. Zij huwen en krijgen drie dochters. Hun definitieve stek wordt Bredene. In 1986, biedt de Marine hem een walplaats aan, maar dit is niets voor Michel: hij kan dan immers niet meer varen. Na 36 jaar dienst besluit hij dan ook van een welverdiend pensioen te genieten. Samen met zijn echtgenote, kinderen en kleinkinderen profiteert hij met volle teugen van het leven en zijn opruststelling. Op 26 oktober 2005 onderneemt hij zijn laatste reis om nooit meer naar zijn thuishaven terug te keren.

Michel, waar je ook bent, we wensen je goede vaart. Bedankt voor alles wat je voor ons gedaan en betekend hebt!

Maître principal et est nommé à ce grade élevé le 26 décembre 1970. Michel sert à bord de divers types de navires: Algerines, le Kamina, des MSOs, MSCs et frégates. Et entretemps il continue à approfondir ses connaissances. Il obtient ainsi le brevet d'officier-mécanicien de 1ère classe à l'Ecole supérieure de navigation d'Anvers. Son bagage technique et son expérience s'avèrent indispensables lors de la mise en œuvre du 'projet frégates'. Michel sera d'ailleurs le premier chef- machines de notre première frégate, le Wielingen. Mais ce sous-officier méritant est également un véritable être humain: Michel n'est pas seulement un travailleur appliqué et à la recherche de nouvelles solutions, mais également un instructeur apprécié. Les jeunes et les collègues de l'époque se souviennent vivement de ses cours du soir au 'technical office'. Il tient parfaitement l'équilibre entre la fonction de chef et les moments de distraction avec ses collaborateurs, racontant des blagues un bon verre à la main. Il est respecté et apprécié par tout le monde.

Mais Michel est également un homme de famille. En 1956 il fait la connaissance de Monique. Ils se marient et ont trois filles. Ils s'établissent définitivement à Bredene. En 1986 la Marine lui offre un emploi à quai mais ce n'est rien pour lui, car cela l'empêchera de naviguer. Après 36 ans de service il décide par conséquent de prendre sa retraite et de profiter d'une pension bien méritée. Ensemble avec son épouse, ses enfants et ses petits-enfants, il profite de la vie et de sa retraite. Le 26 octobre 2005 il entreprend son dernier voyage pour ne plus jamais revenir à son port d'attache.

Michel, où que tu te trouves, nous te souhaitons bon vent. Merci pour tout ce que tu as fait et été pour nous!



## **Curriculum vitae DAM Jacques Rosiers**

*Divisie admiraal Jacques ROSIERS Ir; Vleugeladjutant van de Koning, Belgische Defensiestaf, Adjunct onderstaafchef 'Strategie', 'Policy Director' voor de EU & de NAVO, Nationaal Bewapeningsdirecteur (NAD), Belgische vertegenwoordiger bij de Raad van Toezicht van OCCAR, Voorzitter 'Oudgedienden' van het 'NATO Defence College', Voorzitter Euro-Atlantische Vereniging van België, Beheerder Vereniging voor Hulpbetoon bij de Marine, Beheerder Belgische Zeevaartbond, Beheerder Koninklijke Marine Academie*

*Divisie admiraal Jacques Rosiers werd geboren op 30 mei 1949 te Aarlen. Als leerling van de 121e promotie Polytechniek aan de Koninklijke Militaire School behaalt hij eind 1971 het diploma van burgerlijk ingenieur. Hij zet zijn militaire en zeevaartopleiding voort aan de Applicatieschool van de Marine en aan boord van de schepen van de Zeemacht, waar hij het brevet behaalt van 'wachtofficier' (1972).*

*Jacques Rosiers bekleedt talrijke operationele functies en commando's, zowel op zee als aan wal. Als jonge vaandrig-ter-zee dient hij eerst als officier operaties op enkele mijnenvegers, alvorens in te schepen als tweede commandant op de Verviers (1973), de eerste operationele mijnenjager van de Belgische Marine. Dit schip wordt ingezet in de allereerste ontsplooiing van de Standing Naval Force Channel van de NAVO, feestelijk opgericht te Oostende (1973). Nog steeds als vaandrig-ter-zee voert hij het bevel over de Verviers. Hij neemt vervolgens het commando waar van de mijnenvegers Andenne (1974) en Dinant (1975). Als Luitenant-ter-zee en 'commandocentrale officier' (officier missielen – artillerie) vervoegt hij het nieuwe fregat van de marine Westdiep (1978). Het is het eerste Belgische fregat dat de operationele NAVO kwalificatie behaalt bij de Flag Officer Sea Training (FOST) van de Royal Navy en dat ingezet wordt in de Standing Naval Force Atlantic van de NAVO (1980). Hij voert als luitenant-ter-zee eerste klasse het bevel over de oceaanmijnenjagers Van Haverbeke (1984) en Breydel (1985), om opnieuw de Standing Naval Force Channel van de NAVO te vervenigen. Als fregatkapitein stafbrevethouder (SBH) beëindigt hij zijn commandoperiodes op zee op de fregatten Wielingen (1991) en Westdiep (1992), toegewezen aan het Nederlandse eskader, ontsplooid in de Middellandse Zee. Aan wal leidt hij de Nautische en Artillerie School te Zeebrugge (1986). Op 15 augustus 1998 wordt hij bevorderd tot flottielje admiraal en benoemd tot chef van het Commando voor Marine operaties en training (COMOPSNAV) en Adjunct admiraal Benelux (DABNL) te Den Helder (Nederland). Op 27 oktober 1999 wordt hij in België benoemd tot chef van het Operationeel commando van de marine, het nieuw gereorganiseerde maritieme commando (COMOPSNAV) dat de commando's voor operaties, logistiek en opleiding overkoepelt. Deze functie zal hij uitoefenen tot eind 2001, samen met die van DABNL.*

*L'amiral de division Jacques ROSIERS Ir; Aide de camp du Roi, Etat-major de défense belge, Sous-chef d'Etat-major 'Stratégie' adjoint, Directeur général pour l'UE & l'OTAN, Directeur national de l'armement (DNA), représentant belge au Conseil de surveillance de l'OCCAR, Président des 'Anciens' du Collège de défense de l'OTAN, Président de l'Association euro-atlantique de Belgique, Administrateur à l'Association d'entraide de la marine, Administrateur à la Ligue maritime belge, Administrateur à l'Académie royale de marine*

*L'amiral de division Jacques Rosiers est né le 30 mai 1949 à Arlon. Elève à l'Ecole royale militaire à la 121ème promotion polytechnique, il reçoit son diplôme d'ingénieur civil fin 1971. Il poursuit sa formation militaire et navale à l'Ecole d'application de la marine et à bord des unités de la Force navale, où il obtient le brevet d'officier de quart 'passerelle' (1972).*

*Jacques Rosiers a été affecté à de nombreux postes opérationnels et de commandement, tant à la mer qu'à quai. Jeune enseigne de vaisseau, il sert d'abord comme officier opérations sur quelques dragueurs de mines, avant d'embarquer comme commandant en second sur le Verviers (1973), le premier chasseur de mines opérationnel de la marine belge. Celui-ci est engagé dans le premier déploiement de la Force navale permanente pour la Manche (Standing Naval Force Channel) de l'OTAN, constituée à Ostende (1973). Toujours enseigne de vaisseau, il y commande le Verviers. Il commande ensuite les dragueurs Andenne (1974) et Dinant (1975). Lieutenant de vaisseau et officier de 'centrale opérations & combat' (officier missiles & artillerie), il rejoint la nouvelle frégate de la marine Westdiep (1978). Cette frégate est le premier bâtiment belge à obtenir la qualification opérationnelle OTAN auprès du Flag Officer Sea Training (FOST) de la Royal Navy et à être engagé dans la Force navale permanente pour l'Atlantique (Standing Naval Force Atlantic) de l'OTAN (1980). Lieutenant de vaisseau de première classe, il commande les chasseurs de mines océaniques Van Haverbeke (1984) et Breydel (1985), pour rejoindre à nouveau la Standing Naval Force Channel de l'OTAN. Capitaine de frégate breveté d'état-major (BEM), il termine ses périodes de commandement à la mer avec les frégates Wielingen (1991) et Westdiep (1992), affectées à l'Escadre néerlandaise déployée en Méditerranée. A quai, il commande l'Ecole nautique et d'artillerie à Zeebrugge (1986). Le 15 août 1998, il est promu amiral de flottille et nommé chef du Commandement des opérations et de l'entraînement navals (COMOPSNAV) et Amiral Benelux adjoint (DABNL) à Den Helder (Pays-Bas). Le 27 octobre 1999, il est nommé, en Belgique, chef du Commandement opérationnel de la marine, le nouveau commandement maritime réorganisé (COMOPSNAV), regroupant les commandements des opérations, de la logistique et de l'instruction. Il exercera ce commandement jusqu'à fin 2001 en cumul de celui de DABNL.*

In de schoot van verscheidene staven heeft Jacques Rosiers functies bekleed op verschillende niveaus. Hij begint op de divisie 'Logistiek' (Sectie bewapening et munition) op de staf van de Zeemacht te Brussel (1976) en op het Projectbureau fregatten op de scheepswerf te Hoboken (1977). Van 1980 tot 1983 werkt hij als systeemingenieur in het Centrum voor Automatisering van Wapen- en Commandosystemen (CAWCS) te Den Helder (Nederland), waar hij verantwoordelijk is voor de integratie van het nieuwe wapensysteem NATO Seaspark 7M Missile Systems aan boord van de Belgische en Nederlandse fregatten en van 1987 tot 1989 is hij adjunct-chef van de divisie 'Wapens' op de staf van de Zeemacht te Brussel. Als Kapitein-ter-zee SBH wordt hij benoemd tot Adjunct Stafchef (ZSA) op de staf van de Marine te Brussel (1997). Van eind 2001 tot 1 april 2003, oefent hij de functie uit van Adjunct stafchef 'Plans & Policy' op de joint/combined en maritieme NAVO-staf Regional Headquarters East Atlantic/Headquarters Allied Naval Forces North te Northwood (Verenigd Koninkrijk). Na zijn benoeming tot divisieadmiraal op 26 december 2002, vervoegt hij op 2 april 2003 de Belgische defensiestaf als chef van de divisie 'Defensiepolitiek en internationale Relaties'. Hij neemt ook de functies van 'Policy director' voor de EU en voor de NAVO over.

