

NEPTUNUS

MARINE

MARITIEM TIJDSCRIFT - REVUE MARITIME

Verschijnt om de vier maanden - Paraît tous les quatre mois

55e jaargang - 55e année nr 302 - 2012/1



Corsaires de Flandres (III)
Leurs navires,
leurs croisières

1MC Prosper Luca BEM

Belges à bord du
Titanic

Quo Vadis
Haven Oostende



DEFENSIE
LA DÉFENSE

.be



"NEPTUNUS"

Maritiem tijdschrift
van de Vereniging voor Hulpbetoon
in de Marine

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

55e jaargang - 55e année
nr. 302 - 2012/1



Verkoop & Aboonnementen Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 6

Jaarabonnement (3 nummers)
Abonnement annuel (3 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 17,00

Beschermend lid / Membre protecteur
€ 19,50

Weldoend lid / Membre bienfaiteur
€ 24,50

Erelid / 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. : 050/55.87.38 (iedere donderdag, chaque jeudi)

Fax: 050/55.09.15

E-mail: neptunus.marine@mil.be

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

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
J. Leye

Fotobewerking - Traitement des photos
A. Coupé

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité
J.-C. Vanbostal

Redactieraad - Comité de rédaction:

Voorzitter - Président: J-C Liénart

L. Delprat, J-P. Hosdain, A. Jacobs, J. Leye, L. Naessens, F. Philips, H. Rogie, J.- C. Vanbostal, M. Van Bussel, E. Van Haverbeke, H. Drago, J.-Y. Patris.

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'entièr 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.

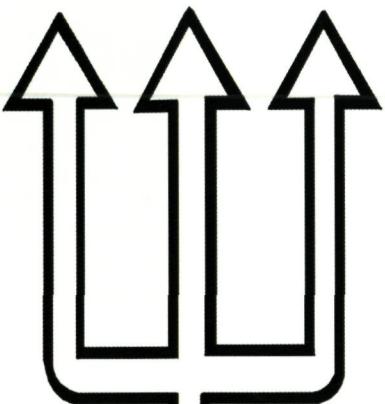
ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende

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

Cover : ©



INHOUD

SOMMAIRE

nr 1 april
 avril 2012

Vuurtorens: erkend maritiem erfgoed of net niet?

door Saint Bernard du Spuikom 02

Corsaires de Flandre (III)

Leurs navires, leurs croisières

par J. C. Liénart 05

1MC Prosper Luca BEM

door T. Beuselinck en J. Van Herck 12

Un concept résolument évolutif : le X-Bow Ship

par F. Philips 22

Info Marine

24

Belges à bord du Titanic

par J.C. Liénart 30

Mijn vader Bernard Maes

**Een der laatste, zo niet de laatste, en het langst
in dienst bij de ontmijnningsdienst**

door M.-R. Maes 31

**Nos armements de navires de mer au XIXème et
au XXème siècle à Ostende et à Nieuport (IX)**

L'Entre-deux-guerres: 1919-1939 (suite)

par A. Delporte (†) 33

**Maritiem-industriële dynamiek van Oostende
heeft nood aan forse impuls**

door Henri Rogie 39

Quo Vadis Haven Oostende

door H. Rogie 41

Short Sea Shipping : nieuw record in 2011!

Bron : Shortsea Shipping Vlaanderen 43

La malédiction du Fuel lourd!

par G. Linet 44

Oproep aan alle leden van de Marine

47

Petites Plongées dans la Boîte aux Souvenirs

A propos de Crests, Ecussons, Blasons de

navires et autres

par J.C. Liénart 48

Lijst gepensioneerden/Liste des pensionnés

53

Overlijdens - Décès

54

Leden Weldoeners / Membres bienfaiteurs

56

Vuurtorens: erkend maritiem erfgoed of net niet?

Vlaamse maritiem erfgoed is belangrijk. Voor kenners zoals wij natuurlijk, maar ook voor de overheid?



Foto 1

Onlangs lasen wij in dit blad het verhaal van de **t/s Paster Pijpe**, waarvan Vlaams minister Paul Van Grembergen (Spirit), bevoegd voor Monumenten en Landschappen, een besluit ondertekende op 4 april 2003 waardoor dit schip als eerste in Vlaanderen, erkend werd als 'varend erfgoed'. Dit stuk patrimonium was zo goed als gered, maar ging toch in juli 2011 naar de sloop te Gent.

Een eenmalige vergissing zou u denken of een gebrek aan dossierkennis; zeker niet, want hier komt een volgend voorbeeld uit hetzelfde vaatje getapt. Dit keer regio Nieuwpoort.

De oorsprong van deze havenstad gaat terug tot 1100 na Christus. De haven, gebouwd op de linkeroever van de monding van de IJzer -waar het landschap sterk verschilde van wat we nu kennen- had reeds in de 13de eeuw twee vierboetes*. Beide werden gebouwd in 1284 buiten de stadsmuren, hoogstwaarschijnlijk onder de supervisie van de abdij van St. Idesbald en onder impuls van de Vlaamse gravin Margareta van Constantinopel (1244-1278) en haar zoon Gwijde van Dampierre (1278-1305). Deze laatste versterkte de muren van Nieuwpoort met de St. Laureins Toren, ook bekend onder de naam *Tempeliers toren* of *Duve Torre* en liet beide Vierboetes bouwen op één lijn met de eerste toren, zodat tijdens de dag de zeelui een bijkomende bebake-

ning hadden. Door de twee vuurtorens en de toren op één lijn te laten samenvallen, en aldus een 'alignement' te maken, konden schepen zich in de juiste positie plaatsen om de Vlaamse Banken te vermijden en de haven veilig binnen te varen. Dit principe wordt vandaag nog steeds gebruikt in sommige havens zoals Oostende.

In die periode was Vlaanderen een grote culturele en economische pool. De *Hanze*, actief tussen de 12^{de} en 17^{de} eeuw, was een verbond van handelssteden in de Baltische zee (Oostzee) en de Noordzee, die het recht hadden gekomen om ook handel te drijven vanuit Nieuwpoort. De goederen werden van hieruit, via de binnenvateren, naar Ieper en het binnenland gebracht. Anderzijds exporteerde men laken, linnen en wol. Tijdens eeuwen bewezen deze vierboetes hun dienst, hoewel vaak geteisterd door natuurkrachten, brand of oorlogen. In 1794 werden zij zo toegetakeld door bombardementen van de Franse troepen, dat de Kleine toren definitief in onbruik kwam en niet herbouwd werd.

De Grote toren werd slechts gerestaureerd 60 jaar later, vanaf 1855, en functioneerde 30 jaar lang, tot in 1885, met een plat dak. Aan het einde van de 19^{de} eeuw (1892) kreeg de Grote toren opnieuw een puntdak. Opvallend is dat deze Grote vierboete tot in 1914 de enige bestaande middeleeuwse vuurtoren was van onze kust. Maar tijdens de slag van de IJzer (van 18 tot 22 oktober 1914), vond men dat hij te opvallend was en als richtpunt voor de Duitse artillerie kon gebruikt worden, zodat het Belgische leger het bouwwerk dynamiteerde op zondag 18 oktober 1914.



Foto 2

* = Vierboete: oud Nederlands: VIER = vuur; BOETE = baken, maar volgens andere bronnen = tol. Of uit het Frans: BOUTER LE FEU, vuur aansteken, wat 's avonds, boven de toren gebeurde om een 'lichtsinaal' te geven aan de zeevarenden!



Foto 3

De ruïnes werden opgeruimd in 1930 en zelfs de herinnering aan de juiste plaats ging verloren. Tot 65 jaar later, begin 1996, wetenschappers van het Instituut van het Archeologisch Patrimonium van de Vlaamse Gemeenschap onder leiding van archeoloog en vriend (wijlen) Luc Casaer, de plaats van de vierboete terugvonden en de funderingen opgroeven. Op het schiereiland genoemd de *Kromme Hoek*, tussen de Vlotkom en de Noorderhaven, werd de Grote vierboete, oorspronkelijk een 30tal meter hoog, hexagonaal en met een diameter van 8 meter, blootgelegd.

Op 22 oktober 2003 interpelleerde Jacky Maes, Vlaams parlementslid voor de Sp.a, zowel minister Van Grembergen als minister Bossuyt omtrent het beheer en de bescherming van de vuurtorens langs onze kust: «*Worden de vuurtorens langs onze kust straks geklasseerd als werelderfgoed?* (...)».

Minister van Grembergen antwoordde dat «...vuurtorens niet als maritiem erfgoed beschermd kunnen worden maar wel

als onroerend erfgoed, overeenkomstig het decreet tot bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten. Onder het begrip 'maritiem erfgoed' vallen alleen schepen, boten en drijvende inrichtingen. (...)»

Door deze bescherming rust een plicht op de eigenaar of vruchtgebruiker om de vuurtorens in goede staat te houden. (...).»

«Ook de ruïne van de middeleeuwse vuurtoren Vierboete te Nieuwpoort is beschermd», zei toen de Sp.a - politicus. En wij namen toen foto's (nr 1 en 2) van deze middel- eeuwse site.

Wat later, in november 2005, kwam de bevestiging uit de politieke wereld dat «... De Nieuwpoortse vuurtoren [N.v.d.r.: de actueel wit en rood gestreepte, 26 m hoog, met een draagwijdte van 14,9 N.M. opgericht in 1949 – zie foto nr 3] is voortaan een beschermd monument. Het besluit is door Vlaams minister D. Van Mechelen goedgekeurd. De vuurtoren is, net zoals zijn beschermde broer in Oostende, van historisch en industrieelarcheologisch belang (...). **Wat de ruïne van de middeleeuwse Vierboete van Nieuwpoort betreft, die is al geklasseerd.**»

Cfr.: www.politics.be/persmededelingen/3685.

Juist, maar sindsdien gebeurde er niets meer. Geen investeringen van de overheid noch van de vruchtgebruiker van het terrein



Foto 4

om de site te beschermen tegen de weersomstandigheden en verdere degradatie. Onlangs gingen we opnieuw ter plekke een kijkje nemen en vonden deze ruïnes zelfs niet meer terug! Geen enkele aanduiding of markering viel er te bespeuren. Geen verwijzing naar de geschiedenis of al was het maar een hint om de herinnering veilig te stellen voor de vergetelheid...



Foto 5

Een mooi grasveld kwam in de plaats ten voordeel van *beautiful people*, leden van de lokale yacht club! (Foto's 4 en 5).

Wij dachten nog steeds dat een gegeven woord en de nodige handtekeningen een engagement waren voor het behoud van ons erfgoed en collectief geheugen, en dat politici consequent waren in hun zeggen en doen!

Eens te meer ... niet dus!

Saint Bernard du Spuikom

Legende Foto nr. 6: Zo zag de Vierboete eruit vóór 1914 (Schaalmodel).



foto's : © Fr . Philips



Le navire corsaire

Nos marins comprirent très vite que pour réussir une campagne de course (Te kaeperen vaeren), il leur fallait des navires de bonne marche, manœuvrables et rapides, portant bien la toile par petit temps comme par grand vent, pour courir sus ou prendre la fuite devant plus gros que soi. Il fallait aussi qu'ils fussent bien pourvus d'hommes pour avoir le dessus au combat, ainsi que pour munir les prises d'un équipage qui les ramènerait à bon port. On racontait bien dans les tavernes du port, autour de chopes de bières bien mousseuses, les exploits de la 'Haringbende', ces jeunes audacieux qui s'entassaient à vingt dans la cale à poisson d'un chalutier (haringbuis), ne laissant sur le pont que le schipper et deux matelots, anglais ou écossais de préférence, et qui allaient vendre leur pêche dans un port d'Angleterre. Et là, à la nuit tombée, ils s'en allaient, dérivant au courant et aidés de quelques coups de godille, aborder une flûte marchande endormie au mouillage. Abattre silencieusement le 'watchman', couper l'orin de l'ancre et mettre à la voile tout aussi silencieusement que possible, était pour eux un jeu d'enfant! Ils ramenaient leur prise en jubilant.

Mais on ne fait pas souvent des coups comme celui-là. Aussi les armateurs désireux de ne pas risquer outre mesure leur bon argent, faisaient construire de bons bateaux, frégates légères ou senaux bien adaptés à la course. L'histoire en a gardé un exemplaire, pas chez nous bien sûr, mais en Suède, où un très célèbre architecte naval en a fait l'étude et relevé les plans de ce qu'il nomme un 'flemisk kapare' ou 'vlaamsche kaper' (corsaire de Flandre). Cet architecte s'appelait Frederick Chapman et le navire le **Neptunus**. Voyez comme le monde est petit!

Cette petite frégate de 16 canons fut construite à Ostende en 1691 par un certain maître charpentier de marine, Pieter Wiederbrüner. Elle servit à nos corsaires

jusqu'en 1717 lorsqu'elle fut vendue en Suède à Nils Schruuf de l'armement Gylenschruuf, armateurs à la course, pour servir contre la Russie et le Danemark, avec lesquels la Suède et la Norvège -formant à l'époque un seul et même pays- étaient en guerre. C'est de cette manière que F. Chapman en eut connaissance et l'inclut dans son livre 'De architectura navalis', catalogue des plus illustres navires de son époque. Au départ de cette source le musée maritime de Göteborg en a fait faire un modèle réduit au 1/12me et une grande toile qui orne un des murs du musée, peinture que nous reproduisons ici. C'était un navire très rapide; par bon vent il filait allègrement ses 16 noeuds, ce qui est très exceptionnel, les yachtsmen de la voile en conviendront.

Le **Neptunus**, sous pavillon bourguignon -celui de nos marins de l'époque- avait été commandé par un de nos célèbres capitaines, Michel Mansfelt (1655-1717) pendant la guerre de succession d'Espagne. Il avait aussi exercé le commandement des navires d escorte des convois marchands entre Ostende et l'Espagne. C'étaient là de grandes frégates qui, tel le **Sint Franciscus**, armaient jusqu'à 24 canons et dont l'équi-



La frégate corsaire d'Ostende "Neptunus" par C. Adam

page était de 196 hommes. Nos sources montrent que comme capitaine-corsaire Mansfelt ne fit pas moins de quinze prises. On sait également qu'il commandait encore à la mer à l'âge de 70 ans. Il était contemporain des capitaines Philippe van Maestricht, Demoer, Bestenbustel, Derudder et Lauwe-reyns que nous avons déjà mentionné.

Caractéristiques du Neptunus

Longueur hors perpendiculaires	82 pieds ou 25 mètres
Largeur hors tout	23 pieds ou 7,10 mètres
Tirant d'eau	11, 3/4 pieds ou 3,35 mètres
Déplacement	7.477 pieds cube ou 265 T.

A titre de comparaison, il était un peu plus court que le **Zénobe Gramme** (28,15 m) mais un peu plus large (6,85 m); son tirant d'eau équivalait à celui du **Godetia**. Son déplacement était moindre qu'un de nos ex-dragueurs côtiers MSC (390 T.) Son armement consistait en 16 canons de 6 disposés sur le pont principal, 8 de chaque bord, et de 8 pierriers dont 2 étaient disposés en chasse sur le gaillard d'avant (les pierriers sont de petits canons en bronze montés sur pivots et qui tirent à mitraille). Les canons de 6 tirent des boulets de fer de six livres; ils pèsent chacun 850 kg et leur affût 165 kg, et nécessiteront trois canonniers pour les servir (1 homme par 300 kg). Le **Neptunus** devra donc compter 24 canonniers parmi les hommes non nécessaires à la manœuvre ou 48 si on croit devoir tirer des deux bords à la fois.



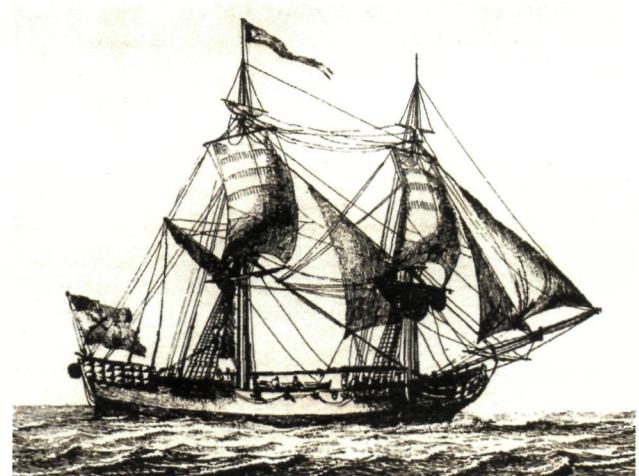
Une peinture murale du « Neptunus » conservée au musée de Göteborg

On comprend déjà au vu de ces chiffres que pour faire un bon navire-corsaire, il ne faut pas handicaper sa marche par le poids de l'artillerie et des munitions, ni par son double équipage, ses vivres et son eau potable et cela pour un nombre 'x' de jours à la mer. Ce nombre est la seule valeur variable dans les calculs qui procéderont à la définition de la taille et la forme du bâtiment. F. Chapman établit dans ses commentaires les formules dérivées de ces éléments pour construire ce type de navire. On en conclut que la croisière idéale devait être de courte durée, c. à d. pas plus de 60 jours. Et pour que la croisière en Course puisse

être profitable l'on devait disposer d'un bon réseau d'espions dans les ports ennemis et de reconnaissances effectuées par des embarcations légères et rapides envoyées à la découverte. Il n'était pas exclu non plus que, pour obtenir un bon rendement, plusieurs corsaires s'entendent pour naviguer de conserve, quitte à se partager les gains.

Les croisières

La Course représentait à coup sûr un investissement hasardeux, car toutes les croisières n'étaient pas également profitables. Nous allons pour nous en convaincre prendre comme exemple une croisière ordinaire mais bien représentative du temps: celle du capitaine ostendais Carlos Jonckheer en commandement du navire 'La Duchesse de Bavière' ou plutôt De **Hertoginne van Beieren**, comme elle s'appelait en réalité en flamand. C'était ce qu'on appelait un 'snauw-bark', ou senan en français, armé



Un Snauw

de 6 pièces de canon 6, naviguant en commission de course accordée par S.M. le Roi d'Espagne (Charles II) en 1692. Je rappelle que nos provinces étaient à l'époque sous domination espagnole et ce jusqu'en 1714, où elles passeront sous le régime autrichien et qu'elles étaient prenantes, bon gré mal gré, dans la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) contre la France qui, tout juste 30 ans auparavant, leur enleva Dunkerque et, avec cette ville portuaire, tout ce qui est actuellement le Pas-de-Calais. Les alliés sont l'Autriche, l'Angleterre, la Savoie, quelques principautés allemandes et, par extraordinaire, aussi les Hollandais. Les gouverneurs de nos provinces sont le duc Maximilien-Emmanuel, Electeur de Bavière, et sa femme Theresia Kunegunde, princesse de Pologne, d'où l'on appréciera le nom de 'Duchesse de Bavière' donné par complaisance et opportunité à ce senan qui devait bien en avoir porté un autre auparavant.



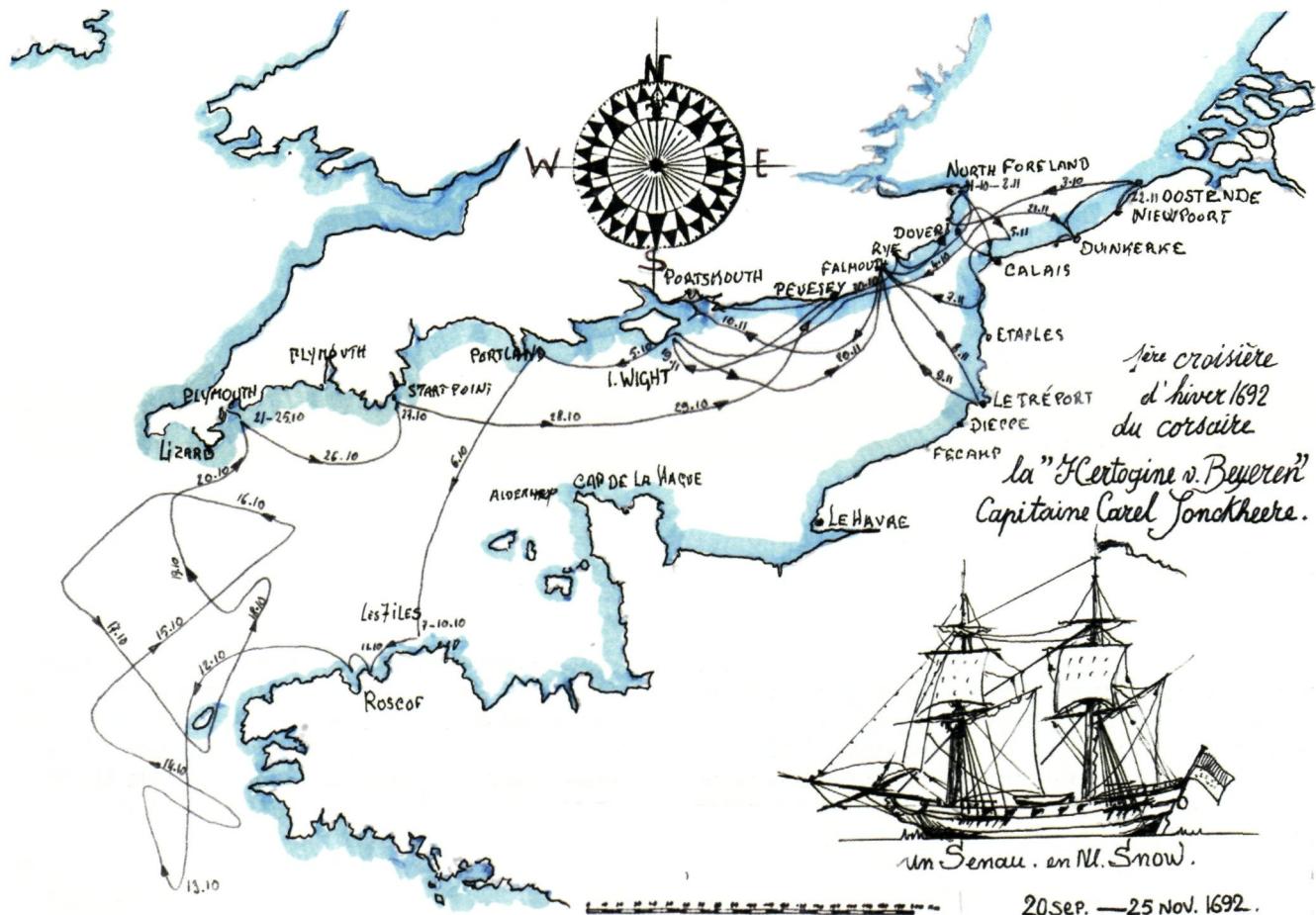
Exemple de placard annonçant la vente aux enchères d'une prise

Un senan est un navire typique de nos eaux de la mer du Nord. C'est en réalité un 'brick-goélette' à deux phares carrés (2 mâts), muni également à chaque mât d'une voile aurique (gaffeltuig) dont la corne est fixée à poste sous les huniers, ou bien dont la mâchoire peut glisser sur un espar accolé au bas-mât appelé le bâton de senan. Cette disposition du gréement a pour but de corriger la faiblesse du brick qui a peine à virer de bord et de remonter au vent. En effet, sous ses deux voiles auriques et ses voiles d'étais, le navire

aura presque les qualités des goélettes. Ce petit navire peut aussi border 8 avirons par de petits sabords pratiqués dans le pavois.

'La Duchesse' est en effet un très petit navire, ne jaugeant que 12 'last', ce qui exprimé ici en mesure flamande – le last valant à peine 2.000 kg- revient à 24 tonneaux de jauge. Pour la croisière de 1692, que nous allons examiner, l'équipage s'élève à une quarantaine d'hommes. On y compte e.a. 5 mousses et 16 matelots, et dans la maistrance 1 maître-voilier, 1 maître-canonnier, 1 gréeur, 1 calfat, 1 charpentier, 1 cuistot, 1 bottelier (steward), 1 coxcel (coxswain), 2 quartier-maitres et 3 officiers. Le navire appartient à Paul Bauwens, un armateur ostendais. Le capitaine a 37 ans.