Divisieadmiraal Jacques Rosiers wordt op 3 oktober 2005 benoemd tot onderstafchef 'Strategie' en nationaal bewapeningsdirecteur (NAD). Hij wordt bijgevolg de chef van het departement Defensiepolitiek, internationale Relaties, strategische Studies en Plannen.

Gedurende de laatste jaren op de defensiestaf heeft hij België vertegenwoordigd bij meerdere gelegenheden en in allerlei internationale fora. In 2004 – 2005 deelde hij voor een jaar het covoorzitterschap met de Verenigde Staten van Amerika van de 'Senior Defence Group on Proliferation' (DGP) van de NAVO. In 2006 nam hij voor een jaar het eerste Belgische voorzitterschap waar van de Organisation conjointe pour la coopération en matière d'armements en Europe (OCCAR). Nog steeds binnen OCCAR is hij sinds 2005 de voorzitter van het 'Program board A400M', het strategisch Europees luchtrtransportprogramma.

Van 1985 tot 1989 oefent hij in cumul de functie uit van ordonnansofficier van Zijne Majesteit Koning Boudewijn. In 1992 wordt hij benoemd tot adviseur van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Filip en dient hij de Prins in het pas opgerichte Koninklijke Huis tot 1996. Op 1 januari 2006 wordt hij benoemd tot vleugeladjudant van de Koning.

Admiraal Rosiers is drager van o.m. de Belgische eervolle onderscheidingen van Commandeur in de Orde van Leopold II (1989), Zeeman van het jaar\* (1993), Commandeur in de Orde van Leopold (1996) en Groot Officier in de Orde van Leopold II (2008). Hij is getrouwd met Anne Vander Auwera (1971), is vader van 3 kinderen en ook driemaal grootvader.

\* Jaarlijkse eervolle onderscheiding van de Belgische Vereniging "Dag der Zeelieden", uitgereikt aan een verdienstelijke zeeman van de Marine of de Koopvaardij.

Au sein des états-majors, Jacques Rosiers a occupé des fonctions à différents niveaux. Il a commencé à la division 'Logistique' (section armement et munitions) à l'état-major de la Force navale à Bruxelles (1976) et au Bureau projet frégates au chantier naval de Hoboken (1977). De 1980 à 1983, en tant qu'ingénieur des systèmes, il travaille au Centrum voor Automatisering van Wapen- en Commando Systemen (CAWCS) à Den Helder (Pays-Bas), où il est responsable de l'intégration du nouveau système d'armes Nato Seaspark 7M Missile Systems à bord des frégates belges et néerlandaises, et de 1987 à 1989, il est chef adjoint de la division 'Armes' à l'état-major de la Force navale à Bruxelles. Capitaine de vaisseau BEM, il est nommé chef d'état-major adjoint (ZSA) à l'état-major de la Marine à Bruxelles (1997). De fin 2001 au 1 avril 2003, il exerce la fonction de chef d'état-major adjoint 'Plans & Policy' à l'état-major conjoint/combiné & maritime OTAN Regional Headquarters East Atlantic/Headquarters Allied Naval Forces North à Northwood (Royaume-Uni). Nommé amiral de division le 26 décembre 2002, il rejoint l'état-major de défense belge le 2 avril 2003 en tant que chef de la division 'Politique de défense et Relations internationales'. Il reprend alors aussi les fonctions de directeur général pour l'UE & l'OTAN, qu'il exercera durant cinq ans.

L'amiral de division Rosiers est nommé sous-chef d'état-major 'Stratégie' et directeur national de l'armement (DNA) le 3 octobre 2005. Il devient ainsi le chef du département 'Politique de défense, Relations internationales, Etudes et Plans stratégiques'.

Ses fonctions à l'état-major de Défense l'ont amené à représenter la Belgique à de nombreuses occasions et dans de nombreux forums internationaux. En 2004 - 2005, il exerça pour un an la coprésidence, avec les Etats-Unis d'Amérique, du Groupe Défense de haut niveau sur la prolifération (DGP) de l'OTAN. En 2006, il assuma pour un an la première présidence belge de l'Organisation conjointe pour la coopération en matière d'armements en Europe (OCCAR). Toujours dans le cadre de l'OCCAR, il exerce depuis 2005 la présidence du Comité directeur du programme avion de transport stratégique européen A400M.

De 1985 à 1989, Jacques Rosiers exerce en cumul de ses fonctions militaires celle d'officier d'ordonnance de Sa Majesté le Roi Baudouin. En 1992, il est nommé conseiller de Son Altesse Royale le Prince Philippe et il sert le Prince, dans Sa Maison Royale nouvellement créée, en fonction exclusive jusqu'en 1996. Le 1er janvier 2006, il est nommé aide de camp du Roi.

Il porte entre autres les distinctions honorifiques belges de Commandeur de l'Ordre de Léopold II (1989), Zeeman van het jaar\* (1993), Commandeur de l'Ordre de Léopold (1996) et Grand Officier de l'Ordre de Léopold II (2008). Il est l'époux d'Anne Vander Auwera (1971), père de trois enfants et aujourd'hui également trois fois grand-père.

\* Décoration annuelle de l'Association belge «Journée des Marins», remise à un marin militaire et à un marin civil méritants.

# Luitenant Victor Billet RNR en het einde van de LCT nr 3

## I. Woord vooraf

Toen ik einde 1999 mijn boek uitgaf, was ik ervan overtuigd dat mijn vader gedurende de raid gedood werd op het dek van de LCT<sup>1</sup>. Ik kon bijgevolg mijn toekomstige opzoeken richten naar wat er aan boord gebeurde na de strandung, de lijst met het RN en Canadese verbindingspersoneel aanvullen, en tenslotte trachten alle RN en RM slachtoffers –599 volgens de telling in 1958– te identificeren.

Dankzij mijn opzoeken tijdens de periode 2000-2006 ben ik er dan ook in geslaagd de waarheid van zeer dicht te benaderen. Mijn nieuwe documentatie<sup>2</sup> geeft mij de gelegenheid volgende rechtzettingen te maken:

- De getuigenis van matroos Glenister –‘Een voltreffer op de stuurhut velt Lt Billet, de roerganger en Sub Lt Cooke’-, is onjuist. Uit de foto’s blijkt trouwens dat geen enkele mortiergranaat of kanonskogel het dek of de stuurhut geraakt heeft, maar wel de commandobrug tussen de twee platforms met Oerlikon machinegeweren.
- Kapitein C.R. Eldred verklaart dat mijn vader contact met hem heeft opgenomen tussen 05.40 en 06.00 uur<sup>3</sup>.
- Volgens Lt P. Ross RNVR was Lt H. L. Goldman RNVR tweede in bevel aan boord<sup>4</sup>.

Deze drie gegevens bewijzen wel degelijk dat mijn vaders’ vriend, Lt C.A. Richardson<sup>4</sup>, het bij het juiste eind had. Lt Billet nam deel aan de raid in de hoedanigheid van ‘naval liaison officer’ bij het ‘14th Army Tank Battalion- the Calgary Regiment’. Hij behoorde dus niet tot de bemanning van de LCT, waaruit nu uiteindelijk duidelijk blijkt wat Admiraal Gerald Dickens bedoelde met zijn vreemd order aan mijn vader niet te landen in Dieppe. Klaarblijkelijk wenste de admiraal zich ervan te verzekeren dat Lt Billet, na de raid, het bevel kon nemen over een Belgische MTB-MGB flottielje van de Kuststrijdkrachten<sup>5</sup>.

In augustus 1942 werd er een administratieve fout begaan, nl. de verwarring tussen de LCT159 en de LCP159. Inderdaad, bij het vertrek van mijn vader naar het Canadees hoofdkwartier, kreeg Sub Lt Cooke het commando over de LCT en was Sub Lt Goldman –niet Lt Bateson RNVR– tweede in bevel. Lt Bateson werd, na zijn opleiding in het kamp HMS Quebec van de Combined Operations, overgeplaatst naar de LCP flottieljes en aangesteld als ‘boat officer’ van de LCP159.

Terloops gezegd: wij hebben tot nu toe 577 slachtoffers RN en RM geïdentificeerd. Uit ons onderzoek blijkt echter dat er 720 à 750 zouden zijn... er resten dus nog 3 à 4 doden en ca. 150 gewonden te identificeren!



Luitenant Victor Billet.

Foto: Collectie G. Billet

Wat nu volgt is de aanpassing van hoofdstuk VIII van mijn boek ‘De Strijd van Luitenant Victor Billet’; ze bevat heel wat bijkomende inlichtingen evenals ontmoetingen en voorvalen reeds gekend door mijn lezers.

## II. Het einde van de LCT nr 3

Op 16 augustus 1942 begeeft Lt Billet zich naar Lt Cdr Earl Beatty te Beaulieu River, basis van de LCT flottieljes. Bij zijn aankomst verneemt hij tot zijn tevredenheid

<sup>1</sup> Verschillende rapporten uit 1942 en van na de oorlog verklaren op enkele woorden na: “De LCT kreeg een voltreffer op het dek waarbij de commandant en zijn personeel gedood werden”.

<sup>2</sup> In 2005 gaf het Ministry of Defence enkele ‘most secret’ dossiers vrij en vertrouwde ze toe aan het Public Record Office.

<sup>3</sup> Dossier ADM199/1199: Capt Eldred ontmoet een Lt Belay of Beaulieu, ‘a Belgian officer serving in the Royal Navy’. Het verslag van Lt Ross bevindt zich eveneens in dit dossier.

<sup>4</sup> Na de raid bevestigden Canadezen aan hun luitenant dat zij zijn vriend op het strand gezien hebben, filmen de raid.

<sup>5</sup> Op 26 juli 1942 vraagt mijn vader zijn aanstelling bij de Kuststrijdkrachten uit te stellen, om met zijn Canadese vrienden te kunnen deelnemen aan de raid.

dat hij aan boord mag van zijn voormalige LCT159 die nu het nummer 3 draagt.

Op 17 augustus, op het einde van de namiddag, vaart de Flotilla Group 8 (cfr. bijlage 1) af naar Gosport en Portsmouth. In de loop van de avond komt de LCT terecht in een dikke mist veroorzaakt door een rookgordijn waarin de regio gans de nacht gehuld zal zijn. In Gosport worden dan de bulldozer, drie tanks, 5 ton springstof en materiaal voor de 'sappers' geladen. Daarna vertrekt hij naar Portsmouth waar de diverse RN en Canadese verbindingseenheden, evenals de fuseliers en de 'sappers' inschepen (cfr. bijlage 2).

Op 18 augustus liggen de landingsvaartuigen, de kleine boten en andere schepen op de rede in de Solent, de vaargeul tussen het eiland Wight en de Engelse kust. De LCT bevindt zich langs zij HMS Queen Emma, met aan boord Lt Depoorter van de RNBS die mijn vader herkent en hem uitnodigt om een paar glazen te komen drinken met zijn collega's. Om 14u00 wordt het bevel gegeven op te varen naar de verzamelplaats van alle groepen en schepen, op een 15-tal mijl van Newhaven. Omstreeks middernacht zet de 'armada', voorafgegaan door twee flottieljes mijnenvegers, koers naar Dieppe.

Op 19 augustus, rond 03u35, wordt een 'oef' van opluchting geslaakt aan boord van de LCT: ze zijn probleemloos door het mijnenveld geraakt. Maar om 03u47 wordt de Flotilla nr 8 en haar escorte verrast door vijf E-Boats en drie duikbootjagers, de UJ's 1404, 1410 en 1411. Enkele kleine landingsvaartuigen met aan boord de commando's van Lt Col Durnford-Slater worden tot zinken gebracht of raken verspreid. De UJ1404 staat in lichterlaaie en de MGB nr 5 Grey Owl is buiten gevecht gesteld. Aan boord van de LCT is de schade beperkt; wel zijn de matrozen Glenister en Weaver gekwetst evenals, maar in lichtere mate, Sgt Major Tough en de twee vertegenwoordigers van de RAF, Birtle en Rawlinson.



05u00-05u05: 'Action stations', de kliffen van Dieppe zijn in zicht. De Canadezen starten de motoren van hun tanks en iedereen begeeft zich naar zijn gevechtspost. De versperringsballon wordt opgelaten en de twee RAF militairen, beiden reserve-kanonniers, begeven zich naar de achtersteven. Op dat ogenblik vliegen een 50-tal jagers-bommenwerpers van het type Hurricane II over de LCT.

05u15-05u30: De LCT wordt onder vuur genomen door de artillerie. Hij wordt onder de waterlijn getroffen en is voor korte tijd ontredderd. Op 300 m van het strand geeft Sub Lt Goldman het bevel de landingsklep half neer te laten. Wegens een misverstand rijdt de 'Bull'-tank met volle snelheid tegen die klep en tuimelt hij gedeeltelijk in zee. Door de manoeuvres van de commandant komt de tank los. Bij dit incident verdrinken Capt Purdy en soldaat Stewart; matroos Shahanan die de lier bedient wordt gekwetst. Enkele kanonniers die eveneens gekwetst zijn worden vervangen.

05u35-05.40: Een mortiergranaat en een 75mm kanonskogel ontploffden op de brug; commandant Cooke en seiner Robinson zijn op slag dood, terwijl petty officer Mc Donald

zwaar gewond is. Vervolgens wordt de LCT nog tweemaal door mortiervuur getroffen, waarbij Sub Lt Goldman en de bestuurder van de bulldozer omkomen. Volgens Capt Eldred zouden die voltreffers een vijftigtal slachtoffers hebben gemaakt. De luitenanten Ross en Billet haasten zich naar de brug en matroos 1ste klas Dart maakt zich klaar om de landing van de manschappen en de tanks in goede banen te leiden.

05u41-06u00: De LCT loopt vast op het strand. Mijn vader verwittigt Lt Ross dat de LCT niet meer terug naar zee kan aangezien het dredgeanker niet gelost werd. Hij neemt contact op met de 'Naval Force Commander' om de LCT naar de Pool<sup>6</sup> te laten slepen. De brugtelegraaf werkt niet meer en Lt Ross spoedt zich naar de machinekamer en geeft het order de motoren stil te leggen. Lt Billet brengt matroos Dart op de hoogte van de situatie en van zijn plan: hij dient het bevel over te nemen en er zorg voor te dragen dat zijn manschappen aan boord blijven. Wanneer mijn vader verneemt dat Capt A.H. Turney aan de maag gekwetst is deelt hij aan Capt Eldred mede dat hij van plan is de LCT naar de Pool te brengen en versterking te doen zenden<sup>7</sup>. Bij het

<sup>6</sup> Ligplaats van de militaire en marinereserve op enkele km van Dieppe.

<sup>7</sup> Dixit Capt Eldred: 'His plan was to take the LCT back to the Pool and send beach parties in, in the R boats'.

te land gaan ziet Capt Eldred hoe de twee RAF-militairen verwoed de Duitsers onder kanonvuur nemen.

06u15-06u45: Capt Eldred en Lt Ross hebben communicatieproblemen met hun hoofdkwartier<sup>8</sup>. De verzoeken om het groot aantal gekwetsten te evacueren worden niet uitgevoerd. Cdr Lambert, de ‘principal beachmaster’, stelt aan Lt Ross voor die gekwetsten in afwachting van hun evacuatie in veiligheid te brengen aan boord van de LCT. Inmiddels zijn alle kanonniers gekwetst en wordt de LCT niet meer beschoten door de Duitsers.

Waarschijnlijk omwille van het feit dat hij geen antwoord krijgt van het hoofdkwartier beslist mijn vader zich naar het strand te begeven om Capt Eldred ervan op de hoogte te brengen. Bij die gelegenheid zien manschappen van Lt Richardson dat mijn vader foto’s aan het nemen is<sup>9</sup>.

06u50-07u30: Een medische ploeg van de RN, waarschijnlijk afkomstig van de eveneens beschadigde LCT’s 1 en 5, komt aan boord van de LCT 3. Het aantal gewonden blijft toenemen en twee RN verplegers komen de dokters ter hulp.

08u00: Bommen ontploffen in de nabijheid van de LCT. Voor de eerste maal verschijnt de Luftwaffe ten tonele; een vijftigtal bommenwerpers begeleid door jagers vallen de vloot aan.

08u30: Capt Eldred krijgt het bericht dat de evacuatie, zoals gepland, zal plaatsvinden om 10 uur. Terug aan boord verneemt Lt Ross dat er een tekort is aan drinkwater en morfine. Hij stelt dan ook aan enkele mannen voor water, verbanden en morfine aan boord van de beschadigde LTC’s te gaan halen.

10u00: De RAF beheert het luchtruim niet meer. De Luftwaffe valt met groot machtsvertoon aan; honderden jagers en bommenwerpers volgen elkaar zonder onderbreking op<sup>10</sup>.

Aan boord van de LCT zouden er zich meer dan 150 gewonden bevinden, maar er is nog geen enkel vaartuig in zicht om hen te evacueren.

10u30: Lt Ross is licht gekwetst aan de arm. Hij slaagt er maar niet in het hoofdkwartier op de hoogte brengen van de toestand op het strand, die door Capt Eldred als ‘catastrofaal’ wordt bestempeld: “Wij krijgen aanzienlijk meer dan we hen geven!”

12u45: Matroos Dart en zijn manschappen helpen de verplegers bij de evacuatie van de gekwetsten. Petty officer Mc Donald is het enige bemanningslid van de LCT dat die nacht nog Engeland zal terugzien.

13u45: De Canadezen slagen er niet in de Duitsers die massaal de esplanade aanvallen tegen te houden. Lt Ross vraagt aan een sergeant van de ‘Royal Canadian Engineers’ om de motoren van de LCT te saboteren.

14u30 : Overgave! De LCT valt in de handen van de Duitsers.

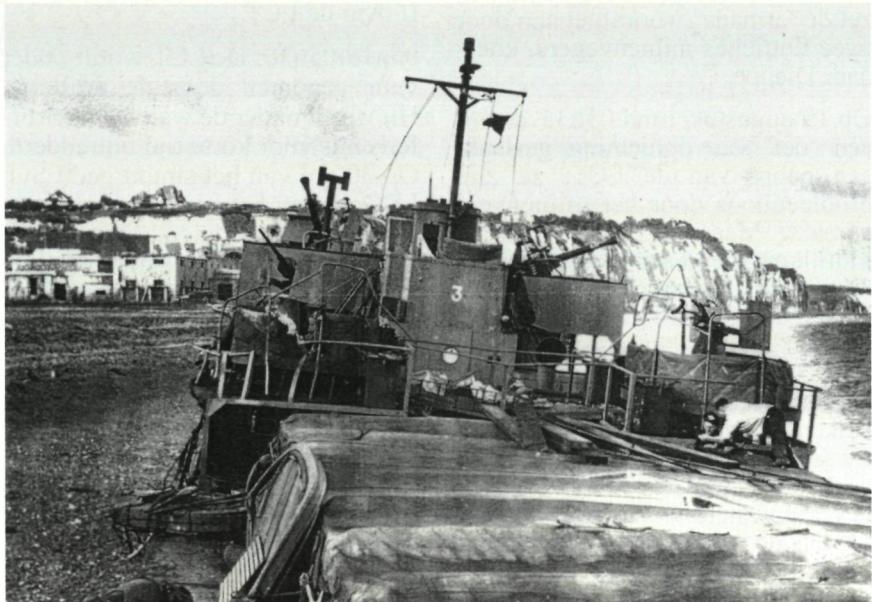
Luitenant V. Billet bevindt zich niet onder de 527 geïdentificeerde gesneuvelden op het strand van Dieppe.

### III. Epiloog

Heden ten dage bestaat er niet de minste twijfel meer dat mijn vader, ‘Naval Liaison Officer’ bij de Canadezen, gesneuveld is op het strand van Dieppe. Om echter de volledige waarheid te kennen zal men de hand moeten leggen op het dossier ‘Luitenant V. Billet-Admiraal Dickens’. Dit dossier beschrijft het parcours van mijn vader in de Royal Navy evenals de moeilijkheden die hij ondervond met de Belgische overheden in Londen i.v.m. zijn initiatieven om de Koninklijke Belgische Marine herop te richten.

Dit dossier zou uit de Engelse en Belgische archieven verdwenen zijn. Nochtans ben ik in het bezit van het bewijs dat het in 1946 bestond.

Op 17 juni 1946 stelden het Stafhoofd van de Zeemacht, Kapitein L. Robins, en Commodore Timmermans een ontwerpnota op betreffende het voorstel van eervolle onderscheiding voor mijn vader, waarbij ze hem ‘vrijwilliger voor de Dieppe raid’ noemden. Hoe waren ze daarvan op de hoogte? Alleen



<sup>8</sup> De Duitsers storen de radioverbindingen en sturen valse berichten; optische signalen worden verhinderd door rookgordijnen.