Le navire appareilla d'Ostende le 20 septembre 1692 et rentra à son port d'attache deux mois plus tard, le 25 novembre, ayant croisé à la recherche d'une proie en Manche jusqu'au débouché de l'Atlantique. Nous en donnons une carte levée sur les dires de son journal, sorte de rapport de mer remis par le capitaine au siège de l'Amirauté et que l'on peut consulter aux Archives du Royaume au registre des prises AD 596. Ce journal est rédigé dans le west-flamand de l'époque et s'intitule: "Guernaal van den Cpan. Carlos Jonckheer, comandeerende



een snauw die Godt bewaert, genaemt 'De Hertoginne van Beieren', gemonteert met 6 stukken canon, vaerende met Commissie van Sin Conincklike Majesteyt van Spaenje ten orloog".

Dans nos eaux à l'automne le temps n'est pas des plus agréables; aussi, ayant appareillé après le coucher du soleil, le vent soufflant du NE grand frais ('met een redelick coulte'), notre corsaire droppe l'ancre en rade et y passe la première nuit de sa croisière. Mon expérience des hommes et de la mer me dit que ce n'est pas tant l'état de la mer et du vent que celui de l'équipage qui a sûrement déjà dépensé son avance sur solde dans les tavernes du port, qui aura décidé le capitaine à mouiller en rade pour la nuit. Et, en effet, le lendemain au lever du jour, il met à la voile, lève l'ancre et se rapproche de la côte afin d'embarquer le reste de son équipage ('en met den eersten ons volcomen volck aan boord te bekomen'). On comprend donc qu'une partie de son équipage n'était, la veille, même pas en état de rallier le navire à l'heure du départ. Le vent a sauté au SW modéré ('ZW redelick'). Le corsaire, ayant aperçu quelques voiles dans l'ouest, se met en chasse. Il s'en approche assez pour voir que ce sont trois 'boeiers' (fonds-plats à dérives latérales, très usité dans les Pays-Bas à la pêche et au transport), qui se rendent au port de Nieuport. Il est midi et notre capitaine se résout à mouiller devant le port de manière à ce que le canot du pilotage puisse lui amener d'autres hommes pour compléter son équipage! La mer est grosse et le vent fraîchit à ce point que vers le soir Jonckheer trouve raisonnable de se réfugier au port où il se trouve contraint par la tempête qui s'est levée, de rester jusqu'au 3 octobre, soit 12 jours. Ce sont les équinoxes ...

Les rôles d'équipage ne correspondent plus car certains hommes n'ont pas rallié, d'autres se sont engagés, ce qui causera bien des problèmes à l'heure de la répartition du 'price money', les parts de prises au retour de la croisière.

Le 3 octobre à 04h30 'par la grâce de Dieu', le vent vira au NE; notre corsaire, sorti du port, pique à l'ouest et se met en chasse sur plusieurs voiles aperçues au loin et qui, vers 14h30 s'avèrent être des navires de guerre. Pour les éviter il altérera sa course au SW et au matin du 4 il se situe dans les 'Hoofden', ce qui signifie dans le Pas-de-Calais, au plus étroit entre Manche et mer du Nord. Le corsaire longe la côte anglaise et vers 14h00 aperçoit une voile sous Pevensey et la prend en chasse. Celle-ci hisse alors son pavillon de Zélande: un allié donc et à regret le corsaire la laisse aller. Il reprend sa route

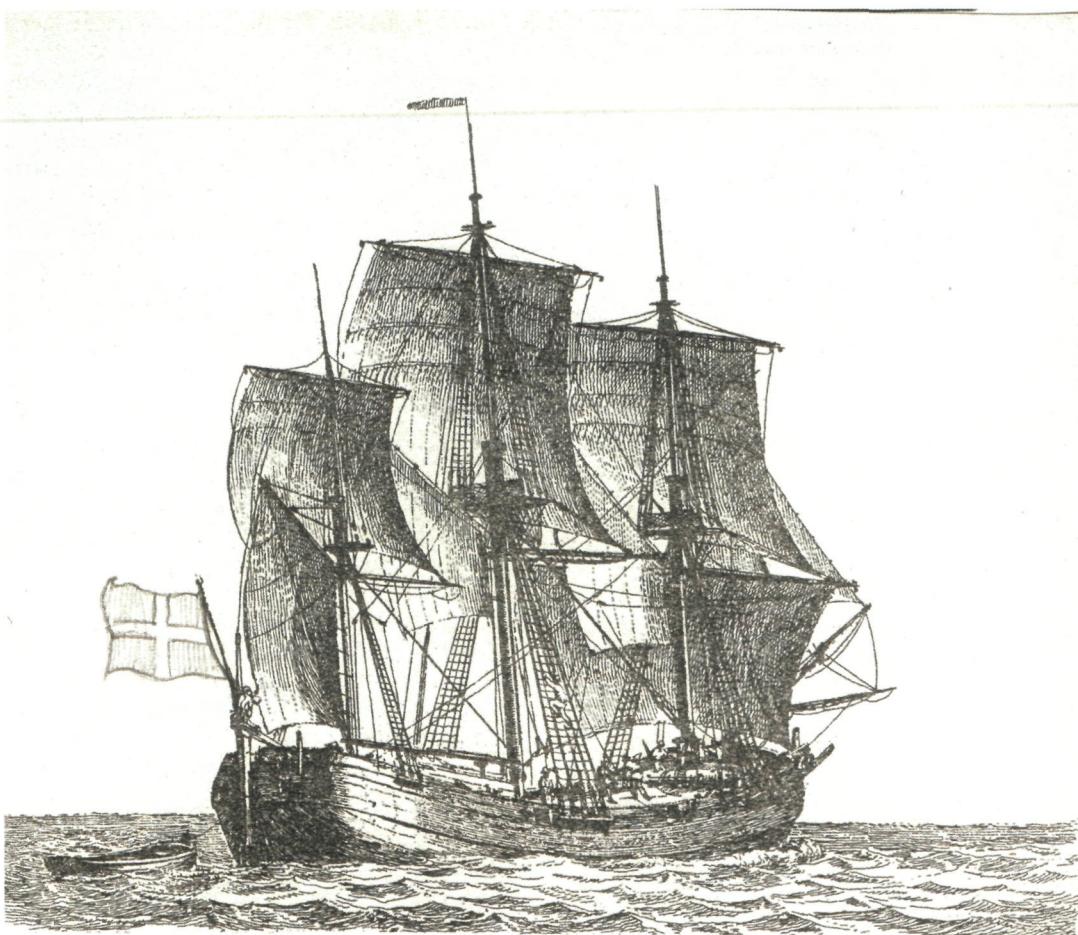
jusqu'à l'île de Wight, qu'il a en vue le soir tombant (on peut calculer qu'il a couru à une vitesse moyenne de 9,5 noeuds). Jonckheer fait mettre à la cape courante pour la nuit et au jour levant l'île est toujours en vue. Le vent ayant passé au NNE il se rapproche, sous voiles d'étais et 'longhoorn' (la voile à corne), de la terre lorsque survient une frégate qui le prend en chasse. Notre corsaire vire de bord et fuit l'ennemi plus fort que lui, toutes voiles dehors, vers le large. La frégate n'abandonnera la chasse qu'à la nuit tombée.

Au matin du 7 octobre notre corsaire est en vue des Sept îles au large des côtes du nord de la Bretagne. Il y rencontre, bien abrité du vent derrière les îles, le corsaire ostendais du capitaine Passchier Perre, avec qui il s'entend pour courir ensemble aussitôt que le vent sera plus maniable. Ils y resteront trois jours sous le vent des îles et ne reprennent la course que le 11. Remis en route ils rencontrent un corsaire français de 8 canons qui se réfugie dans les eaux de Roscoff; le vent tombant, ils ne se hasarderont pas à le poursuivre dans ces eaux semées d'écueils. Comprenez: il est rare qu'un corsaire s'en prenne à un autre, le jeu n'en vaut pas la chandelle, car à la vente d'une telle prise non chargée de marchandises il n'y a pas beaucoup à gagner.

Le 12 ils arraïonnent* une galiote danoise venant de Saint-Martin en l'île de Ré, mais l'état de la mer ne permet pas de l'amariner. Une tempête se lève, les voilà à la cape, et le 13 au lever du jour le capitaine Jonckheer se trouve seul au sud d'Ouessant, à hauteur de Quimper. Le vent faiblit et notre corsaire remonte en Manche, louvoyant par vent contraire jusqu'à la nuit où, à la cape, il dérivera vers le SE. Il remonte le 14, le vent fraîchissant toujours du NE, le foc au bas ris. Le 15 le vent passe à l'ESE grand frais, il remonte en route au nord-ouest et dépasse Ouessant, lorsqu'il aperçoit au vent trois frégates. Il abat en grand et prend la fuite au vent arrière, de deux heures de l'après-midi jusqu'à trois heures du matin où, se croyant hors danger, il se met à la cape et se retrouve le 15 à midi par 49°16 de latitude et laisse courir.

Le 16, vent toujours au NE mais praticable, il tombe sur un gros navire marchand de l'Inde de 40 canons et escorté par une frégate (probablement une de celles déjà rencontrées et envoyée en protection de cet 'India-man'). Notre corsaire préfère prendre le large devant l'attitude menaçante de la frégate et se retrouvera le 17, au lever du jour, en vue d'Ouessant. Le vent d'ENE lui permet enfin

* Arraisonner = inspecter – Amariner = prendre possession du navire en mettant le monde à bord



Drie-mast Galyoot Zeylende by de wind

Galiote danoise

de remonter la Manche, lorsqu'à la fin du quart de jour nos corsaires aperçoivent une voile par bâbord arrière; ils laissent porter et par vent arrière la prennent en chasse. C'est un trois-mâts barque britannique chargé de grains, venant de Cork, et enlevé par un corsaire de St-Malo. Nos Ostendais maîtrisent sans peine l'équipage de prise français, font prisonnier le lieutenant François Leblanc de St-Malo, en charge de mener la prise à son port d'attache, et de conserve remontent vers la côte anglaise qu'ils ne peuvent rallier qu'en louvoyant.

Le 20 octobre, apercevant une voile dans l'ouest, notre corsaire la prend en chasse mais, la reconnaissant comme Irlandais de Drenton, venant de Nantes, chargé de vin et de sirop, il ne peut que la laisser poursuivre sa route, lui-même reprenant la sienne jusqu'à être en vue du Cap Lizard, au soir du 21, à la fin du petit quart, la 'platvoetwacht'. Le vent étant toujours debout notre capitaine se décide à faire escale sur la côte anglaise, pour y prendre de l'eau pour lui est sa prise (je rappelle ici que l'Angleterre est notre alliée au cours de cette guerre-ci).

Nos corsaires entrent le 22 vers 4 heures du matin en rade de Falmouth. Pas de chance, les Anglais sont inflexibles; leur prise étant un bateau anglais il doit leur être remis. Les discussions vont durer jusqu'au 25, mais bon gré mal gré, nos Ostendais, à l'ancre sous les canons du fort, vont devoir abandonner leur prise, faite pourtant aux Français. Le capitaine Jonckheer ne dit rien dans son rapport de mer de la rétribution qu'il a bien dû recevoir des Anglais, pour prix de la restitution d'un de leurs navires, que ce soit de la part

des commerçants soulagés de retrouver leur chargement, de l'armateur qui retrouve son bateau ou de l'Amirauté qui devait s'en porter garant. Restant au port du 20 au 26, alors que le temps est soudain au beau, tout laisse à croire que l'équipage s'est bien servi (les Anglais réclament une part du chargement: des ballots de tabac ont disparu!!) et a passé ces jours-là à faire bombance. Ne leur donnons pas tort. Pour la forme ils ont gardé le lieutenant Leblanc, qu'ils remettront à leur armateur, qui en tirera une rançon dont sans doute ils ne verront jamais la couleur. Je pense que le 'frenchie' a dû fêter ces événements avec nos Ostendais; entre marins de quel bord que ce soit on s'entend toujours devant un bon verre.

Après avoir rempli leurs cuves d'eau douce nos marins remirent à la voile, par bon vent du SSW, en route vers le cap Prawle et le Start Point. Rencontrant en route nos trois frégates, notre corsaire s'en va longer la côte au fond du Lime Bay. Dans les jours qui suivent il arraissonnera encore deux galiotes marchandes, un Danois d'Altena et un Suédois de Stockholm.; neutres tous deux, il les relâche. Le temps se gâte à nouveau, le vent

passe au NW, notre capitaine passe très au large, ne faisant terre qu'en vue de Dungeness et va se réfugier à Rye le 30. De là il fera route longeant la côte et entre le 31 dans les Downs, entre les blanches falaises et les longs bancs de galets des Goodwins. Il y rencontre un autre corsaire d'Ostende, le capitaine Bestenbustel. Ensemble, le 2 novembre, ils sortent des Downs et s'en vont croiser dans les Hoofden (le détroit) et courrent jusqu'à Gris-Nez. Ils chassent deux senaux qui leur échappent, puis le vent forcit tellement que nos deux amis s'en vont se réfugier à nouveau dans les Downs. Ils vont devoir y rester jusqu'au 5 novembre.

Jonckheer s'inquiète, son expédition a déjà duré six semaines et n'a encore rien rapporté de sérieux. Notre corsaire n'a connu que tempête sur tempête, vents contraires et malchance avec la perte de la seule prise

qu'il ait faite et qu'il a dû abandonner aux Anglais. Le 5 novembre on repart croiser dans le détroit, on prend une voile en chasse, on la rattrape ... et c'est un navire de Douvres de 10 canons! Heureusement, plus au sud, notre corsaire avise deux voiles, s'en rapproche ... malheur, ce sont deux navires de guerre français bien mieux armés que lui. Une fois de plus il doit prendre la fuite. Au large de Calais il rencontre le navire du capitaine Carel Pieters d'Ostende; il faut croire que malgré le mauvais temps tous les corsaires ostendais se sont donné le mot pour s'en aller écumer la mer.

Le 7 notre corsaire chasse une voile qui s'avère être un petit corsaire anglais. Le 8, le voilà devant Le Tréport en Basse Normandie. Repartant vers l'ouest il rencontre un convoi de navires marchands; c'est le convoi d'Ostende, escorté de ses frégates, en route pour l'Espagne. Le 10 le vent du sud le pousse sur la côte d'Angleterre où il va mouiller en baie des St Helens Roads d'abord, puis devant Cowes où le mauvais temps va le retenir jusqu'au 16 novembre. Parti au début du flot, s'aidant de ses avirons pour se dégager des nombreux navires à l'ancre, il s'échoue sur un banc de sable devant Portsmouth. Remis à flot à la marée haute, il sort du Solent et se retrouve devant Dungeness. L'accalmie n'a été que provisoire, le corsaire se retrouve sous le vent de l'île de Wight. Lorsque le vent tourne au NNW, il croise de Wight à Rye, puis devant Douvres, toujours sans butin autre que le lieutenant de St Malo. Les vivres doivent commencer à manquer car cela fait deux mois que l'on est en mer. Le corsaire va devoir rentrer bredouille à Ostende lorsque, arrivé en vue de Dunkerque, il tombe sur un navire qui dans les passes attend la marée pour y entrer. C'est un 'katschip' qui bat pavillon français. Nos corsaires se jettent sur lui, l'amarinent sous les canons de Dunkerque et, courant et vent portant, rallient Ostende avant que la frégate de Dunkerque n'ait pu les rattraper. Le



E een Kat of houthaalder zyn Anker opwendende. 10

Un Katschip comme devait l'être le « Post van Riga »

navire De Post van Riga avait été capturé par l'escadre française de Jean Bart, tombée sur tout un convoi descendant de la Baltique, plus de cent navires marchands, des petits et des gros. Quelques hommes (4), jetés en hâte sur cet inoffensif navire, firent force voiles pour rallier Dunkerque, avant que Jean Bart n'ait fini d'en découdre avec le reste du convoi. C'est donc sur un réel coup de chance que finit la croisière de la 'Duchesse de Bavière' et Jonckheer rentre triomphant le 25 novembre à Ostende.

Une bonne prise

Le **De Post van Riga** est un katschip, c.à.d. un navire de charge hollandais de 200 à 300 Tx, assez semblable à la flûte mais, étant destiné au trafic de la Baltique, il reçoit à la flottaison un doublage de protection contre les glaces qui se ferment tôt dans la saison dans ces eaux-là. Le katschip est souvent percé de larges sabords à la proue pour permettre le chargement en long des bois du Nord pour lesquels ces bâtiments sont principalement conçus. Grée en trois-mâts barque il porte voiles carrées, grand voiles, huniers et petits huniers, au beaupré une civadière et deux focs, des voiles d'étai et une brigantine.

Le navire capturé est quasiment neuf . Construit à Amsterdam en juin de cette année 1692, il en était à son premier voyage. Il jauge 300 Tx et est chargé de 200 Tx de chanvre, de lin et de grains, principalement de graines de lin et de chanvre. La vente du **Post van Riga** rapportera gros: tous frais payés, plus ou moins 44.500 florins, ce qui exprimé en euros devrait faire près d'un demi-million d'euros. C'est trois fois plus que le prix moyen de la vente des 156 prises faites par les corsaires ostendais au cours de ces neuf dernières années de guerre.

Comme nous l'avons vu dans nos précédents chapitres, la répartition du produit se fera selon les usages et conventions entre l'Amirauté (1/10), 2 pourcent vont à la caisse des blessés, des veuves et des orphelins, les frais de quai et de gardiennage qui s'élèvent à 1.250 €, les frais d'expertise, de déchargement, de pesage et d'entreposage du chargement; puis ce qui revient à l'armateur et aux officiers en enfin le 10me à l'équipage. L'équipage (hors officiers) sont à 23 à se répartir 4.435 florins, une bonification de 600 € et deux mois de solde, soit un total de 1.300 €.

Le navire lui-même fut racheté par un Hollandais de Flessingue, complet avec son armement, voiles, ancrés et cordages, pêlarts et chaloupe, pour la somme de 11.500 florins.

Les prisonniers, après interrogatoire, seront reconduits à la frontière par les hommes de la prévôté (police maritime) et recevront chacun 150 € pour le voyage.

Les résultats de cette vente qui ne furent connus que le 1er mai 1693 n'ont eu aucune influence euphorique sur nos corsaires et l'on voit notre capitaine Jonckheer repartir en course dès le 27 décembre 1692, en plein hiver, deux jours après Noël. Il n'est resté qu'un mois au port pour se refaire et rééquiper son navire. Tels étaient nos corsaires!

J. C. Liénart

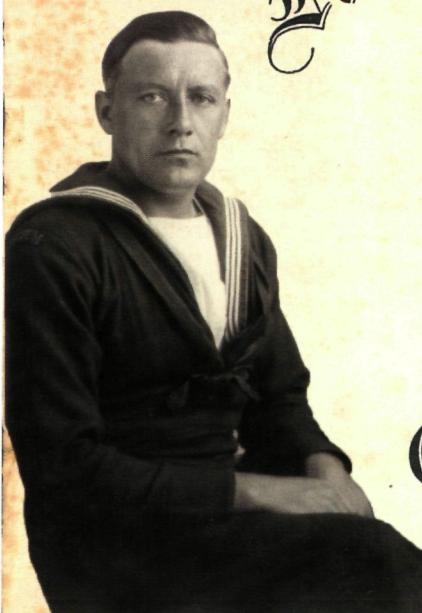
Capitaine de Vaisseau (hre)

Sources consultées

- Nauwkeurige beschrijving der Oude en Beroemde Zeestad Oostende, par J. Bouwens (1792)
- Verzameling 34 Hollandse schepen, par J. Groenwegen (1795)
- De Oostendse Kaper Carel Jonckheer, par A. Cuffez (1985)
- Quelques rôles d'équipage de navires ostendais (1674-1720), par le Cdt. O. Lemaître (1959)
- Neptunus 1970 n° 4
- Archives du Royaume-Fonds de l'Amirauté
- Registre des prises



Koninkrijk België



Oorlogskruis 1940

De Minister van Verkeerswezen
heeft de eer te laten weten aan
Matroos Luca, Prosper,
dat bij Besluit der in Raad vergaderde
Ministers Nr. - van 21 Juli 1942
het Oorlogskruis 1940
hem toegekend werd, met volgende vermelding:
Heeft zich vrijwillig en verscheidene malen
naar de haven van Duinkerke begeven, en heeft
talrijke geallieerde soldaten gered, blijk
gewende van een buiten gewone stoutmoedigheid.

Aldus opgemaakt te Londen, den 21 Juli 1942.

J.W.Y.

1MC Prosper Luca BEM

Het Koninklijk Werk IBIS

Prosper Julien Luca wordt op 24 november 1912 te Oostende geboren. Reeds als pupil bij het Koninklijk Werk IBIS is Prosper zeer ambitieus: hij scoort in 1927 grote onderscheiding in alle vakken en behaalt het diploma aspirant-schipper op 15-jarige leeftijd. De directeur prijst zijn gedrag, alsook zijn orde en vlijt. Maar hiermee heeft hij niet genoeg: Prosper heeft nl. interesse voor techniek en bekwaamt zich tot mechanicien. Tijdens de jaren dertig van de vorige eeuw, vaart hij op verschillende Oostendse vissersscheppen. Hij begint als matroos en vanaf 1938 verandert hij naar werktuigkundige. Tussendoor, in 1932-1933, vervult hij, gedeeltelijk, zijn legerdienst bij het 8ste Linie regiment.



O.87 Gaby

Operatie Dynamo

Als de Tweede Wereldoorlog uitbreekt, bevindt hij zich op de **O.87 Gaby** in de Ierse zee en kan hij niet naar België terugkeren om zijn gezin te evacueren. Vanaf 1 juni 1940 dient hij onder kapitein Maurice Coppin op de fonkelnieuwe ijzeren motortreiler **O.86 Georges Eduard**. Het gros van de bemanning komt van de **SS Julia**, aangevuld met vrijwilligers van de vissersscheppen **O.88 John** en **O.87 Gaby**. De **O.86 Georges Eduard** fungeert tijdens Operation Dynamo als vlaggenschip voor de Belgische schepen die deelnemen aan de evacuatie op Duinkerkse stranden. In totaal slaagt de **O.86** erin, in twee overvaarten, 1007 militairen van de belegerde stranden te redden. Hiervoor wordt Prosper Luca zowel het Belgische Oorlogskruis met gekruiste ankers, de gouden medaille in de Orde van Leopold II, als de medaille van het Britse Rijk toegekend.



The Most Excellent Order of the British Empire

De Orde van het Britse Rijk (*The Most Excellent Order of the British Empire*) is de jongste en laagste Britse ridderorde. Koning George V stelde ze 4 juni 1917 in, met als leuze "For God and the Empire." Reeds in 1918 splitste deze orde in een militaire en een civiele afdeling. De juwelen van de onderscheidingen zijn gelijk, doch de militairen dragen een ander lint. De Orde van het Britse Rijk heeft een grootmeester en bestaat uit vijf klassen. Daarenboven is aan de orde een medaille verbonden, namelijk de "Medal of the Order of British Empire for Meritorious Service," beter bekend als de British Empire Medal, afgekort BEM. De vorst verleent ze voor uitzonderlijke verdiensten en dit zowel aan burgers als aan militairen. Ook voor buitenlanders is het gebruikelijk de letters BEM achter de naam te plaatsen.

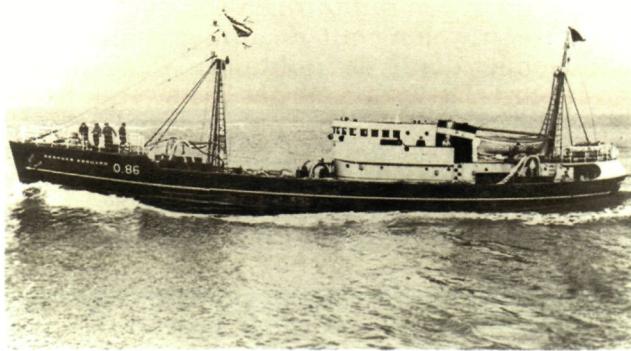


Luca's medaille van het Britse Rijk

Deze zilveren medaille, met een diameter van 36mm, is het eerste type onder koning George VI. Hij reikte ze uit tussen 1937 en 1948. Op de voorzijde draagt zij de beeltenis van Britannia, met een drietand als symbool van haar hegemonie over de oceanen, een helm met pluimen, een klassieke Romeinse tunica en een schild waarop de Union Jack prijkt. Dit zinnebeeld symboliseert het uitbreidende Britse rijk in vergelijking met het Romeinse. Rondom haar staat de tekst "For God and the Empire" en eronder "For Meritorious Service". Op de keerzijde bevindt zich het gekroonde monogram van de regerende

vorst koning George VI centraal (GRI = Géor-gius Rex & Imperator), omringd door vier heraldische leeuwen (*lion passant gardant*) met de tekst "Instituted by King George V". Het lint van de civiele divisie is lichtroze van kleur en aan de uiteinden voorzien van twee smalle grijze verticale strepen. Op de rand van de medaille staat JULIAN PROSPER LUCA graveerd.

Groot-Brittannië kent tijdens WOII in totaal 33 medailles aan Belgen toe, waarvan slechts vier¹ voor de Operatie Dynamo.



0.86 Georges Edouard

Trawlers Rattray & Aberdeen

Na zijn moedig optreden tijdens de evacuatie van Duinkerke aan boord van de **O.86 Georges Edouard** keert Prosper Luca terug op zijn eigen schip, de **O.87 Gaby**. Het ligt nog steeds in Dartmouth. Eerste machinist Paul Jolijt heeft echter, vooraleer zelf naar Frankrijk te vertrekken, de motor van de **O.87** onklaar gemaakt. Tot nu toe slaagde niemand erin deze weer op te starten; tweede machinist Prosper klaart de klus. De **Gaby** vaart meteen naar Milford Haven, waar zij een tijd in de baai ankert. Bij slecht weer mag zij in de haven schuilen, maar kan er geen ijs meer bekomen en bij gevolg niet langer vissen. Prosper blijft niet bij de pakken zitten en monstert aan op de Britse trawler **M246 Rattray**. Op 27 november 1940, tijdens de transit naar de Ierse visgronden, valt een Duits vliegtuig het schip aan: "Toen we door een Duits vliegtuig werden angevallen, vluchtten alle andere bemanningsleden die op dek aan het werk waren meteen naar het logies. De stuurman, die nochtans een opleiding als 'gunner' had gekregen, dook eveneens weg. Ik bevond mij achter een ijzeren afsluiting, achter de stuurhut, en zag hoe het Duitse vliegtuig eerst een ander schip in onze nabijheid beschoot en vervolgens een rondje maakte boven ons vaartuig. Ik hield mij klaar met de 'single Lewis' die de stuurman had achtergelaten; pas toen de Duitser ons laag voor de steven

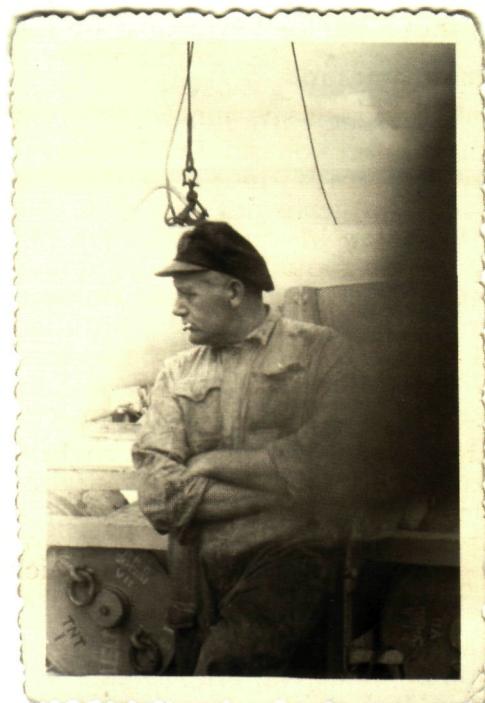
¹ Aan Dhr. Annys, Goes, Luca en Rooman.

aanviel, loste ik een salvo. Hij zwenkte af en verwijderde zich, een rookpluim achter zich latend..."

Was Prosper Luca een getrainde schutter? "Ik heb voor de oorlog wekelijks met het geweer geoefend bij het IBIS, onder leiding van meester Cambier", verduidelijkt hij. "Ik ben ook een paar maand soldaat bij het 8ste Linie regiment geweest..."

From ADM199/76 (p.576), Admiralty, War History Cases and Papers, Second World War:

The 'Pareja' trawlers **Charmouth M242** and the **Rattray M246**, were fishing in latitude 53° 30' N., longitude 12° 04' W., at [2?].30 G.M.T. on the 27th November 1940. The wind was blowing freshly from the NNW, visibility was good. A large black aero plane, of a type of which the skippers could not identify, approached from the North and then circled to track the 2 ships. Two delayed action bombs (with about a 4 sec. delay) were dropped on the **Charmouth**, both of which missed, and the **Charmouth** and the **Rattray** were repeatedly attacked in turn with machine-gun and cannon fire. An interesting point is that the cannon was apparently placed in the rear of the airplane. Both the ships fought vigorously with their machine-guns, firing several hundred rounds between them, and when the aero plane finally left, black smoke was coming from her. There was no damage apart from bullet and shell-holes to either ship, and only one slight cut on the finger received by one of the crew.





By the KING'S Order the name of
Julian Prosper Luca,
Gunner, Trawler "Rattray,"
was published in the London Gazette on
25 February, 1941.
as commended for brave conduct in the
Merchant Navy.
I am charged to record His Majesty's
high appreciation of the service rendered.

Winston S. Churchill

Prime Minister and First Lord
of the Treasury

The most attacked ship, the **Charmouth**, chopped her gear off the warp, but the **Rattray** did not, and therefore no gear was lost. The skippers and owners have especially asked me to commend the machine-gunners of these 2 ships for putting up a splendid performance. The German was never allowed to come very [close?], and it is practically certain that she was hit many times.

(Signed)

C.F.Hickling/F.O./December 2nd, 1940//

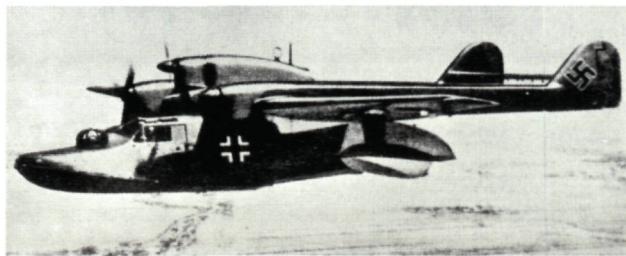
The following item appeared in the Daily Express on Nov. 30th 1940:

Five Nazi airmen have been rescued from an uninhabited island off the coast of Kerry, south-west Eire, after being marooned there for 2 days, it was learned last night. Their bomber crashed about six miles off the Blasket Islands. In rubber boats they reached a rocky isle, and lived on their iron rations until people on the main island (which has a population of 160) saw their distress signals. Now the Nazis are interned. (The Blaskets are approximately 60 nautical miles SE of the position given by the trawlers).

From the West Wales Guardian of Friday 7th March 1941:

The news broadcast by the BBC last weekend, that two British trawlers had downed a German plane that attacked them, has given added zest to the men who man our fishing boats in defiance of all dangers. To the brief wireless newsflash may be added the fact that the Lewis gunner on the steam trawler **Charmouth** was 18 year old Charlie Dyer, or "Dare Devil Dyer" as his friends call him. He will not be 19 until May next, and immediately volunteered to man the gun. He comes of Lowestoft stock, his father being a trawler skipper, Mr. C. W. Dyer. He has one brother in the Navy. The other gunner on the steam trawler **Rattray** was a Belgian, Julien Prosper Luca. Luca has finished with the sea, having volunteered for the R.A.F. "I want to get up a bit closer to those Jerries, and then pouf!" he declares. The reports of the skippers of both trawlers coincide in brevity and modesty. Neither claims the plane, although the Admiralty stated that it was later confirmed that a plane which crashed had fallen to the guns of the **Charmouth** and **Rattray**. Skipper C. K. Cornish (**Rattray**) reported, "We were fishing, when suddenly we saw a

large airplane flying towards us from a northerly direction. The plane turned out to be a German, and started machine-gunning us. Our sister ship, the **Charmouth**, was also attacked and bombed, and had to cut away her gear. The plane did slight damage to my vessel, but hit no-one, and after about three quarters of an hour flew away. During this time we kept him under fire from our Lewis machine gun."



De hypothese van de 'Vliegende Klomp'

Welk vliegtuig haalde Prosper Luca neer? Dit is bij benadering te achterhalen, doch de puzzel past niet volledig. Enerzijds is op die bewuste 27^{ste} november 1940 aan Duitse zijde geen verlies of incident met trawlers bekend. Anderzijds stort op 25 november 1940 de Blöhm & Voss BV 138, met vliegtuigcode 8L+CK neer. Dit watervliegtuig, met chassisnummer 381, maakt deel uit van de 2de Staffel van de *Küstenfliegergruppe* 906. Het vliegtuigtype heeft als officiële benaming *Seedrache* (Zeedraak). Door haar bizarre configuratie: drie dieselmotoren bevestigd op een korte romp, de hoog gemonteerde vleugels en de dubbele staart, krijgt ze de bijnaam Vliegende Klomp. Deze beschrijving klopt met de getuigenissen, bovendien heeft de Blöhm & Voss 138 een voor- en achterschutskoepel. Dit vliegtuig voert hoofdzakelijk lange zeeverkenningsvluchten uit en kan enkele bommen droppen. Dit verklaart de rakelingse bomschade aan de **Charmouth**. Tevens stemt de plaats waar het vliegtuig verloren is gegaan, de Zuidwest kust van de Ierse Republiek, overeen met het verhaal in de Daily Express en met de opgegeven coördinaten, namelijk de Blasket Islands, Kerry (Pl. Qu. 8495). Ook het aantal geïnterneerde Duitsers stemt overeen met het krantenartikel. Hier volgen de namen van de vijf Duitse bemanningsleden die met de Vliegende Klomp op de bijna onbewoonde Blasket Islands crashten: *Flugzeugführer Uffz Willi Krupp, Beobachter Oblt.z.S Konrad Neymeyr, Bordfunker Uffz Erwin Sack, Bordmechaniker Fw Hans Biegel, Bordschütze Ogfr Ernst Kalkowski*. Aangezien de BV 138 ook na veel strijdsschade kan blijven vliegen, vooral omdat de dieselbrandstof zelden ontsteekt door mitrailleurvuur, wordt ze gewaardeerd door haar bemanningen. Dit

strookt ook met de feiten: de Duitsers maken een noodlading en vernielen dan hun vliegtuig. Uiteindelijk worden ze geïnterneerd. Het exploit van de Belgische matroos maakt alvast ophef. Hiervoor verschijnt hij op 25 februari 1941 in de London Gazette met een eervolle vermelding voor moedig gedrag, namelijk de King's Commendation for Courage: "Wegens zijn moedig optreden bij de Merchant Navy," ondergetekend Prime Minister and First Lord of the Treasury Winston Churchill. Deze voegde eraan toe: "Ik ben ermee belast de hoge waardering van Zijne Majesteit over te maken voor de geleverde prestatie."

Schip gekelderd, enkel de twee Belgen overleven

Vervolgens scheept hij op de Britse stoomtreiler **Aberdeen** in en vaart naar dezelfde visserijgronden vanuit Milford. Er bevindt zich nog een tweede Belg aan boord: G. Ghys, gehuwd en vader van zes kinderen. "We waren op zekere dag aan het vissen toen plots een Duits vliegtuig vanuit het donker opdoek," vertelt Luca. "Zijn bommen misten het schip, maar vielen zo nabij dat de pen van de scheepsromp werden ingedrukt. Ikzelf zocht bescherming achter een visplank.



Familie LUCA in 1945

Geen enkele van de tien bemanningsleden raakte gewond, doch het schip begon langzaam te zinken. Wij begaven ons allen in de reddingsboot, die doorzeefd was van shrapnels. De Britse bemanningsleden reageerden erg gelaten en flegmatiek. Nadat ik de lekken in de boot met ingesmeerde dekenlappen had gedicht, zetten wij ons af van het zinkende schip. De boot liep vol water en beef enkel drijven dankzij de luchttanks in de zijden. Het was bitter koud en wij hadden geen eten meegenomen. Na enige tijd kroop de stuurman overboord. Doordat de wind aanwakkerde, kapseisde de boot en kwamen wij allen in het water terecht. Met vijf man, drie Britten en twee Belgen, slaagden wij erin de boot weer recht te trekken, de overigen waren verdwenen. Ik nam vooraan plaats, Ghys achteraan. De drie Britten legden zich tegen de zij en begonnen te zingen tot ze ... doodgingen. Getweeën kwamen wij Belgen toch de nacht door. Wij waren uitgeput en verstevend van de kou. Op een zeker ogenblik kwam een vliegtuig over, maar te hoog om ons te kunnen opmerken. Pas in de late namiddag, twintig uur na het vergaan van onze trawler, kwam een koopvaardijschip in zicht. Ik knoopte mijn trui aan de kloetstok vast en zwaaidde ermee om de aandacht te trekken. Eerst leek het schip zich van ons te verwijderen, maar plots gaf het een geluidssignaal en draaide bij. De bemanning pikte ons op en gaf ons een stevige borrel. Enkele uren later werden wij in Barry aan wal gezet."

De trawler **Aberdeen**, 163 ton, zinkt op 11 maart 1941 in de Cardigan Bay, Ierse Zee aan de westkust van Wales. Prosper Luca komt er met bevoren voeten vanaf en na enkele weken verzorging is hij weer te been. Nu wil hij zich nog meer in de strijd engageren en kiest uiteindelijk niet voor de Royal Air Force: op 15 mei 1941 neemt hij dienst bij de Royal Navy.



Luca's Naval General Service Medal

De Royal Navy (Section Belge)

Net zoals alle matrozen doorloopt hij de basisopleiding in HMS Royal Arthur. Vervolgens specialiseert Prosper zich: hij begint als Stoker (met stamnummer D/SB/JX 150) en na een hogere kwalificatie, mits het afleggen van een vakexamen, als Engine Room Artificer 4th Class (E.R.A.4), wat overeenstemt met onderofficiermeester-gast (nieuw stamnummer D/SB/MX 14). Tijdens de slag om de Atlantische Oceaan vaart hij op de Britse korvetten met Belgische officieren en bemanning, de HMS **Buttercup** en HMS **Godetia**. Op deze laatste beleeft hij in juni 1944 de landing in Normandië. Ook hier gaan zijn daden niet onopgemerkt voorbij: voor zijn inzet en moed spelt Frankrijk hem het Franse Oorlogskruis met zilveren ster op. België onderscheert hem met het Militaire Eretekken voor moed en toewijding 2de klasse (Art. 4) met palm. Eind 1945 muteert hij op de kustmijnenveger **MMS 75**. Hierdoor neemt hij actief deel aan de mijnenveroveroperaties voor de Belgische kust en op de Schelde.



De Zeemacht

Na het opdoeken van de Royal Navy Section Belge, gaat hij over naar de nieuw opgerichte Zeemacht. Hier zet hij de maritieme loopbaan verder als scheepswerktuigkundige. Hij vaart op verschillende schepen, waaronder de **Artevelde 1**, de boeienlegger **Barcock**. Daarenboven haalt hij het fregat **LTZ Victor Billet** in de Verenigde Staten op, waar de Belgen positief opvallen en de felicitaties van de US-Navy mee krijgen. Na de dienst op zee volgen walfuncties, die hij ook voorbeeldig bekleedt, waaronder de cel machine van COMLOGNAV. Op 1 januari 1973 gaat eerste meester-chef LUCA met pensioen. Hij blijft de banden met de Royal Navy Section Belge en de oudgedienden van de Zeemacht onderhouden. Net zoals zoveel andere oudstrijders sluit hij zich aan bij de verbroedering. Menigmaal heeft hij het

vaandel van de vereniging op officiële plechtigheden gedragen totdat zijn leeftijd dit niet meer toeliet. Op 6 februari 2003 overlijdt de ondanks zijn heldendaden steeds bescheiden gebleven Prosper Luca BEM op 90-jarige leeftijd te Oostende.

Kandidaat peter voor de Koninklijke School voor Onderofficieren

Het verhaal van Prosper Luca BEM is een waar gebeurd verhaal; het heeft velen beroerd en aangezet om meer over de Belgische vissers, de Koopvaardij en de Royal Navy Section Belge tijdens de Tweede Wereldoorlog te weten te komen. Het is een verhaal van *zero to hero*: van een jonge man die, dankzij zijn kordaatheid, levensbelangrijke beslissingen heeft genomen. Voor velen maakten ze het verschil. Waar hij ook was, hij viel steeds positief op en onderscheidde zich door moed en toewijding. 1MC Prosper Luca BEM, een van de meest gedecoreerde onderofficieren, is ongetwijfeld een voorbeeld voor ons allen. Zijn zoon Roger diende bij de artillerie en schopte het tot adjudant-chef. In 2011 ging de naam van PO Georges François Ragaert DSC naar de 65^{ste} promotie Marineonderofficieren. Dat was meteen de laatste peterschapceremonie in de schoot van de Marinecomponent. Dit jaar kiest de commandant van de Koninklijke School voor Onderofficieren (KSOO) te Saffraanberg een peter uit een pool van alle componenten. De keuze van de Marine gaat alvast uit naar 1MC Prosper Luca BEM, hij zou dit jaar honderd jaar geworden zijn.



Minister GUTT speldt LUCA en COPPIN het Oorlogskruis op.

Naam Eervolle onderscheiding	Initiële toekenningstdatum	Bevestiging via MB, RB, KB	Toekenning autoport
Ridder in de Kroonorde	15 november 1971	Besluit Nr 14383 van 13 november 1971	
Ridder in de Orde van Leopold II	14 november 1966	Besluit Nr 11424 van 14 november 1966	
Gouden Palmten in de Kroonorde	14 november 1961	Besluit van 14 november 1961, Nr 8577	
Gouden Medaille in de Orde van Leopold II (niet afgebeeld)	20 juli 1946	Besluit van Zijner Koninklijke Hoogheid den Prins Regent van 20 juli 1946 (O.J. N° 53/1947)	
Militair Eretekken 2de Klasse voor moed en toewijding (Art. 4) met Palm	21 juli 1942	Besluit van Zijner Koninklijke Hoogheid den Prins Regent N° 5807 van 28 februari 1949	
Oorlogskruis 1940 met gekruiste ankers / bronzen palm	1 juli 1944	Ministerieel Besluit van 21 juli 1942	
Zee-Ereteken met gekruiste ankers	30 oktober 1947	Ministerieel Besluit van 1 juli 1944	
Medaille van den Vrijwilliger 1940-1945	1 augustus 1946	Besluit van Zijner Koninklijke Hoogheid den Prins Regent N° 1859 van 16 februari 1946	
Herinneringsmedaille van den Oorlog 1940-1945 met twee elkaar kruisende bronzen ankers van 6 mm lengte	31 maart 1969	Besluit van Zijner Koninklijke Hoogheid den Prins Regent N° 1859 van 16 februari 1946	
De Medaille van de militair strijder van de oorlog 1940-1945	1 oktober 1952	Koninklijk Besluit van 19 december 1967	
Militair Eretekken van 1ste Klasse voor anzienlijkheid (niet afgebeeld)	1 april 1951	Koninklijk Besluit van 17 juli 1912 N° 1141	
Militair Eretekken van 2de Klasse voor anzienlijkheid (niet afgebeeld)	5 september 1945	Besluit van den Regent van den 5e september 1945	
British Empire Medal	6 april 1955	Admiralty 6th April 1955	
1939-45 Star with France & Germany Clasp	6 april 1955	Admiralty 6th April 1955	
Atlantic Star met roos	6 april 1955	Admiralty 6th April 1955	
War Medal 1939-45 with bronze oak leaf	20 januari 1948	Admiralty 6th April 1955	
Naval General Service Medal with Clasp Minesweeping 1945-51	9 mei 1949	Admiralty 6th April 1955	
Croix de Guerre française 1940 avec étoile en argent		30 oktober 1953	
		Beslissing Frans Gouvernement N° 476.E.M/G/F.A.M/W op datum van 18 december 1948	
		30 maart 1949	



Bijkomende uitleg

- Oorlogskruis 1940 met gekruiste ankers / bronzen palm:

"Heeft zich vrijwillig en verscheidene malen naar de haven van Duinkerke begeven, en heeft talkrijke geallieerde soldaten gered, blijk gevende van een buitengewone stoutmoedigheid."

- British Empire Medal (GB): hierdoor geniet hij het voorrecht de afkorting BEM achter zijn naam te plaatsen.

- Eervolle vermelding in het Gulden Boek van het Zeewezen voor buitengewone diensten bewezen, in moeilijke omstandigheden. *"Prosper LUCA heeft in gevaarvolle omstan-*

digheden werkelijk medegewerkt aan de ontzuiming van Duinkerke en door zijn besloten daad, talrijke geallieerde soldaten gered. Getekend minister Gutt."

- Felicitaties voor Duinkerke door minister Albert de Vleeschauwer (zie blz. 20).
- Gouden medaille in de Orde van Leopold II voor buitengewone diensten tijdens de vijandelijkheden in scheepsvaart.
- King's Commendation for Courage (GB). *"By King's Order commended for brave conduct in the Merchant Navy. I am charged to record His Majesty's high appreciation of the service rendered. Signed Prime Minister & First Lord of the Treasury, Winston Churchill"* (zie blz. 15).

Prosper Luca,
Seaman, Belgian Trawler 0.87.

These men volunteered immediately to take the Belgian trawler "Georges Edouard" 0.86 to Dunkirk. They made two trips to Dunkirk and embarked 1007 troops, and had to wait in Dunkirk Harbour from 0800 to 2100 on the first trip. They did everything possible to help in getting their ship away and had previously volunteered their services if required.

Ministères des Affaires Economiques
et des Communications



DUPLIKAAT.

38, BELGRAVE SQUARE,
LONDON, S.W.I.
Tel.: Sloane 0878.

Réf. No. :

Londres, le 3 octobre 1940

Londen, 3n Oktober 1940

Monsieur,

Dans les premiers jours du mois de juin, vous vous êtes mis volontairement à la disposition de l'Amirauté britannique en vue de coopérer au sauvetage des troupes alliées qui se trouvaient encore sur le littoral belge ou français.

Mû par des sentiments de patriotisme et de solidarité vous vous êtes engagé à accomplir cette dangereuse mission.

Je tiens à vous adresser mes vives félicitations pour votre belle attitude et à vous assurer de la reconnaissance de la Belgique, notre Patrie.

LE MINISTRE DES COLONIES

A. DEVLEESCHAUWER

Mijnheer Prosper LUCA.

Begin Juni hebt gij U vrijwillig ter beschikking gesteld van de Britsche Admiraliteit om Uwe medewerking te verleenen tot de redding der verbonden legers, die zich toen nog aan de Belgische en Fransche kust bevonden

't is uit vaderlands-liefde en in een waren geest van solidariteit dat Gij oertoe verbonden hebt zulk een gevvaarlijke onderneming te aanvaarden.

Ik houd er dan ook aan U van harte geluk te wenschen vo voor Uw edelmoedig optreden en u de dankbaarheid te verzekeren van België, ons Vaderland.



- Militair ereteken voor moed en toewijding 2de klasse (Artikel 4) met zilveren palm

"Voorbeeldig dienaar, vervulde steeds met het meeste plichtsbesef alle toevertrouwde opdrachten, zowel aan boord van de Belgische korvetten (HMS Buttercup & HMS Gode-tia), als aan boord van de mijnenvegers. Zeer verkleefd en gedisciplineerd zeeman die waardig zijn nationaliteit aan boord van Britse bodems wist te vertegenwoordigen."

- Croix de Guerre 1940 met zilveren ster (FR)

"Sous-officier d'élite, d'un courage et d'un sang-froid remarquables, fut un exemple parfait du devoir et de l'abnégation constante pour ses hommes pendant la longue et dure campagne de l'Atlantique, contribua à la destruction de plusieurs sous-marins allemands."

- Zee-ereteken met gekruiste ankers

"Heeft zich vrijwillig voor de Belgische sectie der Royal Navy aangegeven waar hij, sinds het begin der vijandelijkheden, meer dan twee jaar goede en trouwe diensten heeft bewezen."

- Naval General Service Medal + clasp Mine-sweeping 1945-51(GB)

De kwalificatie hiervoor is minimum 180 dagen naoorlogse mijnenveegdienst aan boord van een mijnenveger en dit vanaf 9 mei 1945 tot 31 januari 1946, respectievelijk de dag na V-day in Europa en de laatste dag van de RNSB. Op het randschrift staan het stamnummer D/SB/MX, de voornaaminitialen P.J. en de foutief gespelde familienaam LUCAS. met de graad/functie E.R.A. 4.