<sup>9</sup> In 1942 heeft mijn vader alle speciale gebeurtenissen bij de RNBS gefilmd, evenals zijn verblijf aan boord van HMS Brilliant en bij de Kuststrijdkrachten en de Combined Operations; het is dus heel normaal dat hij op 16 augustus zijn camera bij had.

<sup>10</sup> Meer 1000 vliegtuigen nemen deel aan deze luchtveldslag. De RAF met 3000 uitvallen en de Luftwaffe met 950. Van 7u20 tot 16u46 is het Belgische squadron 350 Redhill aanwezig; ze voeren 50 uitvallen uit met hun Spitfires Vb. Ook zijn er 18 Belgische piloten van andere squadrons die deelnemen aan de luchtgevechten.

## Afkortingen

E-Boat	: Duitse motortorpedoboot
HMS	: His Majesty's Ship – Schip van Zijne Majesteit
LCF	: Landing Craft Flak – Luchtafweerlandingsvaartuig
LCP	: Landing Craft Personnel – Landingsvaartuig voor troepen
LCT	: Landing Craft Tank – Landingsvaartuig voor tanks
MGB	: Motor Gun Boat – Kanonneerboot
ML	: Motor Launch – Snelle motorboot
MTB	: Motor Torpedo Boat – Motor torpedoboot
RAF	: Royal Air Force – Koninklijke Luchtmacht
RM	: Royal Marines – Koninklijk korps Mariniers
RN	: Royal Navy – Koninklijke Marine
RNR	: Royal Naval Reserve – Beroepszeelui-vrijwilligers RN
RNVR	: Royal Naval Volunteer Reserve – Burgerlijke vrijwilligers RN
SGB	: Steam Gunboat – Stoomkanonneerboot

Adm Dickens, Lt Cdr Beatty, Lt Col Andrews, Capt Stanton en Lt Richardson waren ervan op de hoogte. De Britse ‘admiralty’ en onze overheid wisten helemaal niets van het onderhoud op 26 juli 1942 tussen admiraal Dickens en mijn vader; ook de oudgedienden van de RNBS zijn totaal onwetend. Voor deze laatsten was het niet meer dan normaal dat hij deelnam aan de raid vermits hij overgeplaatst was naar Combined Operations.

Foto's en tekst: G. Billet

## Mijn bronnen:

- De dossiers ADM199/1079-1199 DEFE2/579, WO106/4196-4197 en AIR27/1745 van het Public Record Office
  - De getuigenissen van Brigadier-generaal ‘Stoney’ C.A. Richardson, Sub Lt J. Panton RNVR en L/Sea H.G. Dart RN.
- Mijn dank eveneens aan S. Pegge, ‘Dieppe researcher’, en aan mijn dochter Nicole voor hun opzoeken in het PRO.<sup>2</sup>

## Feestelijkheden bij de Marinecadetten te Ittre

Op zaterdag 28 juni jl. werden de scheepsjongens van de afdeling van de Marinecadetten te Ittre, die geslaagd waren voor hun examens, opgenomen als Cadetten. Bij die gelegenheid werden hen door vertegenwoordigers van de lokale overheid de uiterlijke kentekens van Marinecadet overhandigd nl. de matrozenkraag en de kepie. Vervolgens legden de nieuwe Cadetten de eed «Voor God, de Koning en België» af, die ze uitspraken met de hand op de nationale vlag. Daarop werden geloftelinten, graden en eretekens overhandigd aan de betrokken cadetten. En om af te sluiten, zoals het betaamt voor een feest, een lekkere barbecue!

## Fastes des Cadets de Marine à Ittre

FastesLe samedi 14 juin dernier, les Mousses du Corps des Cadets à Ittre, ayant réussi leurs examens, ont été reçus comme Cadets. A l'occasion de la cérémonie, des autorités civiles locales leur remirent leurs marques distinctives comme Cadets de Marine: le col marin et le képi. Ensuite, les nouveaux Cadets firent leur promesse d'engagement. Promesse prononcée sur le pavillon national, avec la devise du Corps Royal des Cadets de Marine: «Pour Dieu, le Roi et la Belgique». Ensuite, les cordes de promesse, des grades et distinctions honorifiques furent remis aux cadets concernés. Et enfin, comme pour toute fête, rien de tel qu'un bon barbecue!

## INFO

1Lt (CRCM) Michel Rivir,  
Avenue Jacques Georgin 9 ,1342 Limelette  
Tél. 010/41.32.51 - GSM 0475/22.80.10  
E-mail [Opr@cadets-de-marine-kadetten.be](mailto:Opr@cadets-de-marine-kadetten.be)



Site internet national des Cadets de Marine (mouvement de jeunesse national avec sections à Bruxelles, en Wallonie et en Flandre):

Nationale internetsite van het Marinecadettencorps (nationale jeugdvereniging met secties in Brussel, Vlaanderen en Wallonië):

[www.crcm.be](http://www.crcm.be)

Siège social: Corps Royal des Cadets de Marine,  
Hoofdzetel: Koninklijk Marinecadettencorps,

300 Avenue de Broquevillelaan 300  
1200 Bruxelles/Brussel.

Site internet de la section d'Ittre:  
Internetsite van de afdeling Ittre:  
[cadets-marine-ittre.clubdiscussion.net/](http://cadets-marine-ittre.clubdiscussion.net/)

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

## Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (XXVII)

### LA PERIODE 1882-1899

Et nous en venons à la dernière période traitant des armements ostendais avant le tournant du siècle. Du fait du faible nombre de navires ostendais encore en existence en 1882, ce chapitre sera traité de manière purement chronologique. Les monographies concernant le peu de nouveaux armements suivront, comme d'habitude.

1882, comme nous l'avons déjà indiqué, fut une année de transition. Alors que nos grands armements avaient disparu dans le courant des années 70, il subsistait à Ostende au 1er janvier 1882 à peine cinq «navires de mer appartenant vraiment à la marine marchande»: le cutter ETOILE DE LA MER d'Halewyck, les goélettes MEDIA de Pede, ONDINE de Valcke, LOUISE de Roger-Löhr et la VILLE D'OSTENDE de l'Etat, ainsi que la barque MATHILDE d'Ed. Van Cuyl, nolisée par l'Etat. Cette année apporta cependant encore quelques changements.

- La LOUISE fut revendue, mais toujours à un armateur ostendais, **Desmedt-Lambrechts**, qui rebaptisa néanmoins ce navire «MARIA LOUISA»;
- Alors que Roger-Löhr acquit en remplacement le cutter PROGRÈS;
- La MEDEA fut probablement revendue; elle disparut des listes au cours de l'année;
- L'ONDINE fit naufrage en février et
- un autre nouvel armement, **Van der Heyde-Janssens**, acquit le cutter Ste. CECILE.

Le nombre net de navires ostendais n'avait donc pas changé et restait 6 au 1er janvier 1883. Mais les deux

plus importants appartenaient à l'Etat...

Rappelons encore que c'est le 1er janvier 1884 que fut adopté par la loi belge le système de jaugeage des navires sur base de la «Register Ton Moorsom», qui remplaçait ainsi enfin le système empirique de 1830. Nous avons déjà attiré l'attention du lecteur au sujet de ce changement de définition, d'où de nombreuses modifications dans les listes et autres références aux navires.

Mais on peut simplifier le problème en postulant que 1000 anciens tonneaux deviennent équivalents à environ 840 tonneaux Moorsom.

Voyons maintenant quelle fut la transition de 1883 à 1900. On peut dire que l'année 1884 fut également fort importante à Ostende, car elle ouvrit l'ère des vapeurs. Ceci est vrai pour la marine marchande mais également à la pêche, car apparaît alors la «**Stoomvisserij**». Bien sûr, quelques voiliers resteront en service encore pendant quelques années, mais non point dans la proportion où ce fut le cas à Anvers. Relativons les choses: au premier janvier 1884, il ne restait plus que 16 voiliers en Belgique, ceux de l'Etat compris.

C'est le 28 septembre 1884 que fut créée à Nieuport la «**Handels-vereniging**», mais cette société n'arma qu'un seul caboteur, depuis 1885, le **STAD NIEUPORT**; il sera remplacé par le **HANDEL** après sa disparition le 25 mars 1898. Mais entre 1884 et 1898, nous n'aurons plus de nouveaux navires à rapporter, ni à Ostende ni à NIEUPORT, exception faite de **LA FLANDRE** de l'Ecole des mousses en 1886. Cet état de détresse des armements fut quelque peu compensé par la bonne marche de la ligne Ostende-Douvres, qui augmenta le nombre

de ses traversées à trois par jour en 1887. En 1888, on dénombrait par contre 219 navires de pêche, qui occupaient quelque 1250 pêcheurs.

A partir de 1888, en marge des armements, mais d'une importance capitale pour l'évolution de nos ports, nous devons d'écrire quelques mots au sujet des sociétés de dragage, qui feront de la Belgique un leader mondial dès le début du XX<sup>e</sup> siècle. Plusieurs de ces entreprises furent invoquées dans les travaux d'agrandissement ou d'amélioration du port d'Ostende. Voyons leur histoire succinctement.

### Ackermans & van Haaren

Cette entreprise débute ses activités en Belgique en 1888. Au départ, elle fut créée en Hollande par **Henri van Haaren**, qui les développa déjà d'une manière considérable. Son fils Nicolaas (1835-1904) épousa en secondes noces Elisabeth **Ackermans**; il était entrepreneur de travaux publics à Nijmegen.

On dit que Nicolaas était un entrepreneur spécialisé en travaux de maçonnerie, constructions de fortifications, terrassements, établissements de chemins de fer et constructeur de ponts; il commença les travaux portuaires et de dragage vers 1870, alors qu'il était encore installé à 's Hertogenbosch. Sa fille Elisabeth épousa en 1888 Hendrik Willem Ackermans, né à Kerkdriel en 1856 et qui s'était établi à Anvers; dès ce moment, Hendrik Willem fut associé à Nicolaas.

Le 11 mars 1895 fut créée la S.A. **Entreprise de Travaux Publics** dont Nicolaas détenait 55% et Hendrick Willem 45%. Leurs dragages de graviers servirent par exemple à la construction des forts de la Meuse à Namur.