Timothy Beuselinck en VTZ(T) Jens Van Herck



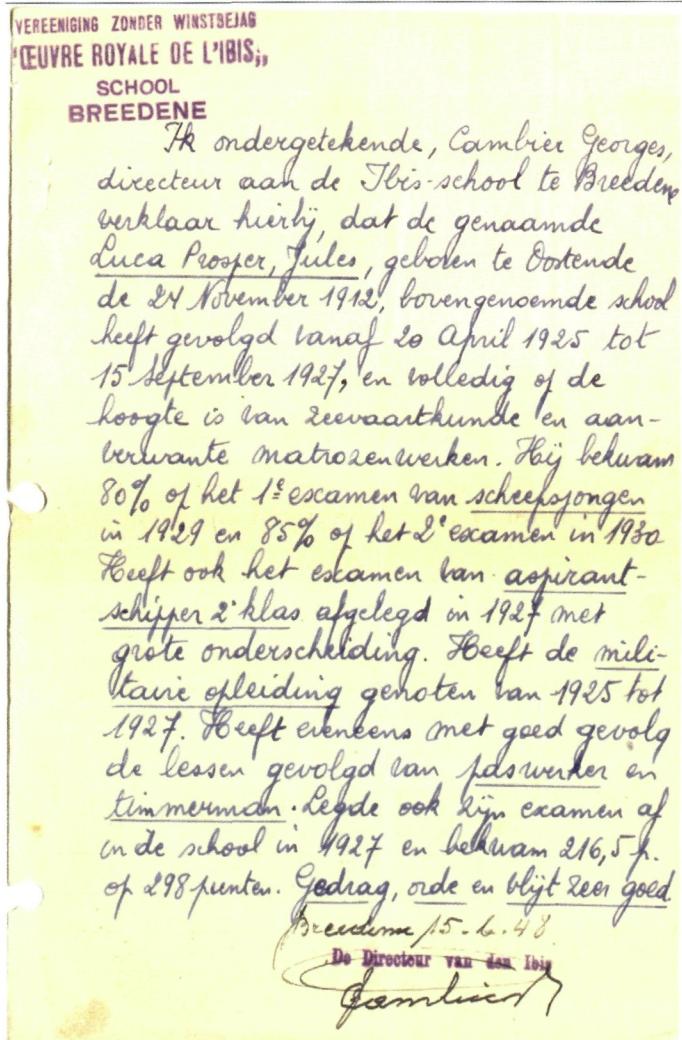
Bronnen:

British Vessels Lost at Sea 1939-45, het hoofdstuk British Merchant Vessels lost by enemy action. De Zeemacht. Van Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht. Kustvolk in de Vuurlijn, Deel 2 'Het Spergebied.'

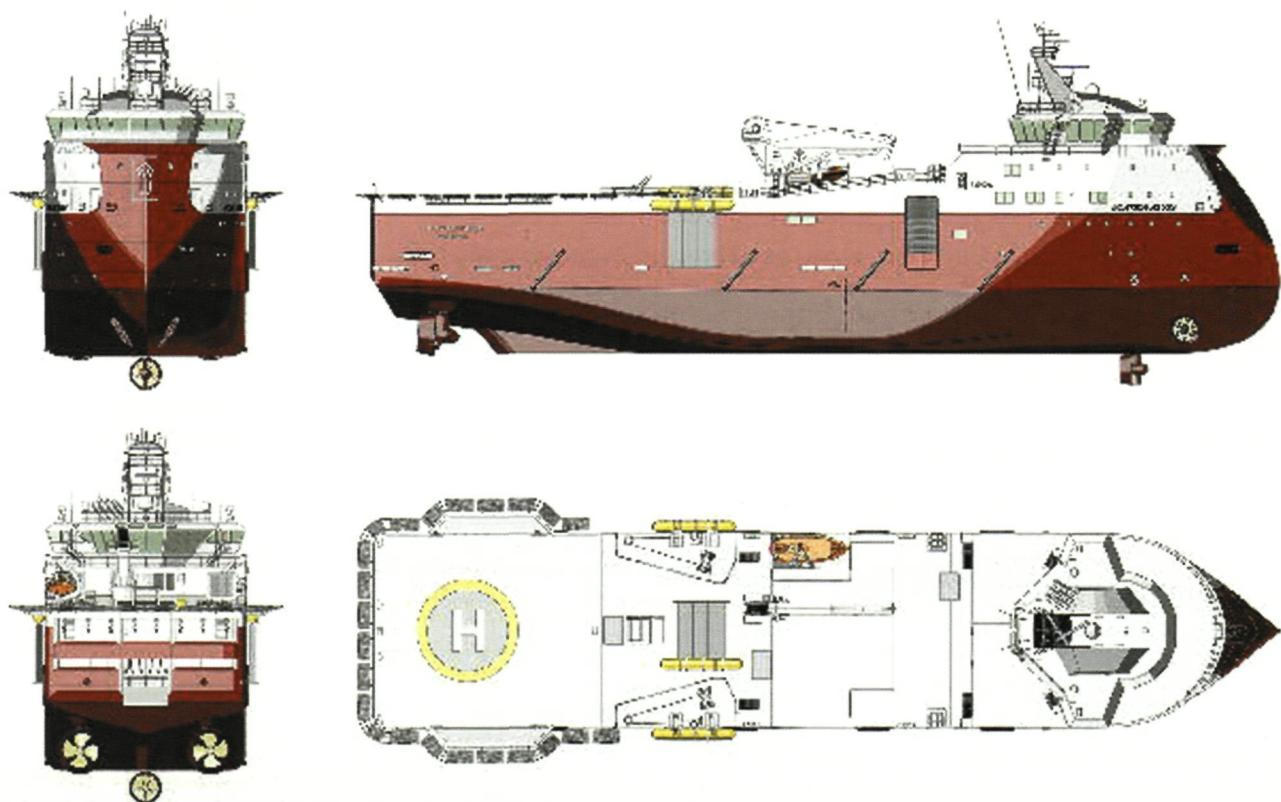
In samenwerking met:



- StudieKring Faleristiek vzw
<http://www.skf-vzw.org>
- Stijn David
<http://users.skynet.be/lw-glider/>
- Koninklijk Legermuseum - Dominique Henrard
<http://www.klm-mra.be>
- Koninklijk Werk IBIS - Philip Declercq
www.ibisschool.be
- Milford Trawlers - Barry Johnson
www.llangibby.eclipse.co.uk/milfordtrawlers/index.htm
- Willy Lippens
<http://www.marmed.be>
- Familie Luca
- Jean-Marie Pylyser
www.vuurwacht.be
- Peter Verstraeten
<http://users.skynet.be/Belgian.militaria/index1.html>
- Ronny Wierinckx - SGRS-S/A Evere



Un concept résolument évolutif : le X-Bow Ship



Un vieil ami aimait à raconter que dans les années 1920 il avait plus d'une fois quitté Anvers à bord d'un grand 4-mâts pour rallier l'Australie et en revenir par le Cap-Horn. Et qu'à cette époque ces voiliers ne disposaient ni de moteur propulsif, ni de radio, ni de radar, Decca, Lorient ou G.P.S., ni d'autres aides à la navigation que la science de son commandant et des officiers. Et pourtant ils arrivaient souvent à bon port.

Trois-quarts de siècle se sont écoulés depuis, au cours desquels le monde maritime passa définitivement de la propulsion vélue à celle motorisée des 'tournebroches'; ce qui corollairement modifia les formes des navires. On passa de l'élégante guibre des voiliers long-courriers aux proues en aplomb des cargos du début du XXème siècle, puis galbées des années 1940, avant que ne se généralisent les bulbes d'étraves modernes dont la fonction est de réduire la résistance hydrodynamique à l'avancement, en créant une vague additionnelle à l'avant de celle générée par le navire en route. On obtient ainsi, qu'à une certaine vitesse, le creux de cette vague 'artificielle' coïncide avec le sommet de la vague d'étrave et annule son effet de résistance.

Si en tous domaines les progrès technologiques se développent de façon exponentielle, le design des formes de coques et de proue n'échappe pas cette règle. A preuve, la révolution architecturale imaginée par le groupe norvégien Ulstein* qui lança en 2006, le premier navire du type Axe bow ou Ulstein X-bow® pour la société avant-gardiste Bourbon Offshore Norway. Baptisé m/v Bourbon Orca, ce multi-purpose mesurait 86,20 m x 18,50 x 8,50 de creux et 7 m (max) de tirant d'eau pour une jauge brute/nette de 4.089 t. / 1.226 t.

La spécificité de ce navire réside dans le fait que son avant arrondi domine la mer par sa hauteur, tout en offrant une flottabilité accrue grâce à un volume intérieur plus important. Le design de cette étrave, qui n'est donc plus projetée en avant mais est 'inversée', offre de nombreux avantages. Evoquant celle des sous-marins modernes, elle permet une pénétration plus souple dans la vague que les étraves conventionnelles et donc, le comportement et l'impact par mer formée étant moins violent, n'en-gendre pas de diminution de vitesse, tout en augmentant la sécurité de travail et le

* = Fondé en 1917 comme Ulstein Mekaniske Verksted - www.ulsteingroup.com



confort de l'équipage. En outre, la tenue à la mer étant améliorée, la consommation de carburant est moindre de par la diminution du coefficient de traînée hydrodynamique et donc aussi l'émission de gaz nocifs de combustion, les vibrations et le bruit.

La finalité de cet Ulstein X-bow, qui par son concept coûterait moins cher à la construction, est d'offrir 100 % d'opérationnalité dans des conditions de mer fort difficiles, pour un navire de plus de cinquante mètres affrontant des vents de 50 nœuds.

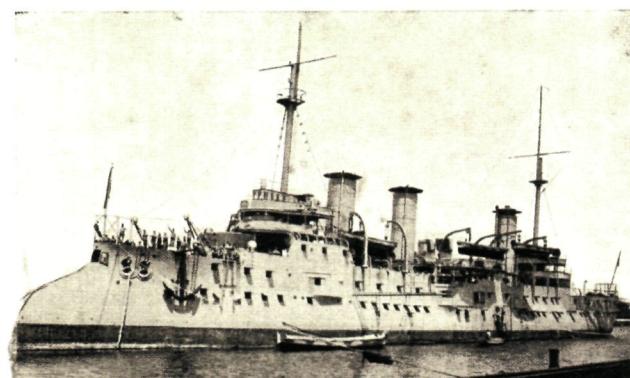


Depuis le début des études en 1999 cette société a déjà vendu pas moins de 70 navires construits sur le concept de base, et plus de 40 selon un tout nouveau design de coque élaboré il y a cinq ans à peine. La plupart de ces unités œuvrent dans les difficiles conditions du domaine off-shore, à la satisfaction de leurs armateurs et commandants. Comme en témoigne celui du navire de recherche géologique Oceanic Vega, qui lors d'un transit entre la Norvège et les Etats-Unis fut confronté à des vagues de 8 à 9 mètres générées par l'ouragan tropical Igor (septembre 2010), mais put néanmoins maintenir une vitesse de croisière de 12 nœuds sans problèmes. Ou celui du W.G. Magellan, qui lors d'une forte tempête put faire atterrir un hélicoptère sur son helipad, ce

que n'avait pu faire le navire 'conventionnel' avec lequel il naviguait de conserve. Les amplitudes de mouvements du

W.G. Magellan étaient en effet réduites d'au moins 20%.

Tous les avantages qui avaient été mis en évidence lors des essais en bassin de carène, ont depuis fait leurs preuves à la mer et convaincu de nombreux armateurs à commander des navires de charge ou de servitude basés sur ce nouveau profil. Même que des groupes de défense européens étudient actuellement une adaptation de ce Ulstein X-bow pour des bâtiments militaires. C'est dire!



d'Entrecasteaux - 1896 - 1941

Mais à la réflexion, n'est-il pas curieux de constater une similitude certaine avec les formes des navires de guerre de la fin du XIXème siècle ? Mais sans doute qu'à l'époque, les objectifs stratégiques d'une telle architecture étaient différents. A moins que notre créativité technologique dite moderne, ne se réinvente à chaque génération ...

Freddy Philips
Membre de l'Académie Royale de Marine de Belgique



Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

M924 Primula op mijnenjacht in NAVO-verband



Op zaterdag 11 februari is de mijnenjager **Primula** vertrokken vanuit zijn thuishaven Zeebrugge richting Baltische Zee. Het schip zal gedurende vier maanden deel uitmaken van het NAVO-mijnenbestrijdingseskader SNMCMG1 (Standing Nato Mine Counter-Measures Group 1).



Naast de **Primula** zullen ook schepen uit Noorwegen, Nederland en Duitsland zich bij het eskader voegen. Naast verschillende oefeningen met dit internationale verband (waaronder Cold Response van 13 tot 23 maart), zal de **Primula** ook deelnemen aan twee operaties waarbij het eskader historische mijnenvelden zal opruimen.

Dat zijn HOD Ops (Historical Ordnance Disposal Operation) van 16 tot 27 april in de Letse wateren en de operatie 'Open Spirit' van 14 tot 27 ter hoogte van Estland. Tijdens zijn opdracht zal de **Primula** aanleggen in de havens van Aarhus (DK), Göteborg (SE), Bergen (NO), Tromsö (NO), Kopenhagen (DK), Riga (LV), Ventspils (LV), Turku (FI) en Tallinn (EE). De terugkeer van de Primula in Zeebrugge is voorzien op zaterdag 2 juni.

De **Primula** staat onder het bevel van 1LZ Kristof Van Belleghem en telt 42 bemanningsleden, waarvan zes vrouwen.

Zes jongeren op technische stage bij de Marine

Le M924 Primula dans l'escadre OTAN de lutte contre les mines

Le samedi 11 février, le chasseur de mines M924 **Primula** a quitté son port d'attache de Zeebrugge en direction de la mer Baltique. Le navire fera pendant quatre mois partie de l'escadre SNMCMG1 (Standing NATO Mine Countermeasures Group 1) dans le cadre de la lutte contre les mines de l'OTAN.

Outre le **Primula**, d'autres navires venant de Norvège, des Pays-Bas et d'Allemagne feront également partie de cette escadre. Hormis les différents exercices avec ce groupe international (y compris Cold Response du 13 au 23 mars), le **Primula** participera également à deux opérations de nettoyage de champs de mines historiques. L'opération HOD Ops (Historical Ordnance Disposal Operation) qui se déroulera du 16 au 27 avril dans les eaux lettones et l'opération 'Open Spirit' du 14 au 27 mai au large de l'Estonie. Pendant sa mission, le **Primula** fera escale dans les ports d'Aarhus (DK), Göteborg (SE), Bergen (NO), Tromsö (NO), Copenhague (DK), Riga (LV), Ventspils (LV), Turku (FI) et Tallinn (EE). Le retour du Primula à Zeebrugge est prévu pour le samedi 2 juin.

Le **Primula** est sous le commandement du 1LV Kristof Van Belleghem et compte 42 membres d'équipage, dont six femmes.



Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

Eedaflegging Prins Joachim

Op maandag 5 maart jl. hebben acht jonge militairen, in de Marinebasis te Zeebrugge, de eed afgelegd. Onder hen prins Joachim, zoon van prinses Astrid en prins Lorenz. Zijn ouders en grootmoeder koningin Paola woonden de plechtigheid bij.

Het hoog bezoek werd verwelkomd door minister van Defensie Pieter De Crem, generaal Charles-Henri Delcour en flottieljeadmiraal Michel Hofman. In zijn toespraak wees de minister op de speciale betekenis van de eedaflegging voor jonge militairen. «Ze kiezen ervoor om ten dienste te staan van anderen, zowel in binnen- als buitenland; deze nieuwe militairen krijgen een grote verantwoordelijkheid», zei de minister, die wees op de belangrijke taken van de Marine, onder meer in de strijd tegen de piraterij.



Prins Joachim legde de eed af in de drie landstalen; de zeven andere militairen mochten dit doen in hun moedertaal. Na zijn eedaflegging mocht hij zijn ouders en grootmoeder uitnodigen aan boord van de **Godetia** waar het gouden boek werd getekend en de koningin en prinses Astrid een boeket bloemen kregen. Hun bezoek aan de Marinebasis werd afgerond met een receptie.

Prestation de serment du Prince Joachim

Le lundi 5 mars dernier, huit jeunes militaires ont prêté serment à la base navale de Zeebrugge. Parmi eux le prince Joachim, fils de la princesse Astrid et du prince Lorenz. Ses parents, ainsi que sa grand-mère la reine Paola, assistèrent à la cérémonie.



Les hôtes de marque furent accueillis par le ministre de la Défense, Pieter de Crem, le général Charles-Henri Delcour et l'amiral de flottille Michel Hofman. Dans son discours le ministre souligna l'importance spéciale pour les jeunes militaires de cette prestation de serment. « Ils ont fait le choix de se mettre au service des autres, tant dans notre pays qu'à l'étranger; ces nouveaux militaires assumeront une grande responsabilité » déclara le ministre qui attira l'attention sur les tâches importantes de notre Marine, plus particulièrement en matière de lutte contre la piraterie.

Le prince prêta serment dans les trois langues nationales; les sept autres militaires le firent dans leur langue maternelle. Après la prestation, le prince invita ses parents et sa grand-mère à bord du **Godetia** où les invités signèrent le livre d'or et la reine et la princesse Astrid reçurent un bouquet de fleurs. Leur visite à la base se termina par une réception.

Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

Zes jongeren op technische stage bij de Marine

Drie Nederlandstalige en drie Franstalige jongeren uit verschillende technische scholen hebben van 10 tot 13 april deelgenomen aan een technische jeugdstage bij de Marine. Een ervaren technicus liet hen kennismaken met de verschillende technische aspecten van het scheepsonderhoud. Zo brachten ze bijvoorbeeld een volledige dag door op de mijnenjager **Narcis**, in het kader van ‘trillingsanalyse’. ‘s Avonds kregen onze gasten sportieve en nautische activiteiten aangeboden, waaronder een duik- en zeilinitiatie.



F930 Leopold I vijf jaar in dienst van Belgische Marine

Op 29 maart 2007 begon het Nederlandse multifunctionele fregat **Karel Doorman** officieel aan zijn tweede leven. Het werd eigenom van de Belgische Marine en kreeg de naam F930 **Leopold I**, met koningin Fabiola als meter en Nivelles als peterstad. Dit betekende meteen ook een nog intensere samenwerking met de Nederlandse Marine in de ABNL-structuur. Aangezien Nederland nog steeds over dit type schip beschikte, breidde de samenwerking tussen beide landen uit

met een logistiek luik en werden de gemeenschappelijke operationele opleidingen een stuk eenvoudiger.



Six jeunes en stage technique dans la Marine



Trois jeunes néerlandophones et trois jeunes francophones, issus de différentes écoles techniques, ont pris part du 10 au 13 avril à un stage technique dans la Marine. Un technicien expérimenté les familiarisera avec les différents aspects techniques de la maintenance des navires. Ainsi ils ont passé une journée entière à bord du chasseur de mine **Narcis**, dans le cadre de ‘l’analyse des vibrations’. Chaque soir, des activités sportives et nautiques leur furent proposées, notamment une initiation de plongée et de voile.

Le F930 Leopold I en service depuis cinq ans à la Marine belge



Le 29 mars 2007, la frégate multifonctionnelle néerlandaise **Karel Doorman** commençait sa seconde vie. Elle devenait la propriété de la Marine belge et recevait le nom F930 **Leopold I**, ayant comme marraine la Reine Fabiola et comme le veut l’usage, une ville marraine: Nivelles. Il en résultait une collaboration plus intense avec la marine néerlandaise dans la structure ABNL. Etant donné que les Pays-Bas disposaient encore d’autres navires de ce type, la collaboration entre les deux pays pouvait s’élargir d’un volet logistique et simplifierait la formations opérationnelle commune des équipages.

Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

Ouderdomsdeken Marine met pensioen

Op donderdag 29 maart vond in de marinabasis Zeebrugge een militaire plechtigheid plaats, ter gelegenheid van het afscheid van **vice-admiraal Michel Hellemans**. De ouderdomsdeken van de Marine kwam in



1968 in dienst van Defensie. Als specialist mijnenbestrijding doorliep hij een zeer rijke loopbaan. In 2001 werd hij stafchef van de 'Zeemacht'. Vanaf 2002 oefende hij in de nieuwe eenheidsstructuur de functies uit van adjunct-onderstafschef Strategie en militair gebiedsbevelhebber van het Vlaams gewest. Sinds 2004 stond Michel Hellemans aan het hoofd van de militaire inlichtingen- en veiligheidsdienst. Door het vertrek van vice-admiraal Hellemans, wordt vice-admiraal Marc Ectors de nieuwe deken van de Marine. Hij is de officiële vertegenwoordiger van België bij de NAVO.



Le doyen de la Marine part à la retraite



Le jeudi 29 mars, une cérémonie militaire eut lieu à la base de Zeebrugge à l'occasion du départ du **vice-amiral Michel Hellemans**. Le doyen de la Marine a commencé sa carrière à la Défense en 1968. En tant que spécialiste dans le domaine de la guerre contre les mines, il eut une carrière très riche. En 2001, il devient le chef de l'état-major de la 'Force Navale'. Le 1er janvier 2002, dans la nouvelle structure unique, l'Amiral Hellemans assume la double fonction d'adjoint au Sous-chef d'état-major Stratégie et de commandant militaire de la Région fla-



mande. Depuis 2004, Michel Hellemans est le patron du Service de renseignements et de sécurité de la Défense. En raison de son départ, le vice-amiral Marc Ectors devient le nouveau doyen de la Marine. Il est le représentant officiel de la Belgique à l'OTAN.

Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

Navy Days 2012

Zaterdag 7 en zondag 8 juli 2012: 32ste editie van de Navy Days in de marinebasis Zeebrugge.

De Marinecomponent is een loyale medewerker, wereldwijd aanwezig in nationaal en internationaal verband. 'De Marine, een wereldspeler van formaat' is dan ook terecht het thema van onze Navy Days: van de deelname aan Operatie Octopus in de Perzische Golf, 25 jaar geleden, tot de operatie voor de kust van Libië vorig jaar.

Een twaalftal Belgische en buitenlandse schepen liggen afgemeerd in onze dokken. Ze kunnen bezocht worden van 10.30 u tot 12.00 u en van 13.30 u tot 17.30 u. Op het programma tal van animaties, helikopterdemonstraties, duikinitiaties, beklimmen van onze klimtoren en verkenning van onze dokken tijdens de rondvaarten. Tal van informatiestanden over Defensie, haar partners en ons maritiem erfgoed vervolledigen het boeiende aanbod.

Een voordelig B-evenementenbiljet (B-dagtrip 670) is te koop in elk Belgisch station en een evenemententicket voor de Kusttram aan elke tramhalte van De Lijn. Tramhalte 64 'Zeebrugge - Kerk' ligt op 400 meter van de marinebasis. Pendelbussen brengen de bezoekers gratis van het spoorstation 'Zeebrugge Strand' naar de marinebasis. Bovendien geeft het biljet recht op een gratis programmaboekje.

Voor meer info:

Organisatiebureau
Opendeur Marinebasis Zeebrugge:

tel: 050/55.82.78 (tijdens de kantooruren)

fax: 050/55.81.65

e-mail:

hubert.rubbens@mil.be

Navy Days 2012

Samedi 7 et dimanche 8 juillet 2012 : 32ème édition des Navy Days à la base navale de Zeebrugge

La composante Marine est un collaborateur loyal, présent de par le monde au niveau national et international. 'La Marine, un acteur mondial' est donc à raison le thème de nos Navy Days : depuis la participation à l'Opération Octopus dans le Golfe Persique, il y a 25 ans, jusqu'à l'opération au large des côtes libyennes l'an dernier.

Une douzaine de navires belges et étrangers seront amarrés à nos quais. Ils pourront être visités de 10h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30. Au programme un grand nombre d'animations, des démonstrations d'hélicoptères, des initiations de plongée; on pourra grimper notre mur d'escalade et y découvrir les docks en bateau. Un nombre de stands d'information de la Défense, de ses partenaires et de notre patrimoine maritime complètent ce programme alléchant.

Un billet 'événement' à prix réduit SNCF (journée B-excursion 670) est en vente dans chaque gare belge et un ticket événement pour le tram à chaque arrêt de 'De Lijn'. L'arrêt du tram 64 'Zeebrugge Kerk' se trouve à 400 mètres de la base navale. De plus il y aura des navettes de bus gratuites de la gare 'Zeebrugge Strand' à la Base navale. Enfin, chacun de ces billets donne droit à un programme gratuit.

Pour plus d'infos:

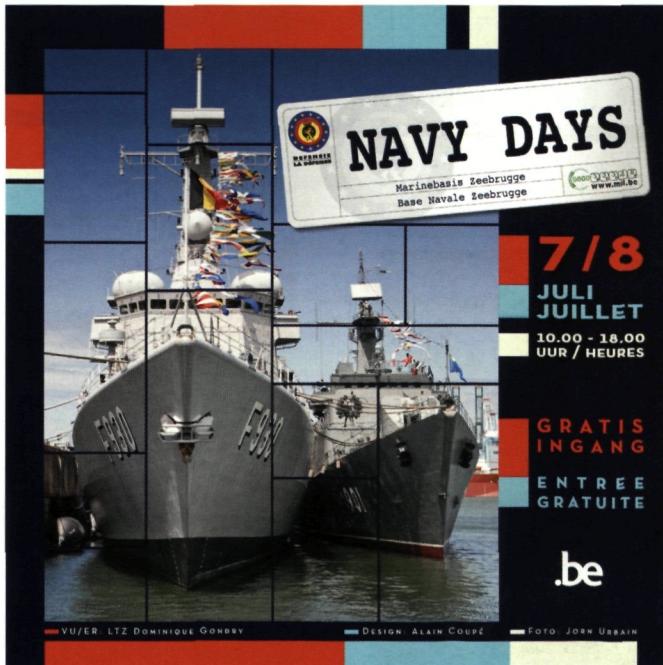
Bureau d'organisation Portes ouvertes Internationales Base navale de Zeebrugge:

tél: 050/55.82.78 (pendant les heures de bureau)

fax: 050/55.81.65

courriel:

hubert.rubbens@mil.be



Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine - Info Marine

Boeg HMS Vindictive verhuist van Demeysluyis naar Oosteroever Oostende

Dinsdag 10 april jl. verhuisde de boeg van de HMS **Vindictive** naar een nieuwe stek op de Oosteroever. De boeg is al wat rest van het Britse oorlogsschip dat in mei 1918 een roemrijk einde kende als blockship in de haven van Oostende tijdens een Britse aanval op deze haven en die van Zeebrugge. Aldus wilden de geallieerden verhinderen dat Duitse duikboten de haven in- of uit konden varen; iets wat maar gedeeltelijk lukte. Het wrak werd ontmanteld in 1920.



Aan de Rijnkaai op het Antwerpse 'Eilandje' staan drie historische havenloodsen van de Red Star Line. In mei 2013 opent op deze historische locatie de tentoonstelling 'Red Star Line -People on the move' de deuren. Het wordt een plek voor herinnering, belevenig, debat en onderzoek naar internationale mobiliteit vroeger en nu. Het verhaal van de Red Star Line en haar passagiers zal aldus weer tot leven komen (Bron: Nautilus – Maandblad van het Koninklijke Zeemanscollege - n° 102).



Ostende : la proue du HMS Vindictive déménage de l'écluse Demey à l' Oosteroever

Le mardi 10 avril dernier la proue du **Vindictive** a été transportée vers sa nouvelle 'demeure' sur le Oosteroever. La proue est tout ce qui reste de ce croiseur britannique qui connut une fin glorieuse en se sacrifiant comme blockship dans le port d'Ostende lors de l'attaque navale anglaise contre ce port et celui de Zeebrugge en mai 1918. Les Alliés voulaient ainsi empêcher les sous-marins allemands d'entrer ou de sortir du port; ce qui ne réussit que partiellement. L'épave fut démantelée en 1920.



Sur le Rijnkaai à Anvers, au lieu-dit 'Eilandje', se trouvent trois hangars historiques de la Red Star Line. En mai 2013 s'y ouvrira l'exposition 'Red Star Line – People on the move'. Ce lieu historique deviendra un endroit de souvenirs, de témoignages, de débats et de recherches sur la mobilité internationale hier et aujourd'hui. Ainsi l'histoire de la Red Star Line et de ses passagers connaîtra une nouvelle vie (Source: Nautilus – Mensuel du Collège Royal Maritime Belge- n°102).



Belges à bord du Titanic



Il y avait 27 Belges à bord du Titanic lorsque, la nuit du 14 au 15 avril 1912, le navire entra en collision avec un iceberg et fit naufrage. L'un d'eux en réchappa, à savoir Jules Sap de Zwevezele (Flandre occ.). Né le 20 septembre 1890 d'une famille de huit enfants notre Jules voulut s'en aller chercher fortune en Amérique avec six autres garçons de sa région. En troisième classe le voyage ne coûtait que 312 francs de l'époque (9 livres et 10 shillings). Embarquée à Anvers le 8 avril pour Harwich, notre bande arriva le lendemain à Southampton à bord du **Titanic** dont le départ était prévu le 10 à 12 heures.

Le navire, dont c'était le 'maiden trip', fit escale à Cherbourg, où il embarqua les passagers français, puis à Queenstown – aujourd'hui Cobh- en Irlande.

Les troisièmes classes se trouvaient à l'arrière du navire, confortables sans plus; elles avaient une salle de danse où nos sept gaillards s'en donnèrent cette nuit-là à cœur joie jusqu'à 23 heures où, rompus de fatigue ils allèrent se coucher.

Lorsque le choc de la collision les jeta à bas de leurs couchettes, notre Jules s'en alla aux nouvelles sur le pont. Il faisait nuit noire et glaciale. Le marconiste envoyait le signal de détresse : "CQD, CQD, CQD de MGY, MGY". A cette époque CQ signifiait 'Sécu'(sécurité) et D 'détresse', MGY étant le code du Titanic. Des fusées rouges de détresse montaient dans le ciel. Les canots de sauvetage furent mis à l'eau et évacuèrent dès 0.45h les passagers de première et seconde classe; il n'y en eut pas pour les troisièmes classes.

Lorsqu'à 1.15h le navire commença à piquer du nez, nos amis, munis de leurs gilets de

sauvetage, se jetèrent à l'eau. Jules Sap, à 22 ans un fort gaillard de 1,80 m et bon nageur, fut recueilli par un canot du ms **Carpathia**, arrivé sur les lieux. Sur les 2.223 passagers et hommes d'équipage seuls 706 furent sauvés. Mais pas plus de chiffres ici, les journaux et la TV en ont été saturés.

Notre Flamand arriva le 18 avril à New York, d'où il rejoignit Detroit où, comme beaucoup de Belges, il travailla chez Ford, et où il fut

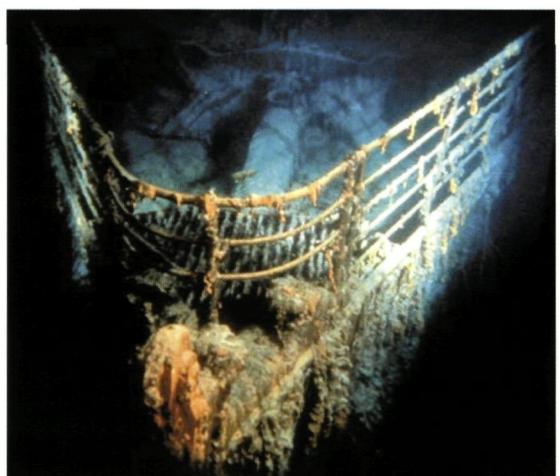


invité à raconter à plusieurs reprises, avec deux de ses copains rescapés comme lui, à savoir Théodore Demulder et John Scheerlinck, ses mésaventures (contre rémunération bien sûr!).

Il rentra en Belgique en 1914 –à temps pour la guerre!-, se maria, eut trois enfants et repartit en 1924 pour le Canada. Cette fois il y travailla sept ans puis revint définitivement en Belgique, où là encore il fut invité à commenter dans des cinémas le film "A night to remember".

Jules Sap décéda le 15 décembre 1966, à l'âge de 76 ans. C'était le dernier survivant belge du Titanic.

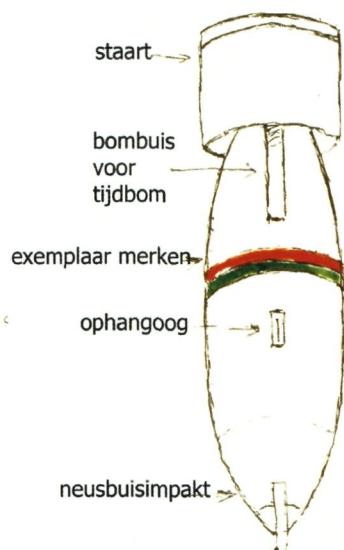
CPV (hre) J.C. Liénart



Mijn vader Bernard Maes

Een der laatste, zo niet de laatste, en het langst in dienst bij de ontmijningsdienst

Na de ontbinding van de Luchtbeschermering waar hij de laatste twee jaren van de oorlog in dienst was, ging hij over naar de visserij aan boord van de BL 118 van reder Edward(?) uit Oostende. Aangezien hij nog aangemonsterd was kon hij niet overgaan naar de marine, waarvoor hij een aanvraag had ingediend bij de toen in Blankenberge geleverde Engelse eenheid van de Royal Marines met hoofdkwartier in hotel Britannia. Maar wat later kreeg hij een tweede oproep en na een medisch examen in Brussel moest hij zich in Oostende melden aan boord van de maalboot Princesse Marie-José, staf- en opleidingsschip. Na een korte militaire opleiding muteerde hij aan boord van de mijnenvegers van de 118de flotielje die instond voor het mijnenvegen voor onze kust en in de Schelde monding.



Britse bom 125.LBS.GP (bom voor 'general purpose', algemeen gebruik)

Toen er een oproep werd gedaan voor vrijwilligers voor de ontmijningsdienst van de kust en de havens, meldde hij zich onmiddellijk aan. Kort daarna werd hij afgedeeld bij de Koninklijke Nederlandse Marine te Leiden (kweekschool voor zeevarenden). Na een korte opleiding vertrok hij naar IJmuiden waar

hij aan boord kwam van HrMs Haarlemmermeer, opleidingsschip voor duikers. Hij was er samen met de matrozen Bernard Maes, H. Van Parijs, R. Heine, V. Janssens en Jacky Cronier. Al deze matrozen, op mijn vader na, gingen onder bevel van commandant Liénart naar de inmiddels opgerichte 'K. Mijn Katy' ('K' van Duitse code voor Kust Mine). Mijn vader van zijn kant vertrok naar de MFV te Zeebrugge onder commandant Pesch, voor verdere ontmijning van de haven die toen reeds begonnen was door de Royal Navy onder bevel van Lt Cdr Riley en Starmwich, bijgestaan door de onderofficieren Crabeels en Soels van het 3de Genie ontmijningsbataljon.

Na het vertrek van de Engelsen werd de ontmijning voortgezet onder bevel van commandant Pesch. Die ontmijning bestond in het vrijmaken van de havens van Zeebrugge en Oostende en van alle steden en dorpen, landerijen en stranden gelegen tussen de kust en een lijn parallel aan de kust tussen Moerkerke en Roesbrugge. Zeebrugge was volledig mijnenvrij in 1949.

In 1950 verliet Cdt Pesch de ontmijndingsdienst na een ongeval, gelukkig zonder zware gevolgen, op het strand in Bredene, om hogere functies te bekleden. De dienst werd achtereenvolgens waargenomen door de onderofficieren Monseweyr, Destanberg, Marin, Wattron, Liekens, Mawet, Busard, Van Maldegem en Cauwenberg.

De opleiding tot torpedomaker/mijndemonteur gebeurde bij de KNM in de kazerne van de Mijnendienst te Den Helder; zij duurde drie maanden; dan volgden één maand in de Marinierskazerne te Doren (Zeist) en drie maanden bij DOVO, de ontmijndingsdienst van de Landmacht te Duisburg. Bernard Maes, D. Dupuy en R. Heine volgden die opleiding. Leon Godvrine († 10.06.69 te Oostduinkerke) van zijn kant volgde die opleiding bij de Franse Marine in Toulon en eveneens bij DOVO.



Foto genomen vlak voor het overbrengen van een bom naar het strand. V.l.n.r. ontmijner Bernard Maes, hoofd van de operationele dienst, ontmijner Gilbert D'Hondt en commandant Liekens die de leiding over de operatie heeft.

Mijn vader is bij de ontmijndingsdienst gebleven van 4 september 1946 tot aan zijn

oppensioenstelling in 1982. De laatste zeven jaren was hij hoofd van de operationele groep ontmijning. Hij stond onder bevel van CDTCLEARMINES Lt Liekens. Hij werkte er samen met adjudant D'Hondt (in opleiding) en vier ontmijners/verkenners KL 4, opgeleid bij DOVO in Duisburg, nl. P. Ferket, F. Meersch, H. Werbrouck en A. Brussels.



Vader Remi Maes en ooms Bernard en Marcel Maes.

Naar mijn weten is tot op heden mijn vader de enige onderofficier met het ereteken van 1ste klasse voor daden van moed. Hij ontving eveneens volgende eretekens: KL2 op 21/10/1949 (KB nr 6516); KL1 op 14/11/1961 (ancienniteit - nr 8502) en KL1 op 17/4/1979 (nr 15883 - moed).



Bernard Maes ontvangt Militair ereteken 1ste klas ontmijning van toenmalig minister van Defensie Paul Vanden Boeynants.

De beste ervaringen van zijn vaartijd waren als bootsman aan boord van de visserijwachtschepen, en aan boord van de Dufour, onder bevel van commandant Van Dyck (later een van onze admiralen) en de Georges Lecointe onder bevel van commandant Depitte. Hij kan uren vertellen over zijn ervaring, zijn belevenissen die men volgens hem ergens anders niet kan meemaken en zijn reizen naar prachtige landen zoals Noorwegen, IJsland tot over de Poolcirkel.

Vader is nog dikwijls aanwezig op familiefeestjes en geniet er ten volle van; heeft het op zijn hoge leeftijd wel wat moeilijk met al dat jonge volk en de snelle vooruitgang in deze moderne tijden.

Marie-Rose Maes



Dhr.Willem Content, burgemeester van Blankenberge, overhandigt namens het stadsbestuur de oorkonde van erkentelijkheid aan stadsgenoot Bernard Maes.

Familie Bernard Maes ten dienste van Leger en Marine

Vader : Bernard Maes, ontmijningdienst Marine.

Oudste zoon: Lucien Maes: 1ste dokmeester haven Zeebrugge, na dienst als NATO-vrijwilliger bij de Marine en vaartijd op de lijn Oostende-Tilbury.

Zoon Dirk Maes : schipper bij de firma De Cloedt met opdrachten in binnen- en buitenland (o.m. in Maleisië).

Zoon Benny Maes: duikersweerzaamheden en herstellingen van kaaimuren in binnen- en buitenland (o.m. in Israël).

Zoon Jean Maes : duiker-ontmijner bij de Marine.

Dochter Robby Maes: Luchtmachtbasis Koksijde (Heliflight); gehuwd met D. De Bergh, boordmecanicien Seaking Koksijde.

Dochter Marie-Rose Maes: Marine – Sociale dienst van het Leger.

Kleinzoen Anthony Maes : 7 jaar visserij; schipper a/b van zandhopper firma De Nul/Dredging International met opdrachten in binnen- en buitenland (o.m. in Zuid-Amerika, de Perzische Golf en Dubai).

Kleinzoen Didier Broucke: wapentechnicien Marine.

Kleindochter Nancy Maes: Adjunct medische dienst Marinebasis Zeebrugge; gehuwd met R. Swertvaeger, boordmecanicien Seaking Koksijde.

Maken eveneens deel uit van de familie: Yves († verongelukt bij parachutesprong te Moorslede op 20/08/2010) en Arlette Croes Van Acker; Yves was duiker bij de Marine en zijn echtgenote Arlette is in dienst bij de Landmacht.

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

L'Entre-deux-guerres: 1919-1939 (suite)



Source illustrations: <http://beeldbank.oostende.be>

Pour terminer, revoyons la situation des ports de Zeebruges et Nieuport pendant ces vingt années.

Zeebruges: En 1919, le port ne fut visité que par 14 navires, qui débarquèrent 12.051 tonnes de marchandises et il n'y eut pas d'exportation du tout. En 1920, 73 navires firent escale au port, y déchargeant tout juste 7.804 tonnes, tandis que nos premières exportations s'élevaient à 1.716 tonnes à peine. Mais le port fut entièrement remis en état en 1921, comme ce fut encore le cas pour Gand et Bruxelles. En juillet 1921 fut inaugurée une nouvelle ligne régulière, entre Zeebruges et Harwich. Mais le port ne se remettait que fort lentement de sa quasi destruction au cours de la guerre et en particulier lors de la retraite allemande. De 1920 à 1932, son mouvement moyen annuel resta de 260 navires, pour un maigre trafic de 75.000 tonnes. En 1925, 35 et 39, le nombre de navires en escale et les chiffres des tonnages à l'importation et à l'exportation furent respectivement:

Année	Navires	Importation	Exportation
1925	1.162	665.100	239.256
1935	1.579	472.399	325.502
1939	1.190	428.763	275.441

Il faut encore pondérer ces chiffres en indiquant que des grèves anversoises eurent pour effet de faire venir des unités de la future CMB, comme par exemple le Carlier à Bruges via Zeebruges et le Caucasier à Zeebruges en 1928. En février 1929, c'est

le fait d'un Escaut encore bloqué par le gel qui fut à l'origine de l'escale de l'Anversville de la CBMC pour débarquer ses passagers. La MBZ arma ses propres remorqueurs; son Lancelot Blondeel, ex- LMB 4 fut rebaptisé Baron de Maere mais nous ne savons pas précisément à quelle date. Depuis 1932, du fait du nombre croissant de grands navires, elle racheta encore le Foremost 81 de 1931 et en fit son premier Graaf Visart; il semble toutefois que ce ne fut pas un très bon achat. Une grande drague aspiratrice fut mise en service par cette compagnie dès 1910; en 1924, elle vint à Ostende 'en vue de procéder à un dragage rapide de la partie du chenal située en aval de la batterie de l'estacade Est'. En 1930, la Lubricating Oil C° de 1908 devient la S.A. Zeematex (rafinerie des huiles de soute minérales) et l'année suivante fut installée une station de soutage sur le môle, par la société Export & Import Mij Oranje Nassau; le premier navire qui y prit son charbon fut le Matadi. Des sources d'époque indiquent que c'est la société Saremine, installée 2, Place Royale à Bruxelles, qui installa en janvier 1933 un dépôt de charbon à l'aval du môle, et qu'elle représentait la Oranje-Nassau. En 1934, elles font état de la création de la Zeebrugge Coal Bunkering Station 'à capitaux français et anglais', et qui deviendra plus tard la Zeebrugge Shipping & Bunkering C° de la CMB. Cette station de soutage fut arrêtée quatre mois, pendant la reprise de l'ancien concessionnaire, la Export & Import Mij Oranje-Nassau. À l'occasion des grèves anversoises de 1936, plusieurs des 'ville-boats' de la CMB firent escale à Zeebruges:



Elisabethville, Albertville, Thysville, ainsi que plusieurs de leurs gros cargos.

Nieuport: C'est Nieuport qui fut, du fait de son rôle comme notre 'dernière poche de résistance', la ville de Belgique qui subit le plus de destructions. En 1920, le port n'était pas encore en état, ni les trois canaux qui reliaient le port à Ostende, Dunkerque et Dixmude. En 1923, le port ne fut visité que par 148 navires, pour un tonnage de 26.200 tonnes, soit à peine un peu plus que la moitié par rapport à 1913. Mais cela n'empêcha pas un nouvel armement de s'y installer de 1924 à 1928: Alphonse Dumon. En 1929, le nombre des navires qui firent escale à Nieuport s'élevait à 560, pour un tonnage de 106.765 tonnes, qui était inférieur à celui de l'année 1925! Nous pouvons trouver un dessin et une photo de Nieuport vers 1930 dans le livre du centenaire de la Belgique. En 1935, fut inauguré le 'nouveau port'. Pour la pêche, la flotte s'était réduite à 65 bateaux à la veille de la seconde guerre mondiale. Mais la situation de ce port était meilleure qu'à Blankenberge, où l'ensemble s'aggrava vers 1930, ce qui suscita à certains l'idée de fermer tout simplement le port.

Profitons de cette transition pour évoquer la pêche pendant la période de l'entre deux guerres. En 1921, les statistiques dénombrent 33 chalutiers à vapeur, 408 bateaux de pêche à voiles et 253 canots pontés. Vers 1920, donnons un exemple d'unité de guerre réaffectée, la Duchesse de Brabant, chalutier de 315 tonnes en 1928, qui était un ancien dragueur de mines de la Royal Navy, construit en 1915 par Cochrane & Sons Ltd de Selby. Il appartint à la société des Pêcheries à Vapeur S.A. (John Bauwens) et fit naufrage le 16 avril 1937 au large des Färöers. Une liste officielle publiée le 1er janvier 1922 répartit les chalutiers à vapeur comme suit:

À Ostende: 8 appartenant à la S.A. Pêcheries à Vapeur; 6 à l'Union des Pêches Maritimes; 5 à la S.A. Armement Ostendais; 4 à A. T. Golder; 4 à la S.A. Pêcheries des Flandres; 3 à la S.A. Pêcheries du Nord; 3 à H. P. Aspeslagh et 3 à J. Nierinck, mais qui devint sujet britannique le 14 novembre 1922 et dont les navires furent par conséquence rayés.

À Blankenberge: 2 à Gustave D'Hondt et 1 à Jules Franck et Léon Hiard.

Et les autres ports côtiers: Enfin, encore une unité, la Fanny, appartenait alors à la Société des Pêcheries Polaires de Bruxelles, une aux Messageries Fluviales Belges d'Anvers (le Nedzumi) et une à la S.A. Pêcheries à Vapeur du Congo Belge.

Voici la situation de la flottille de pêche au 31.12.1925, telle qu'elle fut publiée par les journaux: chalutiers à vapeur: 49; grandes chaloupes à voiles: 60; grandes chaloupes à moteur: 23; petites chaloupes à voiles: 31; petites chaloupes à moteur: 83; canots à voiles: 122; canots à moteur: 6. Total: 374 (littoral belge), ce qui donnait la situation suivante pour les chalutiers à vapeur pour Ostende: Alfred T. Golder & C°: 5; Eugène Rau: 1; S.A. Pêcheries à Vapeur (J. Bauwens & C°): 9; Société des Pêcheries Polaires: 1; S.A. des Pêcheries Ostendaises (P. Aspeslagh et A. Deceuninck): 5; S.A. Pêcheries du Nord (Demunter et Londès): 3; S.A. Armement Ostendais (Socialistes Anseele et C°): 19; S.A. Pêcheries Côtières (directeur L. Nierynck): 1; S.A. Union des Pêches Maritimes (directeur L. Nierynck): 2 (ces unités sont désarmées); Jules Francq et Léon Hiard: 1 (désarmé); S.A. Union des Pêches Maritimes: 3 (ces unités naviguent d'un port français). Ce qui donnait un total de 43 unités ostendaises armées, 3 unités désarmées et 3 naviguant sous pavillon belge, mais pratiquant dans un port français. Le 15 juillet 1928 eut lieu la vente des quatre chalutiers de A. T. Golder & C° à la Société des Pêcheries Nationales Belges. Le 29 décembre 1929 fut créé à Ostende le gros armement Motorvissche-



rij qui arma de nombreux navires jusqu'en 1963. Une statistique nous donne l'évolution des bateaux de pêche vers 1930:

	1/01/1927	1/01/1928	1/01/1930	1/01/1931
Chalutiers à vapeur	58	56	50	36
Barques à voiles	101	59	8	3
Barques à moteur	229	253	347	379
Bateaux non pontés	171	129	147	113
Total	559	497	552	531

C'est en 1934 que fut mis en exploitation le nouveau port de pêche d'Ostende. Au 1er janvier 1937, le nombre de bateaux de pêche était le suivant dans nos ports côtiers: 263 à Ostende, 146 à Zeebruges, 23 à Blankenberge et 78 encore à Nieuport. La flotte de pêche belge comptait alors 510 unités au total, en y ajoutant les 15 bateaux basés dans les ports scaldiens. Nous ne pouvons terminer ce paragraphe sans mentionner l'émoi avec lequel les Ostendais ressentirent le naufrage de leur gros chalutier Arctic O107, dont maintes photos apparurent dans les journaux, où on voyait l'épave, à marée basse, clouée sur les récifs au Cap Finistère le 20 février 1938.