## Emile Coppieters

Né en 1849, Emile **Coppieters** fut engagé dès 1890, et jusqu'à la première guerre mondiale, dans les chantiers portuaires ostendais, pendant huit ans en association avec trois autres entrepreneurs. Il décéda en 1922.

## Coiseau & Cousin

Un premier projet avait été proposé par le baron de Maere au roi Leopold II, qui l'approvait, afin de relier Bruges à un avant-port maritime à construire à Zeebruges. Mais ce n'est qu'en 1896 que fut approuvée et confiée aux entrepreneurs de génie civil. **L. Coiseau et J. Cousin** la construction d'un canal reliant ces deux villes, de même que la construction d'un avant-port à Zeebruges. Les deux associés étaient des entrepreneurs de travaux publics et armateurs de remorqueurs et de matériel de dragage. De 1896 à 1907, ils furent les constructeurs principaux du port de Zeebruges et du canal maritime reliant Zeebruges à Bruges.

## Dumon & Van der Vin

Encore de 1896 date l'association Dumon & Van der Vin, qui fut déterminante dans les travaux d'agrandissement du port d'Anvers. Cette société fut créée par Victor **Dumon**. Nous ne connaissons rien au sujet de la généalogie de ce dernier, mais relevons le fait qu'un certain A. Dumon fut ministre des travaux publics de mars 1855 à 1857, du temps du gouvernement de coalition de Decker; et nous retrouverons dans la deuxième partie Alphonse Dumon, entrepreneur et armateur à Nieuport entre 1924 et 1928. En 1919, Victor Dumon, qui commençait à peiner suite à de graves ennuis de santé, transforma sa maison en «**Dumon & Van der Vin**». Plus tard, en 1928, Dumon & Van der Vin devint la «S.A. d'Entreprises».

## De Cloedt

Johannes **Decloedt** était un «petit entrepreneur» installé à Bruges. Son fils Emmanuel naquit à Oostkerke le 8 décembre 1845. Or, nous nous souviendrons qu'un certain Pierre Decloedt fut le constructeur

qui lança en 1857, à Bruges et pour compte de H. Jonckheere, le brick OSCAR de 186 tonnes, construit initialement à Bruges en 1827, après une quasi-reconstruction. Nous ne pouvons malheureusement pas reconstituer leur généalogie et ne sommes donc pas certains qu'ils appartenaient à la même famille. Mais nous en formulons l'hypothèse. Emmanuel épousa une dame Ternier et orienta dès 1875 les activités de l'entreprise familiale vers les travaux hydrauliques. Entrepreneur brugeois, il fut fort actif à Ostende. Il fut sénateur de l'arrondissement de Bruges de 1912 à sa mort, survenue le 23 mai 1919. Nous pensons que c'est son entreprise qui fut la première société de dragage belge. En 1902, nous savons qu'il avait en service trois dragues, les VLAANDEREN I, II et IV, et qu'à Anvers opérait le VOLKRACHT I en 1903. Emmanuel et son fils Prosper furent impliqués dans la construction du port de Zeebruges.

Decloedt ainsi qu'Ackermans & Van Haaren se développèrent considérablement de même que quelques autres sociétés de dragage belges qui s'établirent au début du XX<sup>e</sup> siècle. Elles auront des flottes importantes et méritent qu'un livre leur soit consacré; La «politique des grands travaux» du roi Leopold II eut des conséquences maritimes tant à Ostende qu'à Bruges ou même à Bruxelles où fut créée, en 1896 également, la Société Anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles... Mais ceci fait l'objet d'une autre étude.

Les choses allaient bon train à la côte: le 10 octobre 1894 fut signée la «convention» relative à l'extension de travaux maritimes du port d'Ostende; en 1895 fut construit à Nieuport le premier bassin à flot; et en 1896 furent entamés les travaux de creusement du canal de Bruges à Zeebruges. Quel programme!

Moins de dix ans après l'extension de son service, le nombre des traversées des malles Ostende-Douvres passa à 4 par jour, deux fois par semaine. Et ceci en dépit d'un terrible malheur qui frappa la ligne en mars 1889 lors de la collision tragique entre la **PRINCESSE HENRIETTE** et la **COMTESSE DE FLANDRE**. Le 29 mars vers 10 heures trente du matin, la PRINCESSE HENRIETTE quitta Douvres, commandée par le capitaine Waffelaers, suivie un peu plus tard

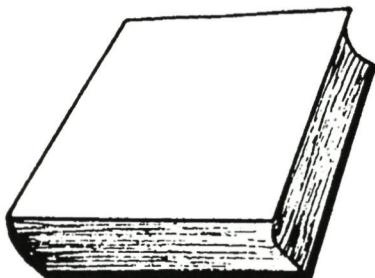
par la **COMTESSE DE FLANDRE**, en partance d'Ostende à destination de Douvres, aux ordres du capitaine Ernest Housmans. Le temps était alors convenable en dépit d'une petite brume. Mais une traversée durait alors 4 heures et demi. Or, vers 14 heures, le brouillard était devenu compact quand les deux navires devaient se croiser au large de Dunkerque. La **COMTESSE DE FLANDRE** fut prise «en écharpe» par la **PRINCESSE HENRIETTE** et coupée en deux à l'arrière des roues à aubes, à la hauteur des chaudières. Sa partie avant coula en dix minutes tandis que l'arrière continua heureusement à flotter, les chaudières ayant volé par-dessus bord en explosant. Le navire sinistré parvint à mettre une embarcation à la mer et à sauver ainsi 19 des 23 passagers; mais le capitaine E. Housmans et son second, Vermeulen furent au nombre des victimes. Le capitaine Waffelaers parvint à prendre l'arrière de la **COMTESSE DE FLANDRE** en remorque et ce n'est qu'au large d'Ostende que l'épave coula et dut être abandonnée. La **PRINCESSE HENRIETTE** rentra à Ostende le 30 à 1 heure 15 du matin et son capitaine rapporta la terrible nouvelle.

La situation des navires de mer ostendais était restée inchangée depuis 1882. Mais en 1891, la **MARIA LOUISA** de l'armement **Desmedt-Lambrechts** se perdit par suite d'une collision, et l'armement disparut. Il ne restait dès lors enrégistrés à Ostende plus que 7 voiliers dont seulement trois appartenaient à des armements indépendants (ETOILE DE LA MER, PROGRES et CECILE), les deux unités de l'Etat (VILLE D'OSTENDE et VILLE D'ANVERS) ainsi que le stationnaire VILLE DE BRUGES de l'Ecole des Mousses; de plus, Nieuport enregistrait toujours le vapeur **HANDEL**.

Toujours en 1891, l'armement **Walford & C°** organisa une tentative de départ de sa nouvelle ligne vers le Congo à partir d'Ostende, mais qui resta sans lendemain.

Depuis quelques années, les navires belges s'étaient graduellement équipés de matériel radio-télégraphique. En 1896, une première station côtière de TSF fut érigée à la Panne. Cependant, on était encore loin du temps de la fameuse «Oôôôschende Radio»...

Suite page 150...



# Boekbespreking

## FLOTTES DE COMBAT 2008

**"Flottes de Combat"**, voor de eerste maal verschenen in 1897, is voor de uitgave 2008 volledig in kleur. De 55ste editie is een zeer lijvig en fraai werk, tevens het pronkstuk van deze Franse uitgeverij in de reeks "Editions Maritimes et d'Outre-Mer".

Dit maritiem naslagwerk handelt over de marines van de ganse wereld. Alle aspecten komen aan bod met naast hun beschrijving ook foto's van de verschillende types oorlogsschepen, bewapening, gedetailleerde tekeningen, snelheid, motorvermogen, enz. enz. De auteur draagt er zorg voor dat alle gegevens om de twee jaar worden geactualiseerd. Het boek is vooral nuttig voor de Franse marine (Marine Nationale) en haar verschillende diensten, de Franse en andere belangrijke scheepswerven, de gespecialiseerde pers, historici, de leden van het "corps diplomatique", en uiteraard ook voor de echte "shiplovers" wereldwijd. Met meer dan 4650 foto's, waarvan 3020 nieuwe, 125 schema's, e.d., die betrekking hebben op de marinestrijdkrachten van liefst 172 landen, is dit werkelijk een uitzonderlijk marinevademecum.

Op dit ogenblik zijn de volgende marines de acht belangrijkste ter wereld: Verenigde Staten van Amerika: 3.000.000 T - Rusland: 1.150.000 T - China: 847.000 T - Groot-Brittannië: 476.000 T - Japan: 372.000 T - Frankrijk: 304.500 T - Indië: 227.000 T - Italië: 142.000 T.

Volgens de auteur is de US Navy blijvend veruit de absolute nummer één en de enige marine met bijna onbeperkte interventiemogelijkheden overal ter wereld. De tijd van "Britannia rules the waves" ligt wel zeer ver achter ons. Toch kampt de US Navy met financiële problemen, enerzijds door de gigantische kostprijs van de operaties in Irak en Afghanistan en anderzijds door de astronomische rekening i.v.m.



Auteur: Bernard Prézelin.

Editions Ouest-France

CS 26339 - F-35063 Rennes Cedex.

Gebonden: 274 x 220 mm - 1320 pagina's

Hardback met mooie omslag in kleur.

Prijs: € 195,00 + verzendingskosten.

Vliegdekschip Charles de Gaulle.

de studie- en ontwikkelingskosten van de nieuwe weliswaar revolutionaire eenheden. Er wordt hier vooral verwezen naar de nieuwe DDG 1000 destroyers met als eerste schip de **Zumwalt** (genaamd naar Admiral Elmo Zumwalt) en de nieuwe fregatten van het type LCS (Littoral Combat Ship). Van deze laatste zijn er op dit ogenblik al verschillende in aanbouw volgens twee verschillende concepten en bij twee scheepswerven. De afbouw en de indienststelling van het nieuwe vliegdekschip van 100.000 ton(!) CVN 21 (vliegdekschip van de 21ste eeuw) **Gerald R. Ford** zal naar alle waarschijnlijkheid ook vertraging ondervinden. Uiteraard wordt er onverdroten verder gewerkt aan ontwikkeling en bouw van nieuwe oppervlakteschepen en onderzeeërs.