Nous passons maintenant aux monographies relatives aux nouveaux armements créés entre 1920 et 1940:

S.A. Belge de Transports maritimes: Le directeur de cette société était John Bauwens. Nous ne lui connaissons qu'un bateau, le voilier à moteur auxiliaire Gaby de 365 tonnes brutes et 262 tonnes nettes, construit en 1918 et mis en service en 1919. Mais il fut revendu le 20 février 1920 à une maison française. Ce navire d'un tonnage relativement important ne peut être confondu avec une autre unité du même nom, Gaby, armée également par J. Bauwens, mais qui était un chalutier à vapeur de 69 tonnes nettes et 210 tonnes brutes, doté d'une machine de 65 CV, construit par Cockeill en 1909. Ce dernier était immatriculé O82 et quitta Ostende en 1914 pour sans doute y revenir en 1918; il ne fut vendu qu'en 1930.

Pêcheries du Nord, Ostende: Nous avons retrouvé deux navires alignés par cet armement de courte durée

juste après la première guerre mondiale: Odette, voilier de 122 tonnes brutes et 100 tonnes nettes construit en 1877 et revendu à une maison de Plymouth en mai 1920; et Éliane, navire mixte à voiles et à moteur de 108 tonnes brutes et 74 tonnes nettes, construit en 1909; ce dernier fut revendu lui aussi en 1920, à un armateur français du Havre, le 5 octobre.

Baels, Ostende: Nous ne retiendrons de J. Baels dans cette étude que le seul navire qui fut repris à la liste des navires de mer en 1920, le Nedzumi, voilier à machine auxiliaire construit en 1909 à Hoboken et qui appartint officiellement aux Messageries Fluviales Belges depuis le 29 avril. Il déplaçait 66 tonnes brutes et avait une machine de 36 chevaux nominaux. En 1921, il devint l'O30, navire de pêche, puis en 1922 le Noordzee III de la S.A. Noordzee. Dans les listes de bateaux de pêche, on trouve encore le chalutier à vapeur J. Baels Mauricx ajouté à celle du 1er juillet 1906 et qui existait toujours au 1er janvier 1914. Il jaugeait 87 tonnes et était doté d'une machine de 60 CV. Dans l'almanach de 1913, on trouve à Ostende les deux noms Jules et Henri Baels: le premier, armateur à la pêche, et le second, conseiller communal, habitant 64, avenue Henri Serruys, sans doute armateur associé au précédent. Les journaux les évoqueront plus longuement après la deuxième guerre mondiale, quand ils se mirent à publier les 'aventures' du roi Léopold III avec la future princesse Liliane, née Baels. Notons encore que pendant la guerre 1914-18, Emile Deckers s'établit à Londres comme beaucoup de nos armateurs. Il y fonda en 1916 la Steamship Nimrod Ltd en association avec Henri Baels, le père de la future princesse Liliane de Belgique. Ils armèrent





le s/s Nimrod, ancien navire de Shackleton lors de ses expéditions polaires en 1907-09. En 1918, ce steamer passa à Wettern Bros, associés à Louis Hermans; mais leur navire fit naufrage le 29 janvier 1919.

Société des Pêcheries Polaires, Ostende: Voici encore un autre 'cas rare', en l'occurrence un armateur à la pêche qui n'eut qu'un seul navire, enregistré à Ostende de 1920 à 1926, mais qui était établi à Bruxelles, 54, rue des Colonies. La Fanny, immatriculée O100, construite en 1917, déplaçait 145 tonnes brutes. Elle fut vendue à un armateur norvégien le 31 janvier 1926.

M. A. Ramet & C°, Ostende: Jacques Ramet racheta en 1923 un petit caboteur hollandais de 183 tonnes brutes, l'Alkmaar, ex-Strathdee, qu'il rebaptisa Jacques Ramet. Ce petit vapeur déplaçait 230 tdw et avait une puissance de 300 chevaux; il avait été construit à Kinghorn en 1890 et transformé de chalutier en caboteur en 1920. Le 16 juin 1924, Ramet & C°, installé au n° 53 de la rue du Quai, revendit le navire à un armateur de Nieuport, Alphonse Dumon, qui le garda en service sous le nom Amand Dumon jusqu'en 1928. A noter que pour Ramet, les initiales sont celles de Maurice Alexandre.

Alphonse Dumon, Nieuport: Cet armement de courte durée reprit donc en juin 1924 le Jacques Ramet et en fit son Amand Dumon; en 1928, le navire passa sous registre hollandais sans changer de nom, pour devenir une sorte de 'bureau flottant' pour cet entrepreneur. Il fut rayé en 1931 et cassé en Hollande l'année suivante. Nous pensons qu'Alphonse Dumon appartenait à la famille de Victor, associé en 1896 à Van der Vin, et dont la raison fut Dumon & Van der Vin

depuis 1919 puis la S.A. d'Entreprises en 1928. Dans les quelques éléments généalogiques que nous avons pu recueillir au sujet des Dumon, nous ne retrouvons malheureusement pas d'Amand ni d'Alphonse. Il y eut cependant deux personnes de ce nom à la côte, que nous ne pouvons pas lier aux autres: - Pierre Edward, né à Nieuport le 16 octobre 1865 et qui y déceda en 1956; il y fut industriel, conseiller communal et provincial; -

Auguste Joseph, né à Ostende le 12 octobre 1853 et y décédé le 5 novembre 1907; fils d'Auguste et de Rosalie Marley, il fut entrepreneur et conseiller communal à Ostende de 1900 à 1907.

Fr. Verbiest, Ostende: Nous n'avons retrouvé qu'un seul navire enregistré comme navire de mer pour Fr. Verbiest, le cutter mixte (à voile et à moteur auxiliaire) de 36 tonnes brutes et 11 tonnes nettes, la Yolande O30, construite en 1926, entre 1932 et 1933. Elle fut en effet désaffectée cette dernière année, le 19 septembre. Dans l'almanach de 1913, on trouvait déjà deux Verbiest qualifiés d'armateur: Édouard, habitant rue du Cercle, 33, et Léopold au Quai des Pêcheurs, 42. Nous ne sommes malheureusement jamais parvenus à relier entre eux les quelques éléments généalogiques que nous avons retrouvés de cette famille, présente à Ostende et à Anvers. Relevons cependant quelques membres dont la descendance fut impliquée dans l'histoire de notre marine marchande, dans l'espoir qu'un lecteur éclairé puisse peut-être nous faire part de compléments d'information:





Eveline de Schepper, fille de Jean-François et Jacqueline Verbiest, née en 1802, épousa le 11 juin 1832 le négociant Jean-Baptiste Meert (9/10/1806-1873). Michel Verbiest épousa Claire Aerts et ce couple eut au moins un fils, Jacques, conseiller communal à Anvers, qui épousa Fanny Hay, une fille d'Adolf; ils eurent six enfants mais les garçons restèrent célibataires. Une de leurs filles, Zoé, épousa Auguste Delbeke; deux autres allaient entrer dans la famille de grands armateurs anversois, les Donnet. Fanny Verbiest (22/12/1856-5/11/1891) épousa en effet le 14 janvier 1882 Fernand Donnet (17/7/1856-30/12/1927), fils de Gustave Joseph (1828 - 1891), importateur de tabacs et cigarettes de La Havane, et Amélie van Gend (1837-1922), une fille de Joseph-François. Sa sœur Marie épousa Albert Guiette, fils aîné d'Emile (1822-64) et de Louisa Stappaerts (1826-68); cette dernière était la fille de Louis (1789-1833) et Marie Th. Donnet (1800-1856). À Anvers, on trouve par ailleurs dans l'almanach de 1877-78 les personnes et firmes suivantes: L. Fiévè-Verbiest de la firme M. Fiévè-Goemaes, négociant en bois, avenue du Commerce, 235; Albert F. M. Verbiest, commissionnaire en marchandises, au 13, Rempart Ste-Catherine; et Jacques Verbiest, négociant dont le bureau était sis rue aux Saucisses, dit 'de la maison Cooppol & Cie' et habitant aux numéros 32-34 de l'avenue Margrave.

A. Brunet & C°, Ostende: Auguste Brunet avait créé pendant la guerre la Société de Pêche Zeester et en octobre 1919 ses quelque 12 chalutiers à vapeur étaient encore en Angleterre, au chômage depuis le mois de septembre. Cet armement de courte durée racheta en 1936 le vapeur Compass, caboteur de 294 tonnes brutes et 156 tonnes nettes, construit en 1920 à Port Glasgow sous le nom Hornbill et disposant d'installations frigorifiques. Le vapeur, enregistré à Ostende, ne navigua sous nos couleurs que pendant trois ans et fut revendu le 6 novembre 1939 à une maison de Paris. L'armement A. Brunet & C° était installé au n° 27 de la Minque aux Poissons. Notons que c'est cette maison qui avait armé l'Arctic, disparu le 31 janvier 1938. En 1940, l'ancien Compass devint le navire auxiliaire de la Marine AD69 Cap d'Antifer qui fut coulé le 13 février 1941 au large de l'estuaire de la Humber par les vedettes allemandes S85 et S99.

Chantier Naval et Armement A. Seghers, Ostende: Comme nous l'avons écrit plus haut, un chantier naval fut créé en 1919 à Ostende par Amédée Seghers, Anversois d'origine. Il eut deux fils, Victor et Charles. Il n'est donc probablement pas apparenté aux autres personnes de ce nom que nous avons retrouvées actives dans le domaine maritime: Jean-Baptiste Seghers, un Bruxellois né en 1745 qui était toujours garçon bate-

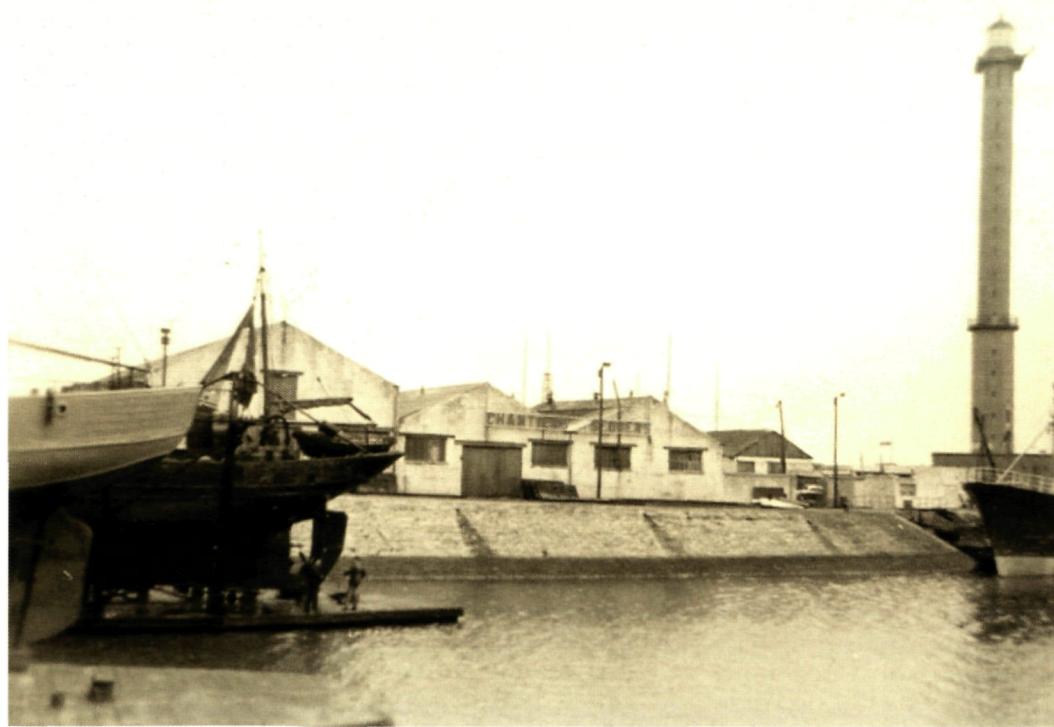


lier résidant à Bruxelles en 1812; J. A. G. Seghers dont nous ne connaissons pas les prénoms, né à Bruxelles le 3 janvier 1814, et qui navigua ‘au commerce’ avant de rejoindre les rangs de notre Marine Royale en 1832; il y fit carrière jusqu’à sa mise à la pension en 1869 et décéda le 17 avril 1897; Joseph Seghers, un Ostendais celui-là, qui épousa en 1806 Joanna Theresia Serreux (1784-1836). Après avoir construit des crevettiers dans ses ateliers du quartier du vieux phare jusqu’en 1922, Amédée Seghers entra en association avec la Béliard-Crighton & C° qui établit un nouveau chantier au Zwaaidok. Le 8 juin 1927, les Seghers, alors installés au n° 42 du square Clémantine, reprirent un chalutier à moteur à la S.A. Pêcheries Océanic le Belgica. Un autre chalutier aurait encore été armé par la maison sous le nom l’Espérance mais nous ne l’avons pas retrouvé. Le 24 juin 1930, la Belgica fut déjà revendue à Pierre Zonneken

et devint son Arbeid Adelt. Le 21 octobre 1934, Amédée se retira de l’association avec Béliard-Crighton et créa un nouveau chantier au Slipwaykaai, au nord du nouveau bassin de pêche. Il décéda en 1937 et ses affaires furent continuées par Victor et Charles. Comme nous l’avons vu, le chantier fut bombardé en mai 1940, alors que Victor venait de reprendre au cours de l’année précédente un ancien logger hollandais qui datait de 1914 et qu’il avait rebaptisé Renaissance. Ce navire fut armé officiellement sous la raison Chantier & Armement A. Seghers, sise au Rederijkaai. Il jaugeait 47 tonneaux nets et 104 tonneaux bruts et pouvait transporter 100 tonnes. Il avait été construit à Leiderdorp et fut muni plus tard d’un moteur de 240 CV. Le chantier fut contrôlé par les allemands pendant la guerre et recréé en 1946, du fait de sa démolition lors de leur retraite en 1944. On y construisit alors des chalutiers en acier. Le m/s Renaissance disparaît de la liste officielle des navires belges en 1947, alors qu’il ne figure pas au nombre des navires perdus ou vendus, ni plus tard comme pêcheur. A la mort de Victor Seghers en 1963, le chantier fut continué par ses fils Jacques et Charles. Il sera finalement liquidé en 1991.

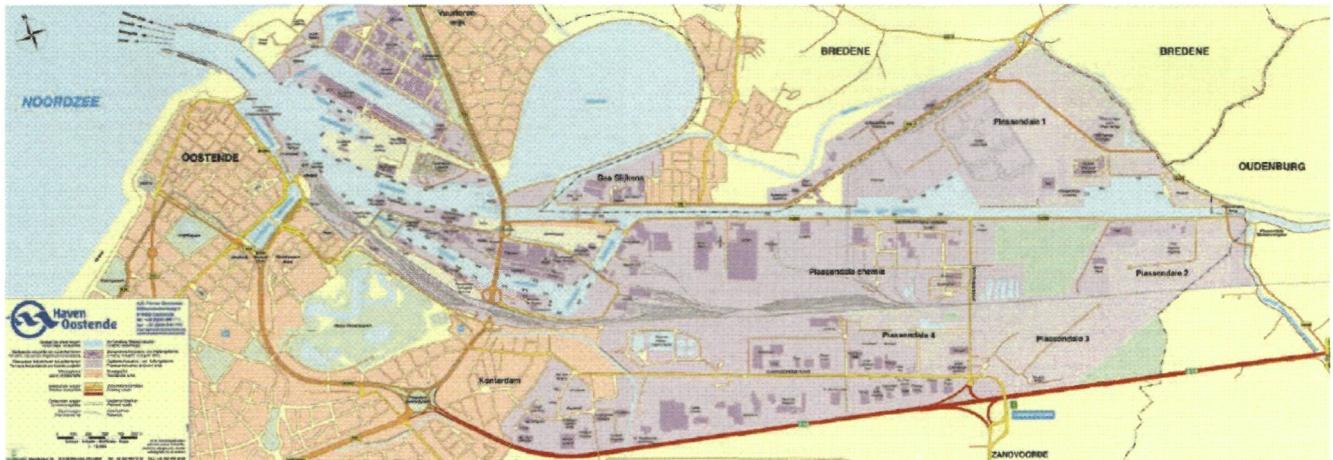
À suivre

A. Delporte (†)



“chantier Seghers”

Maritiem-industriële dynamiek van Oostende heeft nood aan forse impuls



Professor ruimtelijke planning Georges Allaert van de Universiteit Gent gaf onlangs een persconferentie waarin hij zijn bezorgdheid uitte omtrent de dalende Oostendse haventrafiëk.

Volgens de professor blijven de meeste havenverbonden ondernemingen in de Oostendse haven opvallend klein op het gebied van bedrijfseconomische dynamiek. Deze kleinschaligheid is een constante vergeleken bij de maritieme bedrijven in de andere Vlaamse havens. De KMO-structuur gegroeid vanuit familiaal kapitaal zit daar voor iets tussen. In globo mogen we stellen dat de bedrijfseconomische dynamiek in de Oostendse voorhaven al jaren ter plaatse trappelt. Dit blijkt uit het feit dat de toegevoegde waarde al jaren nauwelijks stijgt.

Ondanks de maritieme kleinschaligheid houdt de omzet van de havenverbonden bedrijven wel goed stand. Er is zelfs sprake van een kleine groei en dit ondanks de dramatische terugloop van de maritieme trafiek: van 8,5 miljoen ton zetraffic in 2008 tot 3,8 miljoen ton in 2011! Dit is op één na het laagste cijfer sedert 1998; enkel 1999 was nog slechter met 3,1 miljoen ton. Vooral het roro-verkeer zit met 2,3 miljoen ton op een dieptepunt. General cargo daarentegen doet het relatief goed met 15 miljoen ton. Met 2.204 schepen had de Oostendse haven de laagste mobiliteit sedert jaren. Volgens Allaert heeft het Oostendse havenlandschap dan ook nood aan een opwaartse dynamiek.

In de huidige economische crisiscontext is het van groot belang om de eerder kleine Oostendse havenbedrijven alle faciliteiten te verstrekken zodat ze verder kunnen functioneren, innoveren, investeren en maritieme jobs initiëren. Er heerst nog altijd ongerustheid bij het bedrijfsleven op de Oosteroever van de haven. Die ongerustheid is het gevolg van het gebrek aan communicatie en openheid van de diverse overheidsinitiatieven vastgelegd in tal van plannen en beleidsnota's. Er is nauwelijks sprake van echte participatie van deze bedrijven.

Sedert decennia is de Oosteroever een gemengd maritiem-industrieel gebied waar op nauwelijks 40 ha meer dan 100 bedrijven ingebed zitten. Daarbij dient nog gesteld dat hier sprake is van een fijnmazige cluster-vorming waardoor de vele familiebedrijven een tewerkstelling genereren van meer dan 1000 arbeidsplaatsen in de sectoren visserij, scheeps herstelling, elektriciteit en metaalbewerking. De interactieve clusterwerking en technische dynamiek tussen deze bedrijven is uniek in Vlaanderen.

De huidige analyses geven een onvolledig en vertekend beeld van de economische kracht van het huidig maritiem-industrieel weefsel op de Oosteroever. Zo stelt Allaert dat er nog slechts één maritiem scheepsbedrijf is in Vlaanderen dat op de Oosteroever gevestigd is en dat het zich bedreigd voelt door de plannen van demping van het Visserijdok. De huidige plannen voorzien de afbouw van het maritiem-industrieel weefsel op deze site ten voordele van grootschalige woningbouw-



en energieprojecten. Zonder vooruit te lopen op de onzekere toegevoegde waarde van de hub voor windmolenbouw voor de regio en voor Vlaanderen, legt grootschalige appartementenbouw een hypotheek op de huidige maritiem-industriële bedrijven van de Oostendse Oosteroever, aldus Allaert.

In de huidige sociaaleconomische crisis is het onbegrijpelijk dat de dynamiek van de Oosteroever, die decennialang voor een substantiële toegevoegde waarde en tewerkstelling zorgde, nu zou opgeofferd worden aan een misschien beloftevolle maar onzekere nieuwe economie. Deze nieuwe economie moet kunnen samengaan met de huidige maritiem-industriële ontwikkelingen, en men mag dan ook niet opteren voor een eenzijdige ontwikkeling van een energieport op deze site. Men moet integendeel resoluut kiezen voor een multifunctionele havenontwikkeling.



In dit perspectief pleit Allaert voor het opleggen van stringente voorwaarden op residentiële ontwikkelingen via stedenbouwkundige voorschriften. De bedrijven die er gevestigd zijn moeten hun knowhow kunnen ten dienste stellen van deze nieuwe dynamiek. In 2011 stelde professor Allaert dat de minister van ruimtelijke ontwikkeling -Ph. Muytersklaarheid zou moeten scheppen in deze 'put'-situatie, door de bestaande plannen bij te sturen. Ook dit jaar kaartte Allaert dit aan op het kabinet van de minister.

Henri Rogie



Quo Vadis Haven Oostende

Het gaat slecht met de zeegoederentrafiek van de Oostendse haven. De jaarbalans 2011 sloot af op 3,8 miljoen ton goederoverslag, op één na de zwakste prestatie sedert 1998 toen de RMT verdween en het nieuwe havenbestuur AGHO opkwam. Heel wat haventerreinen liggen er verloederd bij, waardoor het havenlandschap er troosteloos en chaotisch uitziet.



Recordjaar 2008

Na het faillissement van de RMT werden nieuwe roro-lijnen op de Noord-Engelse havens door de rederij Ferryways opgestart, terwijl Hoverspeed en Transeuropa Shipping Lines (TSL) hun Kanaaltrafiek vanuit Oostende opvoerden. In 2007 nam Cobelfret de lijnen van Ferryways over en zo haalde Oostende in 2008 haar absolute recordjaar met liefst 8,5 miljoen ton zeegoederentrafiek. Men jubelde en verheugde zich al op de 10 miljoen ton die in 2010 zou behaald worden. Helaas, werd het een zware ontgoocheling. In 2009 leed TSL verlies en Cobelfret verhuisde naar Zeebrugge zodat Oostende al haar lijnen op Noord-Engeland verloor. Enkel TSL, die op Ramsgate opeert, bleef over. Gevolg: van 8,5 miljoen ton zakte Oostende naar 5,3 miljoen ton het jaar nadien, hetzij een regressie van 37%. Vooral de roro-trafiek, het belangrijkste segment van het Oostendse havenverkeer, leed zwaar verlies.

Het rampjaar 2011

Wat betreft de balans van 2011, boekte men in globo amper 3,8 miljoen ton overslag, of 3,4% minder dan in 2010 en ruim 55% minder dan tijdens het recordjaar 2008. Het roro-verkeer, met een aandeel van 2,2 miljoen ton, kende zijn zwakste jaar ooit. Uit-

gedrukt in vrachteenheden noteerde men 70.432 begeleide en 17.743 niet begeleide eenheden. Transeuropa Ferries herleidde zijn activiteiten tot slechts twee dagelijkse overvaarten.

De aanvoer van bulkgoederen, waaronder zand- en grintsoorten, bleef evenwel constant met 1,6 miljoen ton. De containertrafiek bleef onbestaand, wat sedert 2008 het geval is. Hieronder volgt een samenvatting van dit rampjaar:

	Haven Oostende 2011 – Zeegoederentrafiek in miljoen ton					
	2002	2007	2008	2009	2010	2011
Ferryways	Ferryways	Cobelfret	TSL	TSL	TSL	TSL
Hoverspeed	Cobelfret	TSL	Verlies	Cobelfret		
TSL	TSL					
Roro	4,5	6,5	6,8	3,9	3,4	2,2
Andere vracht	1,6	1,5	1,7	1,4	1,5	1,6
Totaal	6,1	8	8,5	5,3	4,9	3,8

Passagiers: slechtste jaar ooit

Qua passagiersverkeer was 2011 voor Oostende het slechtste jaar ooit: 113.303 passagiers, onderverdeeld in 32.482 ferrypassagiers, 76.755 vrachtwagenchauffeurs, en 4.066 cruisepassagiers. In 2001, drie jaar na het verdwijnen van de RMT, werden nog 708.300 passagiers genoteerd! De terugval is catastrofaal en grotendeels te wijten aan het verdwijnen van de ferrydiensten, uitgezonderd die van Transeuropa Ferries. Te noteren valt bovendien dat de cruisetraffic voor Oostende fel onder de verwachtingen viel door de concurrentie van Zeebrugge.

Qua toeristische wagens sloot 2011 af op 13.547 eenheden, ruim de helft minder dan vorig jaar. Tenslotte de scheepvaartbewegingen: globaal 2.204, of het slechtste cijfer sinds 1998.

	Haven Oostende 2011 – Toeristische trafiek						
	2001	2002	2007	2008	2009	2010	2011
Passagiers	708.300	390.000	248.000	230.000	176.722	189.118	113.303
Auto's	118.208	51.000	28.726	27.698	21.858	29.128	13.547

Quo vadis Oostende?

In 2010 pakte het havenbestuur van Oostende uit met een strategische oriëntatienota om van de haven een 'energy port' te maken, afgestemd op de te bouwen windmolenparken op de Noordzeebanken. Dergelijke offshore activiteiten genereren echter weinig scheepvaartbewegingen en tonnenmaat, terwijl ook de toegevoegde waarde en



de tewerkstelling ondermaats blijven. Oostende als multiport uitspelen is wel positief, maar de aandacht van de havenautoriteiten moet zich blijven focussen op de kroonjuwelen van de haven, met name de roro-trafiek op short sea verbindingen.

Tot nu toe is roro het hoofdbestand deel van het Oostendse zeegoederenverkeer en het moet verder zo blijven. Oostende is trouwens ideaal gelegen om deze trafiek op de Britse oostkust en Scandinavië te verzekeren en kan bovendien hiertoe als snelhaven fungeren. De voorhaven staat in rechstreekse verbinding met de zee en heeft ook een directe aansluiting op het interland via de E10/E40.

Mocht het roro-verkeer in Oostende verdwijnen, zou dat de teloorgang van de haven betekenen. Een ware catastrofe, nu de havengeul verbreed en verdiept is en de twee nieuwe strekdammen dit jaar operationeel worden. Grootse havenwerken zijn dat, die ontworpen werden om cruiseschepen en roro-vrachters tot 200 meter lengte en een draagvermogen van 10.000 ton te kunnen binnenvoeren. Wat dan, mocht de roro-trafiek alhier verder wegkwijnen?

De zeewaartse uitbouw van de Oostendse voorhaven zoals die nu gebeurt, had een vijftien jaar vroeger moeten plaatsvinden. Toen de RMT verdween en de voorhaven voor andere rederijen vrijmaakte, had men deze havenuitbreiding onmiddellijk moeten realiseren en zich niet toespitsen op de ontsluiting van de achterhaven door het plannen van een 60.000 ton sluis. Dan zou Oostende de huidige, dramatische achteruitgang van de maritieme trafiek niet kennen en kunnen hopen op betere tijden. Maar streeft men echt naar een keerpunt?

Quo vadis Haven Oostende?

Henri Rogie



Short Sea Shipping : nieuw record in 2011!

tot op een laad/losplaats dicht bij de eindklant.

Shortsea shipping behelst alle vervoer te water, zowel van goederen als passagiers, over een traject dat gedeeltelijk op zee ligt en waarbij geen oceaan wordt gekruist. In het bijzonder gaat het om de vaart langs de Europese kusten, met inbegrip van de Noordzee, de Oostzee en de Zwarte zee. Vanuit onze havens kunnen 40 landen met SSS-lijndiensten aangelopen worden; voor elke lading bestaat er een scheepstype op maat. Als transportmodaliteit van de toekomst wordt SSS sterk ondersteund door de Europese Commissie.

Bron : Shortsea Shipping Vlaanderen – www.shortsea.be



De krachtige heropleving van shortsea shipping (SSS) in 2010 werd doorgetrokken in de eerste helft van 2011 (+ 4,7% t.o.v. eerste semester 2010); het tweede semester toont echter de weerslag van de crisis : in deze periode werd 5,6 miljoen ton minder SSS behandeld dan in het eerste halfjaar (- 8%). Maar globaal gezien werd voor beide semesters 2011 een nieuw record bereikt met meer dan 135 miljoen ton behandelde lading in de vier Vlaamse havens.

De trafiek steeg met 0,20% boven recordjaar 2010 en maar liefst met 14% t.o.v. het rampjaar 2009. Het aandeel van het shortsea transport bedraagt 51% van de globale trafiek in onze havens. De SSS trafiek steeg met 1,6% in Antwerpen en vooral in Gent (+ 22%); Zeebrugge verliest wat terrein (- 4,4%) en Oostende blijft verder trafiek verliezen (- 22%).

SSS op de binnenvateren (zee-rivier) deed het zeer goed op het Zeekanaal Brussel-Schelde : liefst 1.323.973 ton goederen werden vervoerd (+ 18,6%) en voor het Albertkanaal werden 289.915 ton opgetekend (± status-quo). De zee-rivierschepen brengen de lading ver landinwaarts, vaak





La malédiction du Fuel lourd!

Il arrivait souvent qu'un ou l'autre bateau de la Force Navale se retrouve en 'refit' à Anvers. Nous profitions alors du dépaysement pour écumer la ville. Ça nous changeait des villes de la côte. Les sorties étaient d'ailleurs souvent sujettes à des rencontres de toutes sortes et émaillées d'aventures peu banales. Après avoir aidé les ouvriers civils de Belliard Murdoch à comprendre les plans ou à retrouver leur chemin dans le labyrinthe des tuyauteries tapissant l'intérieur de la coque sur toute la longueur du bateau, il ne nous fallait guère de temps pour nous préparer à conquérir les quartiers chauds du port.



"CongoFin"

On nous aimait bien, car nous n'étions pas emmerdants et c'était souvent sur nous que les créatures de la nuit jetaient leur dévolu. Dans certains cas, il fallait nous défendre des avances des folles qui nous aimait aussi beaucoup. Je me rappelle encore la fois où, accompagnés d'un matelot de pont ayant été victime d'un accident et qui portait un magnifique pansement sur la tête, nous étions entrés, pour boire un coup, au célèbre Dany's Bar. Notre ami blessé faisait un peu (beaucoup) 'chochotte' et devint sur-le-champ l'ami du portier et des serveurs (euses), tous (tes) de plus en plus attentionné(e)s. Nous avions oublié de le prévenir, le malheureux, et comme le juge du 'Gorille' de Georges Brassens il se débattait, criait « Maman », pleurait beaucoup pour ne pas se faire peloter partout et par tous. Ne pouvant le laisser dans cette situation, nous ne nous en sortîmes qu'avec une bonne grosse bagarre comme on savait encore les faire en ce temps-là.

Les dancings un peu louches, où les femmes de marins absents cherchaient un peu de tendresse pour la nuit, ne nous étaient



"Contrebandier"

pas inconnus non plus. Quand un besoin d'hygiène bon marché se faisait pressant, nous allions traîner nos basques dans les environs de la gare centrale où nous savions être attendus à 'bras' grands ouverts.

Il y avait aussi les grosses surprises, celles auxquelles on ne s'attend vraiment pas.

Je me rappelle encore la fois où le futur chef stoker d'une Algérienne est rentré complètement dépité. Il avait craqué pour une créature pulpeuse, blonde comme on n'en fait plus, les seins agressifs tentant de percer le corsage pas sage, les yeux de biche et une croupe à damner tous les saints du Paradis. Nous l'avions abandonné dans ses bras, éperdument amoureux, alors que sur la petite piste de danse ils se roulaient des patins dégoulinants. Nous ne le disions pas, mais nous étions rudement jaloux. Déçus aussi, et nous sentions que rien de bien ne pouvait encore nous arriver ce soir-là. Bien plus tôt que les autres jours, nous sommes allés nous coucher, pensant encore à l'autre qui nous avait soufflé le plus beau morceau de la ville. A trois heures du matin, grand bruit dans le mess. De grands coups de pieds envoient valser tout ce qui ne se trouve pas bien rangé.

Quelques coups aussi dans les 'lockers' (coffres placés le long des cloisons où il était possible de dormir) et nous étions complètement éveillés. Notre ami venait de rentrer assez éméché. C'est alors qu'il nous raconta la fin de son aventure. Après notre départ, lui et sa nouvelle amie



"Grosse bouffe"



avaient été boire le der-des-ders dans un petit bar bien sombre. Alors qu'ils s'embras-saient à bouche que veux-tu, il osa (enfin) glisser sa main sous la jupette de sa belle. Quelle ne fut pas sa surprise de découvrir dans les dessous moussants de la dame, une fière virilité. Cette virilité arrogante vibrait sous les doigts de son galant, notre copain. Interloqué, le pauvre retira brusque-ment sa main et arrêta le baiser humide. Il était complètement choqué! C'est alors que sa conquête lui demanda avec ingénuité: « Alors chéri, tu ne m'aimes plus ? ». Nous étions soulagés, heureux que ce ne soit pas nous qui ayons conquis ce beau 'bout de femme'.



"Lecointe Hammock"

alors au Golden Campina, face au Katten-dijkdok. Nous étions les seuls clients à qui 'on foutait la paix'. Pourquoi, nous ne sau-rions le dire, mais on nous avait à la bonne et il arrivait même que ce soit à nous que les dames offrent un verre. Pourtant, il arrivait que des marins de la marchande passent par là et alors, adieu le calme. Même s'ils étaient en civils, comme nous, nous les sentions directement et l'électricité montait dans l'air. Les discussions oiseuses com-mençaient directement. Le but recherché était de se taper dessus à un moment ou un autre.

Heureusement nous n'en arrivions pas tou-jours aux mains et au fil des conversations il nous arrivait souvent d'entendre, nous les mécaniciens, que nous étions des marins de luxe (encore de la jalouse). Vous verrez, s'il vous arrive jamais d'embarquer du vrai fuel, vous ne saurez pas comment faire!

Nos chaudières et nos gros moteurs diesel, en effet, ne fonctionnaient pas au fuel lourd comme les bateaux de la marchande, mais bien au mazout que nous 'tankions' à Ostende ou ailleurs en Europe. C'était la vérité, la Force Navale était une marine de luxe. Allions-nous vraiment être victimes d'une cabale, d'une malédiction ? Ça re-vnait tellement souvent sur le tapis que j'en arrivais presque à vouloir chauffer au fuel lourd pour pouvoir répondre en connaisseur à ces emmerdeurs.

Les évé-n e m e n t s du Congo Belge, en juin 1960, c o m m e une bonne fée exau-cèrent mes vœux. Nous



"Lecointe Mess Matelot"

avions quitté Ostende sur le **Lecointe**. Les réservoirs étaient bien remplis de mazout, ce combustible de luxe. Nous n'en avions jamais bien eu conscience, mais c'est un charme que de chauffer au mazout. Il ne faut pas le réchauffer pour le liquéfier avant utilisation, il n'est pas salissant et sent net-tement moins mauvais que le fuel lourd. Les réglages sont souples et on se fait rarement engueuler pour avoir produit trop de fumée noire. De plus, on peut même utiliser le mazout pour nettoyer tout ce qui est métal-lique dans les départements de la machine. Mais voilà, tous les pays ne sont pas à même de fournir, à un prix abordable, ce précieux combustible. Et comme les réservoirs se vidaient au fil des miles qui nous rappro-chaient de l'embouchure du fleuve Congo, il nous fallut faire un bon plein (les voiliers naviguent aussi parfois 'bon plein'; c'est la meilleure des allures!) dans un port de la côte africaine. Nous allions donc, enfin, faire connaissance avec ce fameux fuel lourd et travailler comme de vrais mécaniciens de marine. Nous allions enfin chauffer au fuel lourd!

Ne pouvant nous mettre à quai, quais qui étaient presque inexistant, nous avons mouillé au large et c'est une barge citerne qui est venue s'amarrer bord à bord. Les tuyaux sont montés sur le pont et fixés aux conduites de remplissage. Chaque tank a son tuyau de remplissage, un col de cygne pour évacuer les vapeurs explosives et aussi son tuyau de sonde. C'est par là que l'on procède pour mesurer avec précision la



"Algerine-MessBâbord"

quantité de fuel (lourd ou léger) que l'on a déjà embarqué. A chaque tuyau de sonde, sur le pont, se trouve un mécanicien armé (nous sommes dans une marine de guerre, n'est-ce pas) d'une sonde. C'est une sorte de mètre ruban actionné par une petite manivelle et chargé à son extrémité d'un poids qui a pour mission (nous sommes en Afrique et les missionnaires y sont monnaie courante) de raidir le ruban métallique dans le tube de mesure. Il faut laisser glisser le poids jusqu'au fond du réservoir. A espace de temps réguliers, mais assez souvent, il faut rembobiner la sonde pour voir où en est le remplissage. Pour faciliter la tâche quand on embarque du mazout, on utilise une craie et on marque le ruban de la sonde sur une certaine longueur. Si c'est sec, cela signifie que le niveau de fuel n'est pas encore arrivé jusque là. Si c'est imbibé de fuel, c'est que le niveau est déjà au dessus du trait de craie. Tout l'art est de placer son trait de craie de manière à ce qu'une partie soit humide et l'autre sèche. Avant chaque sondage, il faut, avec un chiffon, essuyer la sonde et placer un autre trait de craie. Après chaque remontée de la sonde, un rapide calcul donne immédiatement la quantité de fuel déjà embarquée et, connaissant le débit, le temps restant avant que le réservoir soit rempli. Quand on se rapproche du niveau maximum, il faut faire diminuer le débit et surtout faire arrêter le remplissage à temps. Si ce n'est le cas, le fuel excédentaire se répand sur le pont de bois, faisant fondre le calfatage de bitume entre les lames de bois du pont.

Première surprise! Comme il reste un peu de fuel léger (du mazout) dans les tanks, il a tendance à monter plus vite dans le tube de sonde, que le niveau réel du réservoir. Il faut donc faire bien attention à remplir complètement les réservoirs en évitant que les tubes de sonde ne déversent leur trop plein qui n'indique pas vraiment la hauteur embarquée.

Nous avons maintenant du fuel lourd et nous chauffons comme à la marchande. Ce

n'est pas la joie et nous comprenons maintenant pourquoi les marins de la marchande sont mieux payés que nous!

Je vous passe ici les événements de l'indépendance de notre ancienne colonie. D'autres que moi les ont déjà, et mieux, commentés que je ne saurais le faire.

Au retour, il nous fallu subir le scénario inverse. Nous avions encore un fond de fuel lourd dans les cuves en arrivant en Europe et nous allions enfin refaire un plein de mazout 'de luxe'. Stand-by pour la machine. Tout le monde sur le pont, c'est le cas de le dire. Les tuyaux sont en place et les sondes en main. Chacun est attentif! Il ne faut pas gaffer! Notre expérience d'Afrique nous a marqué et ce n'est pas à nous qu'on va la faire. Ouvrez les vannes! Comme un vin nouveau, le mazout bouillonne et coule allègrement dans nos réservoirs, encore tout sale de ce foutu fuel lourd. Il va se diluer et après peu de temps, nous n'y penserons même plus. Comme les lignes des pêcheurs esquimaux, les sondes plongent et remontent régulièrement, indiquant avec précision le niveau de chaque réservoir. Avec précision ? On ne saurait penser à tout et ce à quoi nos braves supérieurs n'avaient plus pensé, c'est que le restant de fuel lourd, plus gras, visqueux, allait monter plus lentement dans les tubes de sonde que le niveau réel des réservoirs. Les mesures faites avec précision étaient fausses! Alors que nous pensions pouvoir encore ajouter des dizaines de litres, les tuyaux d'aération laissèrent soudain passer un mazout joyeux qui rinçait consciencieusement les ponts, faisant prendre aux planches une teinte brunâtre à l'endroit où elles étaient en contact avec le goudron d'étanchéité.

Les prédictions faites au Golden Campina s'étaient réalisées. La malédiction nous avait rattrapé!

Je passerai sous silence les travaux herculéens de nettoyage qui s'en suivirent.



Georges Linet

OPROEPE AAN ALLE LEDEN VAN DE MARINE

Graag zou ik in contact willen komen met personen die iets in hun bezit hebben of iets weten over Ondiepwaternijnenvegers (MSI's) en het mijnenvegen, en in het bijzonder over de "**M477 Oudenaarde**".

(De enige overgebleven Belgische Ondiepwaternijnenveger die toen allemaal in België zijn gebouwd!)
Dit mogen foto's, gegevens, plannen, reisverhalen enz., enz., enz. zijn.

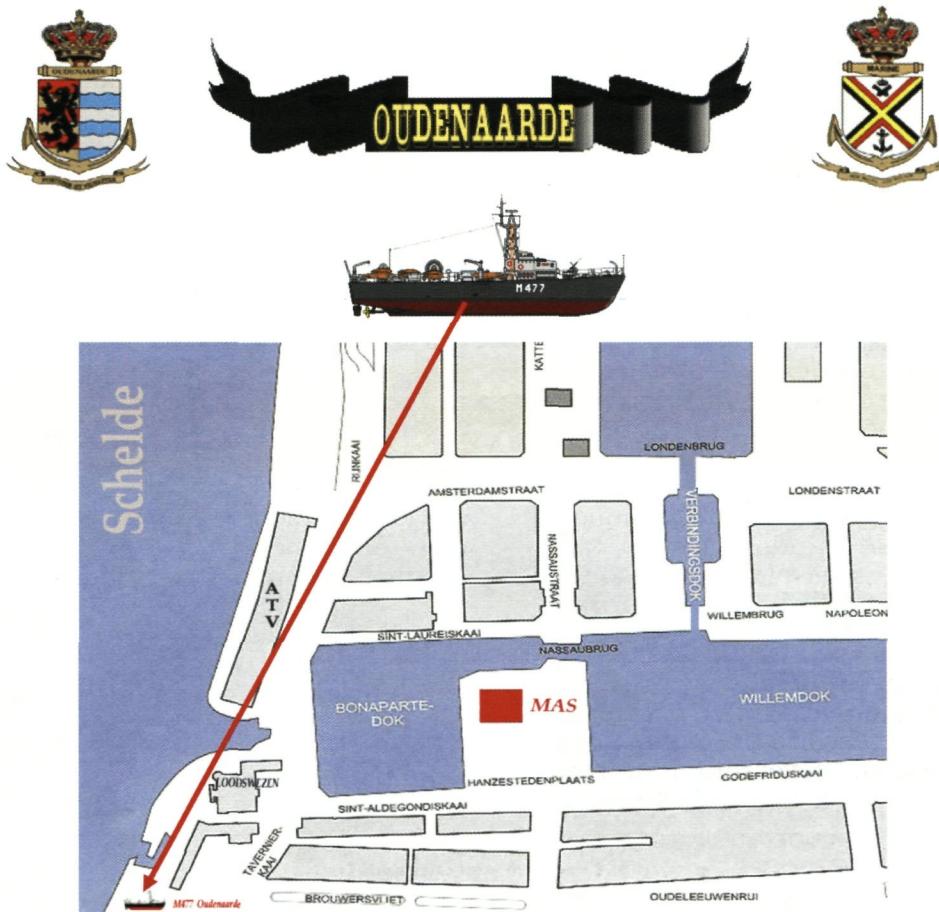
Al het geleende materiaal wordt in zijn oorspronkelijke staat terug bezorgd aan de eigenaar.

Ik ben steeds bereikbaar elke dinsdag aan boord van de "M477 Oudenaarde" die aan het Maritiem Park Antwerpen ligt verder van het Steen op "Parking Noord".

Je kunt mij ook altijd bereiken op:

MASSET François
GSM : 0496 - 37.17.41.
TEL : 03 - 449.35.72.
E-mail : francoismasset@live.be

M477 Oudenaarde ligt op kaai 24, gelegen tussen het wandelterrassen Noord en het Loodswezen, aan de Orteliuskaai recht tegenover de Kookkaai op de parking "Parking Noord".



Petites Plongées dans la Boîte aux Souvenirs

A propos de Crests, Ecussons, Blasons de navires et autres

Il est d'un usage immémorial que le navire de guerre qui a accompli une visite protocolaire ou de travail auprès d'une autre Marine, offre un souvenir de son passage. Ce souvenir pourra être l'emblème du navire ou son blason, parfois rien d'autre que le ruban de bâret timbré au nom du bateau.



Dans la Royal Navy ce souvenir sera toujours ce qu'ils nomment un 'crest'. C'est une plaque de bois sculpté (ou un moulage) à l'emblème du navire, dont l'origine est à trouver dans la tape que l'on mettait autrefois dans la bouche des canons pour en protéger l'âme des embruns, de la saleté et des poussières. La forme en est donc le plus souvent ronde mais certains grands navires, croiseurs ou cuirassés, recevaient des 'crests' d'une autre forme. Cerclé d'un cordage interrompu par une cartouche au nom du navire, le crest anglais est surmonté d'une couronne navale¹; il porte en son centre la représentation symbolique du navire ou de sa fonction. Exemples: le HMS **Warrior** aura pour symbole un guerrier (traduction de warrior = guerrier). Le HMS **Cadmus**, qui fut autrefois le nom que portait le dragueur-

1. Couronne composée de Voiliers et de Vaisseaux vus par l'arrière – ou encore d'Ancre en nombre impair. 2. Plus tard les officiers portèrent aux épaules des 'attentes' pour les distinguer de la marine civile.

escorteur de la classe algérienne **Georges Lecointe**, avait pour symbole un dragon transpercé d'un harpon; cet emblème tiré de la mythologie grecque rappelle le haut fait d'armes de Cadmos, le fondateur légendaire de la ville de Thèbes en Grèce, qui fut obligé par la déesse Athéna d'occire un dragon des dents duquel naquirent les Thébains.

Lorsque les marins de la Section Belge de la Royal Navy redonnèrent une marine militaire à la Belgique et qu'ils armèrent comme tout premier navire un peu représentatif de notre Force Navale l'aviso **Artevelde**, ils se demandèrent ce qu'ils pourraient bien arborer comme crest, comme cela se faisait dans la Royal Navy au sein de laquelle ils avaient vécu, avaient été formés à l'anglaise, en avaient pris les moeurs, les usages et parfois même exclusivement la langue. Toutes sortes d'idées fusèrent, toutes sortes d'initiatives virent le jour, à titre très confidentiel bien sûr, car le commandement naval avait bien d'autres chats à fouetter afin de garder ses navires en état de draguer les champs de mines laissés par la guerre dans nos eaux territoriales, que de se préoccuper d'emblèmes. Pourtant la nécessité se fit jour très rapidement de porter un insigne particulier sur l'uniforme anglais que portaient encore nos marins. On fit timbrer d'urgence des rubans de bâret au sigle ZM-FN en remplacement des HMS qu'ils aimait continuer à porter. Les officiers 'piquèrent' le macaron belge au centre de la cocarde de casquette (anglaise) qu'ils portaient². En outre quelqu'un imagina et créa un insigne des plus curieux

à porter sur la manche de l'uniforme; c'était un rond de feutre bleu ciel, brodé d'une sirène rose et jaune enlaçant une ancre rouge. Les officiers en recurent une petite broche ronde au même motif, qu'ils ne por-





tèrent évidemment pas. Cet insigne, dont la symbolique m'échappe, fut très rapidement retiré et abrogé, dit-on, sous la pression de l'aumônerie générale choquée par les seins nus de la belle sirène!