De Russische marine kampt sinds vele jaren met budgettaire beperkingen, niettegenstaande de inspanningen geleverd onder impuls van ex-president en nu eerste minister Vladimir Poetin die zeer begaan is met haar ontwikkeling en mogelijkheden. Zeker in verband met de positie en prestige van Rusland op internationaal vlak hecht hij hieraan veel belang. Vooral op gebied van duikboten –wel echt een Russische

specialiteit– wordt wel één en ander verwezenlijkt. Dit jaar zal een nieuwe gigantische duikboot met ballistische wapens in dienst treden. Het betreft de **Yuriy Dolgorukiy** van 170 m lang, 17.000 t onderwaterverplaatsing en snelheid van 29 knopen! De kiellegging van het schip had plaats op 2 november 1996.

In China is men bezig met de verbouwing van een vliegdekschip uit Oekraïne (ex Varyag, ex Riga -1988 - 58600 T - 305 m) tot een opleidingsschip. Deze verbouwing gebeurt met het oog op de geplande bouw van een groter Chinees exemplaar tegen 2015. De bouw van andere nieuwe marineschepen gaat onverminderd door. Bewijs hiervan is de toename van de Chinese marine met ongeveer 50.000 T sinds de vorige uitgave van FdC in 2006.

Bij de Royal Navy wordt de eerste in een reeks van vier nieuwe nucleaire aanvalsduikboten type "Astute" tegen het einde van dit jaar in dienst gesteld: 7800 T en 29 knopen onder water. Van de zes of acht voorziene nieuwe grote destroyers van de klasse "Daring" zijn er reeds drie te water gelaten. De eerste "Daring" D32 is volop in proefvaart met een voorziene officiële indienststelling in november 2010 - 7500 T - 153

m - veel geleide wapens - heli met hangar. Dit zijn de zwaarste en sterkste destroyers ooit gebouwd voor de Royal Navy. In 2006/2007 werden 4 ALSL schepen van het type "Bay" in dienst gesteld. ALSL = Alternative Landing Ship Logistic" geschikt voor bevoorrading, landing, humanitaire operaties, enz. -16.000 T - 177 m - in GB gebouwd. Zeker een niet te onderschatten aanwinst voor de RN.

De Japanse Marine heeft in maart van dit jaar een nieuwe onderzeeboot in dienst gesteld. De **600 Mochishio** van 3.500 T - 82 m lang - 60 bemanning - 6 lanceerbuizen met 20 torpedo's kan tot 400 m diep duiken. Is laatste eenheid van een reeks van elf gebouwd tussen 1998 en 2008. Het eerste schip van een reeks van vier werd op 23 augustus 2007 te water gelaten met voorziene indienststelling in maart 2009. Het betreft de **Hyuga** van het type 16DDH (destroyer met heli). Japan noemt dit om politieke redenen destroyers, hoewel het in werkelijkheid gaat om echte "helicopter carriers". Tonnenmaat liefst 18.000 met een lengte van 197 meter - vier heli's - geleide wapens en 2 x Phalanx! Vergelijk maar even met gegevens van andere "destroyers".

De Marine Nationale voorziet in de bouw vanaf maart 2010 van een tweede groot vliegdekschip naast de **Charles de Gaulle**, in een gezamenlijke studie met Groot-Brittannië. Het betreft niet-nucleair aangedre-

ven eenheden van ongeveer 74.000 T met een lengte van 283 m en met twee 'eilanden'. Uiteraard met een uitgebreid vliegtuig- en helikopterpark. Twee schitterende nieuwe fregatten (Franse aanduiding), maar feitelijk grote destroyers, nl. D620 **Forbin** en D621 **Chevalier Paul** treden respectievelijk in dienst einde van dit jaar en in oktober 2009. Zeer goed bewapende schepen van 7.000 T en 153 meter lang. Dit jaar nog wordt de kiel gelegd van een nieuwe nucleaire onderzeeboot van het type "Barracuda", nl. de **Suffren** van 5.300 T en 25 knopen onder water. Verleden jaar is de bouw gestart van een eerste fregat in een reeks van acht type FREMM (Frégates Européennes Multi-Missions), in een gezamenlijke studie met Italië: 6.000 T - Lengte 142 meter.

Bij de Indische Marine wordt in december 2008 op de Kochi scheepswerf de kiel gelegd van een groter vliegdekschip waarvan de indienststelling voorzien is voor 2015. Het betreft de **Vikrant** van 37.500 ton, lengte 250 meter, 20 vliegtuigen en 10 helikopters - 1560 bemanningsleden. Indië huurt van de Russische marine de duikboot **Chakra**, type "Akula II", van 15 juni 2008 af voor een periode van 10 jaar. De training van de voorziene bemanningen - 300 leden - gebeurt bij de Russische marine. Het schip kan tot op een diepte van 450 m duiken. Verschillende eenheden ter studie en in aanbouw, waaronder de destroyer D63 **Kolkata** en het fregat **Shivalik**.

In Italië heeft men ook niet stilgezet, zodanig dat in januari van dit jaar het nieuwe vliegdekschip 550 **Cavour** in dienst van de Marina Italiana is getreden: 27.000 T - 244 m - 40 vliegtuigen en helikopters - ook commandoschip met uitgebreide hospitaalvoorzieningen. In februari 2008 is de nieuwe duikboot S527 **Scire** (Duits type 212) in dienst gesteld. 1.800 T - 56 m - 6 lanceerbuizen met in totaal 12 torpedo's. De nieuwe destroyers D553 **Andrea Doria** en D554 **Caio Duilio** gaan respectievelijk in actieve dienst in december 2008 en in augustus 2009. Zie ook Frankrijk **Forbin** en **Chevalier Paul**: in grote lijnen dezelfde schepen met kleine verschillen in uitrusting en sommige details.

Ten slotte besteedt FdC 2008 uiteraard ook uitgebreid aandacht aan de Belgische Marine. Twee degelijke fregatten werden onlangs overgenomen van de Koninklijke Nederlandse Marine nl. de F930 **Leopold I** en de F931 **Louise-Marie** (echtgenote van Leopold I): 3.300 T - 123 m - met helikopter en hangar ditmaal. Onze Marine beschikt tevens over zes permanent gemoderniseerde mijnenjagers van het type "Tripartite" (Frankrijk/Nederland/België) en vanzelfsprekend ook nog over andere eenheden zoals het commando- en ondersteuningsschip A960 **Godetia**, het oceanografisch onderzoeksschip A962 **Belgica**, het hulpschip A963 **Stern**, een patrouillevaartuig, sleepers enz.

Ik sluit graag af met de vaststelling dat het - zoals telkens bij "Flottes de Combat" - om een zeer degelijk en gedetailleerd werk gaat waar de lezer veel en heel lang lees- en kijkplezier aan zal beleven. Een echte aanrader voor een, voor dit genre publicatie, erg aanvaardbare prijs.

**D621 Chevalier Paul.**



Foto's: B. Prélén  
L. Van Cant

**Info: L. Van Cant**

**Vaste medewerker  
"Miniship Belgium" en  
"MSC Knokke"**

**[louisvancant@antwerpen.be](mailto:louisvancant@antwerpen.be)**

# Marine Nationale:

## Le D'Entrecasteaux tire sa révérence

Le bâtiment de sauvegarde maritime et d'entraînement (BSE) **P674 D'Entrecasteaux** est rentré le vendredi 28 juin 2008 à Brest, à l'issue d'une ultime mission; durant un peu plus de trois semaines, le BSE avait navigué en Europe du Nord avec des élèves de l'École navale et quelques cadets étrangers. Après presque 37 ans de service, le **D'Entrecasteaux** termine donc sa carrière opérationnelle au sein de la Marine nationale.

Le bâtiment hydrographique et océanique (BHO) **A757 D'Entrecasteaux** fut le quatrième bâtiment à porter le nom de l'illustre marin, après un aviso à hélices, un croiseur et un aviso colonial, respectivement mis en chantier en 1856, 1894 et 1930. Entre 1923 et 1926 le croiseur fut basé à Bruges où il faisait fonction de navire-école pour notre Corps des Torpilleurs et des Marins (CTM), avant de devenir navire-base stationnaire à Gdynia pour la Marine polonaise; le navire fut mis à la ferraille par les Allemands en 1942, mais une de ses ancrues se trouve actuellement encore comme monument devant l'école navale polonaise à Gdynia.

Le **A757 D'Entrecasteaux** fut lancé à l'arsenal de Brest en mai 1970 et mis en service le 8 octobre 1971; il fut à l'époque le premier bâtiment océanographique de la flotte française mis à la disposition du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) pour conduire des travaux océanographiques. Basé à Brest jusqu'en 1988, puis à Toulon dans le cadre de la Mission Océanographique de la Méditerranée, il revient dans son port d'origine en 1995 au sein de la Mission Océanographique de l'Atlantique (MOA). De nouvelles unités étant mises en service, il est reclassé bâtiment de sauvegarde maritime et d'entraînement (BSE) **P 674 D'Entrecasteaux** le 1er août



2003, après 32 ans de missions océanographiques; le navire affiche un regain de jeunesse avec une nouvelle vocation manifestée quand le bâtiment coordonne dans le golfe de Gascogne les moyens engagés dans la lutte contre la pollution par le **Prestige**. Basé à Brest, il est maintenu au service pour une durée de cinq ans. Outre les missions de sauvegarde et de surveillance des approches maritimes, le BSE fut chargé de la formation à la mer des écoles de la Marine. Le navire disposait d'un système de navigation dynamique lui permettant de rester sur place, même quand il effectuait des sondages et des recherches jusqu'à une profondeur atteignant 5000 mètres. Il disposait également d'une vedette de servitude ainsi que de trois vedettes hydrographiques. Le bâtiment avait comme ville de parrainage Aix-en-Provence.

### Missions du BHO A757 D'Entrecasteaux avant son reclassement en BSE P674 (août 2003)

Le **A757 D'Entrecasteaux** est chargé de mener à bien la collecte

et le traitement de données hydro-océanographiques. C'est à partir de ces données que sont réalisées les cartes marines, les instructions nautiques, les livres des feux ainsi que des études d'océanographie militaire. Si, par définition, le **A757 D'Entrecasteaux** et ses embarcations participent étroitement au recueil des mesures, le travail des 'hydros' se poursuit longtemps après, en salle de dessin, à bord ou dans des locaux à terre pour valider, présenter et interpréter ces mesures avant de les transférer à l'Établissement principal du Service hydrographique et océanographique de la marine (EPSHOM) qui réalisera le produit final utilisable par le navigateur.

### Les travaux réalisés par le bâtiment sont de deux types:

A/ Des levés d'hydrographie générale dans les départements et territoires d'outre-mer où n'existe pas de mission hydrographique permanente. Cela consiste à recueillir toutes les données (bathymétrie, marées, courants, nature des fonds,

etc.) nécessaires à l'établissement des cartes et ouvrages nautiques. B/ Des campagnes hydro-océanographiques d'intérêt militaire en Atlantique et dans l'océan Indien. L'objectif est de recueillir les données (bathymétrie, champs géophysiques, sédimentologie, paramètres physico-chimiques et météorologiques de l'océan, etc.) permettant de satisfaire les besoins spécifiques de la Défense en matière de connaissance de l'environnement marin.

### Missions du BSE P674 D'Entrecasteaux

#### Missions de sauvegarde

Surveillance des approches maritimes (mission permanente Vigimer); Soutien et police des pêches; Action de vive force, grâce à ses capacités significatives d'emport en matériel et en personnel spécifiques (ETRACO, commandos), avec des transmissions adaptées; Coordination antipollution sur zone, notamment par l'apport que constitue la présence d'un hélicoptère à son bord.

#### Mission de formation: soutien aux écoles

Le BSE a vocation à soutenir les écoles de formation du personnel de la marine. Basé à Brest à proximité d'écoles (école navale,

- Par des périodes d'embarquement, à la mer ou à quai, pour : la formation maritime ; la formation à la manœuvre; la formation navire ; la formation sécurité; la formation de l'officier. Le BSE embarque les différentes catégories de personnel (officiers, officiers mariniers, quartiers-maîtres et matelots) à l'unité ou en groupes ne dépassant pas 30 marins.



- Par la mise à disposition de sa plate-forme, pour: A/ L'ESHE (école de spécialisation sur hélicoptères embarqués) qui exprime un besoin de 100 h/an de formation et de qualification des pilotes d'hélicoptères de jour à partir d'une plate-forme, dont 50 au profit des autres armées: appontage, treuillage, VERTREP... B/ L'EPPE (école du personnel de pont d'envol) pour les cours OQA.



école de maistrance, cours des matelots, école de manœuvre, école de spécialisation sur hélicoptères embarqués (ESHE) ...), il peut être employé dans divers domaines de la formation:



*Ch. Delgoffe*

#### Missions d'entraînement

Le BSE intervient pour mettre sa plate-forme à la disposition des unités exprimant un besoin d'entraînement: l'entraînement des commandos à l'action de vive force, et le maintien du savoir-faire propre à cette composante: mise en place de commandos, largage, rendez-vous mer, récupération, assaut mer par embarcations rapides et franchissement ainsi que la descente de commandos par aérocordage; l'entraînement des flottilles d'hélicoptères (Lynx et Super-Frelon).

#### Antoine-Raymond-Joseph Bruny-D'Entrecasteaux (1737-1793)

Antoine-Raymond-Joseph Bruny D'Entrecasteaux est né à Aix-en-Provence le 8 novembre 1737. Il entre dans la Marine à l'âge de 15 ans. Au cours de sa carrière, il traverse de nombreuses régions inexplorées et dangereuses, de la mer des Indes à la Chine. Nommé contre-amiral, il appareille de Brest en septembre 1791, sur ordre de Louis XVI, à la recherche de La Pérouse, explorant l'océan Indien et le Pacifique sud. Il passe à quelques milles seulement de l'île Vanikoro, lieu du naufrage. Le 20 juillet 1793, D'Entrecasteaux succombe au scorbut mais son expédition est riche en découvertes et observations tant géographiques que scientifiques, comme par exemple l'archipel D'Entrecasteaux au large des côtes de la Nouvelle-Calédonie.

- Bibliographie - Sources:
- 1/ Mer et Marine
  - 2/ Combat Fleet of the World 2006
  - 3/ Site officiel de la Marine Nationale Française

© SEP 2008 Amicale ZM-FN Vriendenkring

## FICHE TECHNIQUE DU a757/p674 D'ENTRECASTEAUX

NOM	CHANTIER	N° DE COQUE	MIS SUR CALE	MISE A L'EAU	OPERATION NEL
D'Entrecasteaux	DCN Brest (F)	A757 (P674)	Juillet 1969	30 mai 1970	10 oct 1971

Dimensions	95.65 m (longueur) x 13.00 m (largeur) x 4.20 m (5,5 m hélices)
Déplacement	1630 T (allège) - 2058 T (standar) - 2630 T (en charge)
Vitesse	15 nœuds maximum - 12 nœuds (croisière)
Propulsion	2 SACM-Wärtsilä UD33V M4 DSH12 diesels-électriques = 2720 CV Propulsion électrique 2 hélices CPP (à pas variables) 2 auxiliaires SCHOTTEL rétractables (1 avant, 1 arrière) de 310 kW chacun
Électricité	3 groupes diesels-alternateur à 210 KW chacun
Autonomie	17.000 nautiques à 10 nœuds
Équipage	55 (7 officiers, 28 OM et 44 quartiers-maîtres et matelots) + 30 à 50 passagers
Armements	2 x 1 mitrailleuse Browning de 12,7 mm 2 x 1 mitrailleuses de 7,62 mm
Hélicoptère	1 Alouette III
Radar	2 DRBN-32 (navigation)
Sonar	Kingklip sonar de coque
Systèmes de navigation	Trident, Sydelis, Toran, GPS, Hydrac, Hydral

... suite de la page 145

Le 13 juin 1896 fut créée à Bruges la **S.A. des Pêcheries à Vapeur**, par **John Bauwens**. Le siège d'exploitation de cette compagnie se trouvait à Ostende. Au nombre de ses actionnaires, remarquons **Emmanuel Decloedt**, qui en détenait la moitié. Nous n'avons pas retrouvé d'autre documentation au sujet de **Bauwens-Van de Walle**, sinon qu'en 1896, «F. et Jacques Van de Walle» étaient actifs dans la pêche de haute mer et que c'est ce dernier qui armait la LOUISE MARIE de 97 tonnes.

Notons à cet égard qu'il ne restait à Ostende en 1897 plus que trois armements hormis les 25 qui n'armaient que des navires de pêche: **Roger-Löhr**, **Halewyck** et **Janssens-Van der Heyde**, chacun avec un seul cutter; tous trois étaient réputés «transports de homards».

En fin de siècle, c'est d'Ostende que la **BELGICA** du commandant **de Gerlache** quitta notre pays pour son expédition antarctique le 16 août 1897. Bien que le navire rentra à Anvers le 5 novembre 1899 après ce long périple, nous le retrouverons bientôt à Ostende, à la chaîne en 1900 et 1901, avant qu'il ne fut repris par la «Fondation de

Gerlache» en décembre 1901 puis pris en «charter» par le duc d'Orléans. Mais le 12 septembre 1905, la barque fut de retour à Ostende et y resta sans doute fort longtemps jusqu'à sa vente en 1916.

A. Delporte



GEORGES LECOINTE

### Rectificatif – Rechtzetting

Notre membre, Joseph Rondas, nous fait part d'une petite erreur dans l'article «Armements Ostendais et à Nieuport au XXème siècle» paru dans le dernier numéro de Neptunus. A la page 98, 2me ligne, il faut lire en effet «Capturé par la Kaiserliche Deutsche Marine» à la place de «Capturé par la Kriegsmarine».

Ons lid Joseph Rondas zendt ons een kleine rechtzetting bij het artikel «Armements Ostendais et à Nieuport au XXème siècle» in het laatste nummer van Neptunus. «Capturé par la Kriegsmarine» op blz. 98, 2de regel, moet namelijk zijn: «Capturé par la Kaiserliche Deutsche Marine».

## Met rust

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



DAM J. ROSIERS



1MC J. VIERENDEELS



1KC J. THILY

CPC J. LUCARELLI  
1LV J. VIERSTRAETE  
MPC K. DE PREE  
1MP M. MONSART  
1MC A. MARTENS  
1MC VANDENDRIESSCHE  
1MC J. VAN OVERSTRAETEN  
MTC G. VAN HOOF  
1KC W. COUDEVILLE  
1KC F. IDE  
1KC D. MISSIAEN



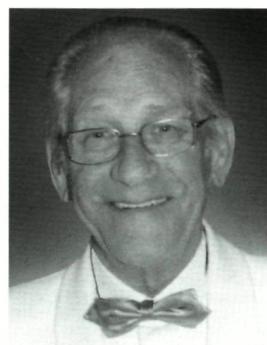
**Met leedwezen melden wij U het overlijden van:**



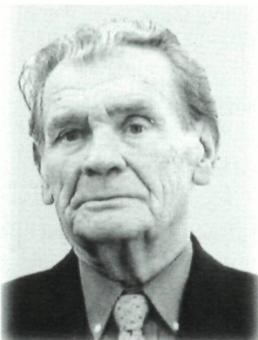
KMT W. KIMPE



KTZ (b.d.) F. DEVILLERS



1LZ (b.d.) G. DUIJCK



1OM (b.d.) G. BRUYNSEELS



1OM (b.d.) R. GUNST



1MC (b.d.) J. STUBBE

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

1LZ (b.d.) M. GORTS  
1LV (e.r.) G. TAUBER  
1MC (b.d.) G. CONSTANT  
1MC (b.d.) A. DEVREESE  
1MC (b.d.) R. PLOMTEUX  
KMT (b.d.) R. LAMMERTIJN  
1MT (b.d.) F. PLOVIE  
Mr J. RIGOT

## LEDEN WELDOENERS MEMBRES BIENFAITEUR

ADRIAENSSENS A. - TIELRODE  
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
ALOO M. Luitenant-ter-zee (R) - WOLUWE SAINT PIERRE  
ARRIGHI D. - SINT-STEVENS-WOLUWE  
BAES M. Kwartiermeesterchef (b.d.) - OOSTENDE  
BENOÏDT P. 1LZ(bd) - AVRILLE  
BERGEZ J. Korvetkapitein - ST. ANDRIES  
BERO M. - OOSTENDE  
BERTIEAUX J.-M. - EUGIES (FRAMERIES)  
BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - BRUGGE  
BLOMME W. Korvetkapitein (b.d.) - BRUGGE  
BOECKMANS R. - AUDERGHEM  
BOFFE A. - BRUXELLES  
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
BONABOT J. 1MP(ER) - BRUGGE  
BORGHIS B. 1MC(bd) - BREDENE  
BOURLET G. OMC(bd) - GRIMBERGEN  
BROUCKE D. - ASSEBROEK  
BRUYNEEL H. - OOSTENDE  
BUSARD G. Mme Vve - ERPS-KWERPS  
CAEYZEELE F. KMC(bd) - BOEZINGE  
CARLIER L. - BREDENE  
CASPEELE M. KMT(bd) - LEDEBERG  
CAUWELS Firma INTECMA E. - DE PINTE  
CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE-LE-CHATEAU  
CLAREMBEAUX M. CPF RHR - HARZE  
CLERINX R. - BORGLOON  
COLLA E. - CLAVIER  
COLLETTE J-M Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
COOLENS G. - AALTER  
COOMAN W. - HALLE  
COPPENS H. - ROESELARE  
Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES  
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
COVELIERS J. - KNOKKE-HEIST  
CUVELIER J. - OOSTENDE  
CUVELIER J-L. - BRUXELLES  
DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE  
DAMMAN L. - KOEKELBERG  
DANGOTTE J. - BOUSVAL  
DE BEURME J. Fregatkapitein - ST. LAUREINS  
DE BIE R. - BRUXELLES  
DE COCK G. - BRUGGE  
DE GERLACHE DE GOMERY B. Baron - BRUXELLES  
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN 6  
DE KIMPE E. - RUPELMONDE  
DE LANGHE-MEYERS S Mevr Wwe - ASSEBROEK  
DE METS A. Korvetkapitein (T) - VARSENARE  
DE NEVE N. - HUISE  
DE RYCKE D. - TURNHOUT  
DE SCHEEMAEKER H. - KORTRIJK  
DE VLEESCHAUWER L. Baron - ST. GENESIUS RODE  
DECHAENE E. - OUDENAARDE  
DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE  
DEGRAER P. Korvetkapitein - GRIMBERGEN  
DEGRIECK E. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE

DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee SBH - WETTEREN  
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl - WATERLOO  
DELSARTE J.-J. - FONTAINE-L'EVEQUE  
DENAUW J.-L. Eerste meester chef - JABBEKE(Snellegem)  
DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)  
DEROO J. - DESTELBERGEN  
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD  
DHONT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
DHONT G. - LIMELETTE  
DILLEN P. - BRUSSEL  
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
DUMONT F. - OOSTENDE  
DUMONT R. - GENT  
DUMONT-MAROTTE C. Mme Vve Capitaine de vaisseau (e.r.)  
BRUXELLES  
DUSAUCOIS J.CL. - LESSINES  
ECTORS M. Divisieadmiraal - HOFSTADE  
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG  
ENGELEN K. - ELEWIJT  
ESCH P. - BRUXELLES  
EYCKMANS M. LTZ(R) - LEUVEN  
FAICT M. LTZ(R) - BRUGGE  
FEYAERTS P. - ANTWERPEN 1  
FILIAERT N.V. - GENT  
GEKIERE D. Luitenant-ter-zee - OOSTENDE  
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES 5  
GHEYSENS G. - DILBEEK  
GILLON D. - BRUXELLES  
GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM  
ST. STEVENS-WOLUWE  
HAP V. Fregatkapitein - ASSEBROEK  
HEEREN G. Kapitein-ter-zee - BRUGGE  
HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES  
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN  
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE  
HENRARD D. 1QC - BRUGGE  
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
HERBOTS P. - HASSELT  
HERNOU R. - BRUGGE  
HERRLING R. Mevr. Wwe - OOSTENDE  
HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE  
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE  
HORION G. - MALEVES STE. MARIE  
HOUZEAU de LEHAIE C. - MONS  
HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITTERBEEK  
HUYGHE M. - ANTWERPEN  
HUYSMAN H. - ERWETEGEM  
I.D.P. Scheepswerf N.V. - OOSTENDE  
JACOB A. - BRUXELLES  
JACOBS A. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
JACOBS F. - BRUSSEGEM  
JACOBS R. Erefregatkapitein - WOMMELGEM  
JANDA M. 1KC - WESTENDE  
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)  
JANSSENS J. - KAPELLEN  
KARPEZ M. Oppermeest-chef - ZEDELGEM  
KESTELEYN G. - SINT AMANDSBERG  
KEVERS A.-M. - GOOKI  
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN  
LAMBRECHT Ph. - STRASBOURG

LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
LAUWERS R. - ANTWERPEN  
LEBON J. - COUVIN  
LEDOUX-COLLARD D. Enseigne de vaisseau (R) - RIVIERE  
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING  
LEROY H. - LASNE  
LOCMANT D. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (b.d.)  
PERUWELZ  
LURQUIN-BODENGHIEN J. Mme. Vve. - BRUXELLES  
MAENHOUT L. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - AALST  
MAES B Erefregatkapitein - AALST  
MAES E. - BRASSCHAAT  
MANDERLIER P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - GENT  
MARGHEM V. Maître principal (e.r.) - GEROMPONT  
MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE  
MARLIER J.M. - Mr SOIGNIES  
MARSIA L. Capitaine de vaisseau - VIRGINAL-SAMME  
MASQUELIN J-J. Capitaine de fregate R.Hr. - BRUXELLES  
MATHOT A. Capitaine de fregate (R) - HOFSTADE  
MATTON R. - OOSTENDE  
MERCIER - LANDELIES  
MICHELSENS M. Ere Eerstemeester-chef - ST. ANDRIES  
MICHLSENS P. - HOBOKEN  
MORRIS J. - SIJSELE  
MOULART Ph. Capitaine de fregate R.Hr. - BRUXELLES  
MULTI N.V. - KRUIBEKE  
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT  
- KEMPEN - GEEL  
PARIS Th. Capitaine de corvette - WOLUWE-ST. PIERRE  
PAUWELS I. - BREDENE  
PEETERS P. - OOSTENDE  
PELS A Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN  
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT ( BORNEM )  
PIETTE R. - OOSTENDE  
POELMAN P. Fregatkapitein (R) - GENT  
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE  
QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - JABBEKE  
QUEVY J. - BRUGGE  
RAMAEKERS J. Capitaine de fregate (R) - MAZY  
RENOZ G. - HEYD  
RIJCKAERT C. Fregatkapitein - WILRIJK  
ROBBERECHT W. Fregatkapitein SBH - BAARDEGEM  
ROOVERS O. - HOBOKEN  
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
SANDRAS Ph. - BREDENE  
SAUWEN J. - BRUXELLES  
SCHRAM F. - MORTSEL  
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (R) - BREDENE  
SEGERS P. - OOSTDUINKERKE  
SIMONS J-M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPELLEN  
SOETENS Y. Capitaine de frégate(R) - OOSTENDE  
STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE  
STIENNON D. Meester-chef - KNOKKE HEIST  
SUYS S. Korvetkapitein - ASSEBROEK  
TAUBER G. - TERVUREN  
TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
THEYS C. - BRAIVES  
THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (R)  
BRAINE-ALLEUD  
TRUYENS L. - BRUGGE

V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - BIERBEEK  
VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUSSEL  
VAN BELLE-VAN DEN BOGAERDE L.  
SINT-AMANDSBERG  
VAN BOGAERT Luitenant-kolonel - BREDENE  
VAN BRANDE F. - WATERLOO  
VAN BUSSEL M. Fregatkapitein (R) - GENT  
VAN CLEVEN M. Korvetkapitein - DEERLIJK  
VAN DAMME J. - HOUTHULST  
VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BREDENE  
VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
VAN DEN BOSSCHE P. - MECHELEN  
VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER  
VAN DEN BULCK P. Kapitein-ter-zee(R) - ANTWERPEN  
VAN DEN EECKHAUT N. Mevr. Wwe. - MIDDELKERKE  
VAN DEN STEEN L. Capitaine de corvette - GANSHOREN  
VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R)  
MECHELEN  
VAN DER BEKEN C. - ITTERBEEK  
VAN DER BEKEN-SANDRAS - BOUSSU  
VAN DER PLANKEN-HUYSMANS - RUMST  
VAN DURME M. - EEKLO  
VAN LIDTH DE JEUDE Ch. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R)  
MIGNAULT  
VAN NECK D. - AALST  
VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - TERWAGNE  
VAN RYSEN Ph. - SOIGNIES  
VAN SPRANG J. - GENT  
VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ  
VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee - DE HAAN  
VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK  
VANDERPERREN F Korporaal Chef (b.d.) - STERREBEEK-ZAVENTEM  
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN  
VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP  
VANMAELE F. - OOSTENDE  
VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein  
BOVEKERKE  
VANTORRE P. - OOSTENDE  
VERBOUW K. Korvetkapitein - RUDDERVOORDE  
VERDONCK F. - WILRIJK (ANTWERPEN)  
VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT-ANTWERPEN - MORTSEL  
VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES  
VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUSSEL 4  
VERRIEST H. - OOSTKAMP  
VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE  
VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee (R) - ANTWERPEN  
VERVACK M. - OOSTENDE  
VERVENNE R. - LAARNE  
VOITH S.A. - BRUXELLES  
VYNCKE W. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
WARNAUTS P. Vice-Amiral - SINT-ANDRIES  
WITTOCK L. - BRUGGE  
WOUTERS C. - BRUGGE  
WOUTERS M. - OOSTENDE  
WYNSBERGHE J. Luitenant-kolonel - ST. KRUIS  
ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 27 oktober 2008  
Clôturé à la date du 27 octobre 2008



## Partner van de Marines wereldwijd

### – Verhoging van de doeltreffendheid van de missies

Marines moeten gezamenlijke operaties kunnen uitvoeren om de bedreigingen van vandaag en morgen te bekampen. Als leidend systeem integrator, bieden en ondersteunen we intelligente oplossingen voor maritieme oorlogsvoering, gecentraliseerd netwerk operaties en maritieme veiligheid.

EADS Defence & Security – De toekomst in netwerken

## Partenaire des Marines du monde entier

### – Augmentation de l'efficacité des missions

Les Marines ont besoin d'effectuer des opérations communes pour combattre les menaces d'aujourd'hui et de demain. Comme leading intégrateur de systèmes, nous fournissons et supportons des solutions intelligentes pour la guerre navale, les opérations réseau - centré et la sécurité maritime.

EADS Defence & Security – Le futur en réseau

EADS Defence & Security Systems Belgium NV | Siemenslaan 16 | B-8020 Oostkamp  
Phone: +32 (0) 50.831-802 | Fax: +32 (0) 50.831-803 | [www.eds.com](http://www.eds.com)



**EADS**  
**DEFENCE**  
**& SECURITY**