De fil en aiguille il convint aussi de donner un insigne particulier aux catégories de personnel ‘pont, machine, services’. On eut donc à ‘emblémiser’ ces fonctions. On choisit, en haut lieu, d’attribuer comme symbole l’ancre marine au personnel ‘pont’ et l’hélice au personnel de la ‘machine’; là n’était pas le problème car notre Marine royale, au lendemain de la révolution de 1830, avait déjà fait ce choix mais quid pour les services administratifs qui se composaient à l’époque principalement de gens appelés en renfort, en provenance de l’armée de terre, officiers et sous-officiers capables, eux, de remplir toutes les fonctions administratives et d’intendance que nos marins revenus en trop petit nombre de la marine anglaise étaient incapables d’assumer. Je ne sais pour quelle raison on leur attribua pour emblème une feuille d’érable. Je m’enquis un jour auprès du major BAM Charlotteaux (BAM n’est pas son prénom, cela signifie Breveté d’Etat-Major!), qui était le grand homme des Services administratifs de la Force Navale en formation, de la raison de ce choix et de sa portée. Il me répondit goguenard, entre sa grosse moustache et son éternel petit cigare: « Mais non, détrompez-vous, ce n’est pas une feuille d’érable qui vous fait penser au Canada et qui vous met sur une fausse piste; c’est une feuille de lierre qui symbolise le mieux l’Administration qui, comme le lierre, a tendance à étouffer ce à quoi il s’attache!! »

Le major Charlotteaux était un homme supérieurement intelligent, non que cette

boutade me le fasse juger comme tel, mais parce qu’il a été à la base de toute l’organisation administrative de la Force Navale, de ses services à terre comme sur mer: administration du personnel, finances et contrôle des dépenses, approvisionnement, logistique, gestion aux différents niveaux de compétence et d’attribution, services juridiques et contentieux etc.; la Marine ne réalise pas combien elle doit à cette homme. Je ne résiste pas à vous conter une anecdote qui campe bien le personnage. Il fut appelé à venir en aide au nouveau ministre de la Défense de notre ancienne colonie parvenue en 1960 à l’indépendance. Des troubles inévitables survenaient périodiquement en ces temps instables, créant une agitation qui mettaient police, gendarmerie et armée surexcités à la chasse de quelque ennemi imaginaire et leur faisaient dresser des barrages de contrôle d’identité, de raison d’être là et de motifs à vouloir passer le barrage où l’on n’avait que trop souvent la gâchette facile. Notre major, peut-être était-il colonel là-bas, devant se rendre à son bureau au ministère un jour de troubles, téléphona à son ministre et lui demanda bien poliment de lui envoyer une jeep montée de 4 MP’s afin de l’arrêter. « Mais enfin, pourquoi donc vous arrêterais-je ? » proféra le ministre. « Je vous l’expliquerai quand je serai chez vous » répliqua notre homme. Et, en effet, une jeep se présenta à son domicile pour poliment mais fermement l’enlever. La jeep passa bien entendu tous les barrages: « laissez passer, nous avons un prisonnier!! » Et ainsi, de jour en jour, notre major put se rendre sans encombre à son travail. N'est-ce pas merveilleux ? Ça c'est de l'intégration au milieu, à l'occasion, à la mentalité. Peut-on le soupçonner d'avoir eu à user de ce genre de subtilité lorsqu'il fut plongé au cœur de cette Force Navale dirigée par des marins en provenance de la marine marchande, recyclés par les Anglais dans la rigide Royal Navy et donc d'une toute autre mentalité que celle qui devait régner au sein de l'armée de terre qui se reconstruisait elle aussi avec des rescapés des camps de prisonniers et des arrogants personnages de la Brigade Piron.

Pour en revenir à nos tapes de canon et autres ‘crests’ symboliques, emblématiques, spécifiques et si possible héraldiques, le premier dont je me souviens fut celui qui le tout premier fut destiné à remplacer la sirène pour représenter la Force Navale. Ce que l’on y trouvait représenté c’était une mine à orin, (évidence, puisque le dragage des mines était la charge principale de son effort de survie), puis aussi une ancre qui est la ‘Marine’, et deux canons croisés, ce qui

indiquait bien qu'on n'était pas une entreprise privée chargée dans le secteur maritime de l'enlèvement des mines, société que cherchèrent vainement en 1946, comme on le sait, les ennemis viscéraux d'une marine militaire. La combinaison de ces trois symboles 'mine, ancre, canons' placés l'un sur l'autre au centre d'un écu (à la française, en forme de cœur) n'était pas conforme aux règles héraldiques, bien que suffisamment parlant pour être compréhensible au premier coup d'œil. En héraldique on ne peut mettre 'métal sur métal' (or et argent), ni 'émail sur émail' (les couleurs); l'ancre et les canons dorés ne peuvent donc être placés



l'un sur l'autre, de même pour la mine bien noire sur le fond bleu de l'écu, ce qui est une hérésie. Qu'importent le purisme, les subtilités ou futilités, l'important est de se comprendre et on s'en contenta pendant de nombreuses années. Les canons croisés signifiaient surtout que l'on était des militaires, nous, à ne pas confondre avec ceux des malles Ostende-Douvres, qui se prétenaient des descendants et héritiers de la Marine Royale de 1830 mais qui refusaient d'être militaires, qu'on a refusé de remilitariser à la mobilisation en 1939, et dont se sont enfuis en Angleterre ceux qui sont entrés à la Royal Navy pour faire la guerre à l'Allemagne nazie.

Voilà pourquoi les canons croisés³ figurent sur le pavillon de mer de notre marine mili-

taire et qu'ils apparurent sur les épaulettes de cérémonie des officiers et sur les insignes métalliques piqués sur les bérets noirs des matelots en tenue de travail (si, si! on leur a fait porter tout cela en 1947). Des coiffures de biffin disait-on dans la marine française (le biffin c'est le trouffion, le plouc pas particulièrement apprécié le pauvre). C'était dans l'air du temps et pas trop dispendieux; on y revient aujourd'hui pour la même raison. On l'accepta parce que la Royal Navy en avait donné l'exemple en en coiffant les officiers et sous-officiers chargés de l'appontage des avions dont le vent arrachait la casquette. Mais cet insigne, dont on en produisit en petite quantité en émail, ne répondait toujours pas aux besoins de la flotte. Les Algérines ne pouvaient plus employer le crest anglais et, amenés à travailler régulièrement avec les Anglais, réclamaient le leur. Le Service général du Personnel (ZSI) qui avait aussi la charge de l'info extérieure et intérieure (ZSI/IRP - IRP pour informations et relations publiques), et qui patronnait et éditait notre revue Neptunus, fut invité à créer un comité héraldique chargé de proposer un modèle équivalent aux crests anglais, propre à notre marine et qui servirait de support aux emblèmes à attribuer à chaque navire. Le comité fit appel à des compétences extérieures et c'est ainsi qu'il put s'assurer de la compétence et la complémenté d'un héraldiste professionnel en la personne de Mr Roger Harmegnies du Conseil héraldique attaché au ministère des Affaires étrangères (diplomatie, ambassades, légations ...), chargé du 'blasonnage' des personnalités ennoblies par le Roi.

Les navires furent invités à remettre leurs suggestions et ainsi, petit à petit, chaque navire se vit attribuer une armoirie officielle, approuvée par le chef d'état-major (ZS) et répertoriée aux ordres administratifs avec l'énoncé héraldique de l'écu, son explication symbolique et sa devise. Le support choisi fut un écu placé sur une ancre dorée surmontée de la couronne royale. Le nom du navire fut inscrit sur le jas de l'ancre, apparaissant juste au-dessus de l'écu. On s'éloigna donc de la forme ronde de la tape de canon, mais on n'était pas les seuls à le faire; les marines nordiques – Norvège, Suède- faisaient de même et la marine des Pays-Bas a une plaque ronde sur deux ancre croisées surmontées d'une couronne navale. Les grands commandements furent les premiers servis. Le Commandement maritime d'Ostende reçut une armoirie rappelant la localisation, c. à d. qu'on y voit une clef empruntée au blason d'Ostende (qui

³. Dans les autres marines les canons croisés indiquent la qualité de canonnier ou d'artilleur de marine



en a trois) brochant sur un fond mi-partie bleue, mi-partie jaune, qui sont les couleurs de la province de Flandre occidentale, et disposées de telle manière ('tranché' en termes héraldiques) qu'on y figure dans le bleu la mer et dans le jaune la côte, comme cela se présente sur les cartes marines des bancs de Flandre. A cette époque la Force Navale comptait deux commandements maritimes: Ostende (COMAROST) et Anvers (COMARANT). Lorsque Ostende couvrit l'ensemble des commandements maritimes et devint COMOPSNAV (commandement opérationnel naval) il eut en toute logique droit à un crest représentatif de son rôle de commandement général de la flotte, de 'vice-amirauté' pourrait-on dire. On aurait pu mais on ne le fit jamais.



(en sautoir), tout comme les armes particulières d'un amiral. C'est ainsi que les armoiries de Charles d'Arenberg, duc d'Aarschot, Lieutenant-général et Amiral de la mer des Pays-Bas (lire les provinces catholiques de la Belgique actuelle) sous nos souverains, les archiducs Albert et Isabelle, figurent également placées sur deux ancre croisées. On en a l'exemple sur une gravure conservée à l'Institut Royal du Patrimoine artistique à Bruxelles (jouxtant le musée de l'Armée) dont un extrait figure à la page 56 du livre 'De l'Amirauté de Flandre à la Force Navale'⁴. C'est ainsi que, se basant sur cette origine lointaine mais sûre, le commandement supérieur de la Force Navale (ZS) reçut un blason -trois étoiles d'argent et une ancre d'argent sur fond bleu- qui est le pavillon de celui qui en a la charge, disposé sur deux ancre croisées surmontées de la couronne royale. Le vice-amiral J.P. Van Dyck en offrait un modèle réduit à ceux dont il avait apprécié les mérites.

4. Editions Lannoo à 8700 Tielt - 1992



Un autre grand commandement, celui de la logistique, reçut un emblème symbole de sa fonction et de son rôle de nourricier de la flotte. On choisit pour cela le thème poétique du pélican nourrissant ses petits de son propre sang lorsqu'il ne réussit pas à trouver de la nourriture. Pathétique allégorie pour ce service qui sacrifiait tout pour le bien de ses navires (ce sont des proies de navire qui figurent son nid ou ses petits).



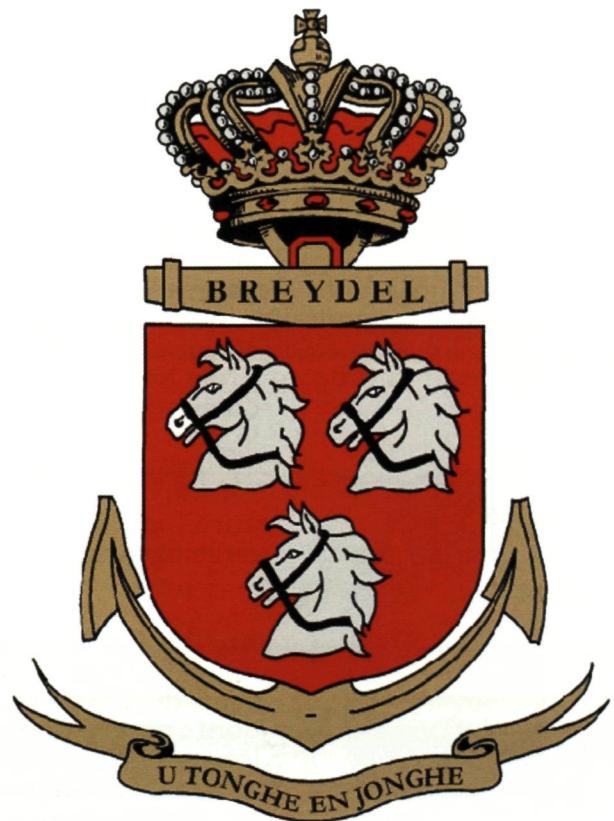
L'allégorie du pélican était également présente sur l'écusson du **Kamina**, pour souligner sa fonction et son rôle de ravitailleur des flottilles de dragueurs (et plus anciennement des 'schnellbootgeschwader') mais comme ce navire avait en outre un rôle de navire-école, le dit pélican tenait dans une patte un foudre ('un foudre de guerre'⁵, vous vous souvenez ?) tandis que dans l'autre il brandissait une épée pour sa mission de transport de troupes. Emblématique, mon cher Watson!



Les crests des navires reprenaient, eux, en tout ou en partie les armoiries de la ville ou de la famille qui les parrainait et dont ils portaient le nom (**Oudenaarde** ou **De Brouwer**). La forme héraldique ou partition de l'écu, 'parti, coupé, tranché, écartelé', sera la même pour toute la série; les MSI ont par exemple tous un écu coupé etc. Les Algérines qui portaient des noms de célébrités patriotiques à part égale flamande et wallonne (**Artevelde** vice de **Gerlache**, **De Moor** vice **Georges Lecointe**...) avaient des emblèmes en rapport avec leur nom ou leurs faits d'armes ou exploits, tout comme Eddy Merckx, fait baron, reçut une roue de bicyclette sur son écu. Le **Breydel** (MSO 906) porta les armoiries de la famille Breydel de Groeninghe: trois têtes de chevaux

⁵. Un foudre de guerre (iron.): un grand capitaine (Petit Robert)

d'argent bridées d'or disposés deux et un sur un champ de gueule (= 3 têtes de cheval, 2 au-dessus 1 au-dessous, argent avec les brides d'or sur fond rouge), avec pour devise en vieux flamand: 'Breydel uwe tonghe, ghy oude ende jonghe' ce qui veut dire 'Faites



attention à ce que vous allez dire, vous les jeunes tout autant que les vieux' et non pas 'Ferme ta grande gueule' comme beaucoup le pensent.

Voilà donc révélée la véritable histoire de la naissance de l'héraldique navale⁶ de notre pays, par celui qui fut le secrétaire de ce comité très éphémère.

CPV (hre) J.C. Liénart
(entré à la Force Navale en 1946)

⁶. Pour les chercheurs on vous dira que Neptunus, dans ses numéros 5/1968, 6/1969 et 6/1970 a fait paraître en couleurs tous les écussons attribués aux navires.

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn op de 1ste april 2012 met pensioen gegaan.

De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-maîtres repris ci-dessous partent à la pension le 1 avril 2012.

La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

1/04/2012	VAM	Hellemans, Michaël
1/04/2012	CPF	Verboven, Stefan
1/04/2012	CPC	Parmentier, Didier
1/04/2012	1KC	Lebeuf, Hugo
1/04/2012	MPC	Van den Bergh, Jean
1/04/2012	1MC	De Waele, Alex
1/04/2012	1MC	Peeters, Chantal
1/04/2012	1KC	Vanleke, Rudy
1/04/2012	1MC	Vanden Borre, Francine
1/04/2012	1KC	Marcipont, Jean-Claude
1/04/2012	1KC	Francart, Didier
1/04/2012	1KC	Debroek, Christian
1/04/2012	1KC	Brusseel, Rosita
1/04/2012	1KC	Seynaeve, Carine
1/04/2012	1KC	De Belder, Jacqueline



1MC De Waele Alex



1QC Marcipont J.-C.



1MC Peeters Chantal

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

FKP	DANNY
MTR	Serge
1KC	Frank
CPV (e.r.)	Lucien
1OM (b.d.)	Ernest
1OM (b.d.)	Ferdinand
1OM (b.d.)	Willy
1MC (b.d.)	Roland
1MC (b.d.)	Alphonse
1MR (b.d.)	Guy
1KC (b.d.)	Albert
RNSB	Jacques
RNSB	Marcel

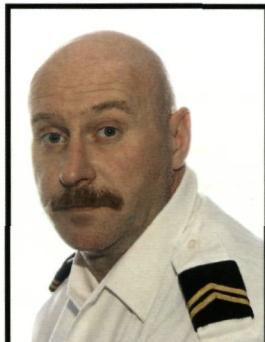
DIERICKX	° 20/01/1963
MARQUEBREUCK	° 13/04/1962
SPEECKAERT	° 13/01/1959
de SCHUTTER	° 17/12/1921
HOSTE	° 23/04/1944
VOLBRECHT	° 22/12/1935
WAUTERS	° 09/10/1930
STUBBE	° 03/07/1930
VAN ACKER	° 13/01/1930
DURAND	° 04/05/1954
CHIF	
DEVEZON	
ZWERTVAEGHER	° 02/06/2022

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

- (†) 11/02/2012
- (†) 29/01/2012
- (†) 19/01/2012
- (†) 20/02/2012
- (†) 28/02/2012
- (†) 11/03/2012
- (†) 18/12/2011
- (†) 23/02/2012
- (†) 10/02/2012
- (†) 12/12/2011
(†) 17/04/2012
(†) 03/02/2012
- (†) 01/04/2012



FKP Dierickx Danny



MTR Marquebreuck Serge



CPV de Schutter Lucien



1OM Volbrecht Ferdinand



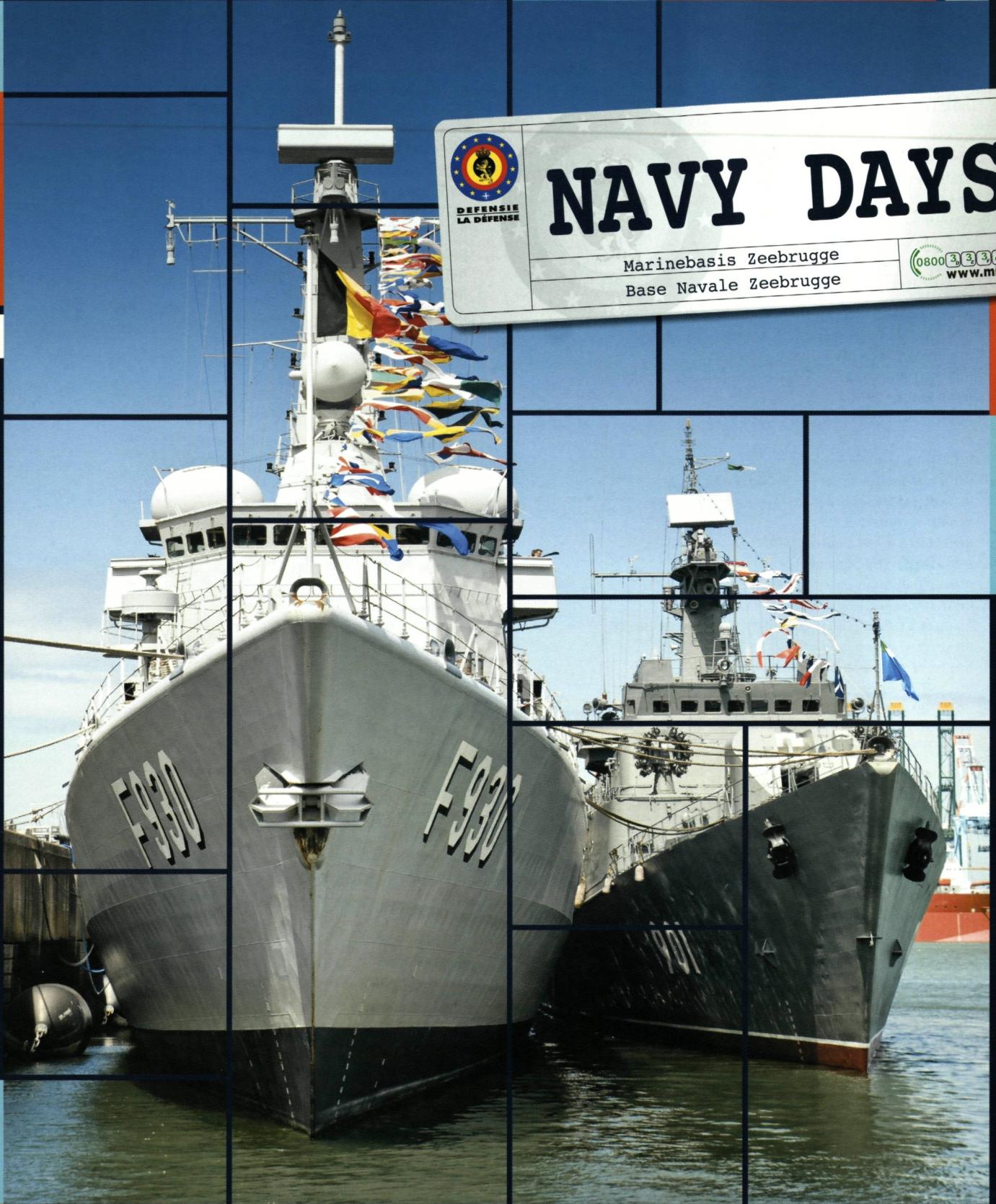
1OM Wauters Willy



NAVY DAYS

Marinebasis Zeebrugge
Base Navale Zeebrugge

0800 33348
www.mil.be



**7 & 8
JUL '12**

10.00 - 18.00 U/H

LEDEN WELDOENERS MEMBRES BIENFAITEURS

ADAM P. - JODOIGNE
ADRIAENS P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE
ANDRIES J.-M Oppermeester-chef - BRUGGE
ANGILLIS D. Vaandrig ter Zee - OOSTENDE
ARRIGHI D. 1e Matroos (R) - SINT-STEVENS-WOLUWE
ASS, des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines MERVER-
GNIES-LEZ-LENS
BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE
BEKE M. Capitaine de frégate (R) - ZELLIK
BELLEMANS M. Korvetkapitein (R) - NINOVE
BENOIT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE
BERGANS A. - TROOZ
BERGEZ J. Korvetkapitein - ST. ANDRIES
BERO M. - OOSTENDE
BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
BODEN H. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTKAMP
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONABOT J. Maître Principal (e.r.) - BRUGGE
BONTE R. 1e Maître Chef (e.r.) - OOSTENDE
BOTS G. Kwartiermeester (b.d.) - DE HAAN
BOURLET G. Oppermeester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER
BRACKE A. Kapitein-ter-zee IMM - DE PINTE
BRUNEEL Ch. 1ste Meester - ASSEBROEK
BRUNEEL M. Fregatkapitein (R) - ROESLARE
BRUYNEEL H. - OOSTENDE
BULCKE R. - TURNHOUT
CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE
CAMBRON X. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - WATERLOO
CHOPRIX S. Capitaine de Corvette - BRAINE-LE-CHATEAU
CLAREMBEAUX M. Capitaine de frégate (R) - HARZE
CLYBOUW L. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
COLLA E. - CLAVIER
COLLETTE J-M Maitre Principal Chef (e.r.) - OOSTENDE
COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) - AALTER
COOMAN W. Korvetkapitein (R) - HALLE
COPPENS J.-F. Matelot (e.r.) - OOSTNIEUWKERKE
Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
COVELIERS J. - KNOKKE-HEIST
CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
CUYVERS M. - BLANKENBERGE
CVBA BRABO HAVENLOODSEN - ANTWERPEN
DAELEMANS F. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE
DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
DAMMAN L. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - KOEKELBERG
DANGOTTE J. Matelot Milicien - GENAPPE
DE BACKER T. - STERRENBEEK
DE BEURME J. Fregatkapitein - ST. LAUREINS
DE BODE R. Korvetkapitein - ERPE-MERE
DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE
DE COCK Ph. Korvetkapitein SBH - BRUGGE
DE FAYS P. - BRUXELLES
DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS
DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN 6
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DE LANGHE M. - BREDENE
DE LANGHE-MEYERS S - BRUGGE-ASSEBROEK

DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - BRUGGE
DE RUYTTER G. Fregatkapitein (b.d.) - DIKSMUIDE
DE RYCKE D. - TURNHOUT
DE SCHEEMAEKER H. Oppermeester (b.d.) - KORTRIJK
DE VALKENEER F. - WATERLOO
DE WACHTER M. - KAPELLEN
DEGRAER P. Korvetkapitein IMM - GRIMBERGEN
DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - WETTEREN
DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO
DELFERRIERE R. Maître - CHARLEROI
DEMAIN F. - FONT-L'EVEQUE
DEMAYER H. Eerste-meester-chef - MOORSLEDE
DENAUW J.-L. 1e Maître Chef - SNELLEGEM
DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
DOCKIER R. Eerste Matroos milicien - HOEVENEN
DRAGO H. Matroos milicien - OOSTENDE
DUBOIS G. Eerste Kwartier meester-chef (b.d.) - OUDENBURG
DUHOUX J.-M. - ST- SAVIN
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. Meester (R) - GENT
DUMONT F. Oppermeester (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT-MAROTTE C. - UCCL
DUPONT J.-F. - OHAIN
ECTORS M. Divisieadmiraal - HOFSTADE
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG
ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT
EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN
FAICT M. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUGGE
FLAHAUT-LACROIX L. - KNOKKE-HEIST
FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
FRANCOIS M. - BRUXELLES
GEERINCKX J. - KNOKKE-HEIST
GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES 5
GHEYSENS G. - DILBEEK
GILLON D. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
GODDAERT M. - EKEREN
GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ZAVENTEM
GREGOIRE C. - WATERLOO
HACHA Ch. - HERENT
HAP V. Fregatkapitein SBH - ASSEBROEK
HAVERALS E. Oppermeester-chef (b.d.) - KNOKKE HEIST
HEDONT M. - CUESMES
HEEREN G. Kapitein-ter-zee - BRUGGE
HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUXELLES
HELLEMANS CH. Luitenant-ter-zee - WILRIJK (ANTWERPEN)
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDEENE
HENRARD D. 1er quartier-maître-chef - BRUGGE
HERBOTS P. - HASSELT
HOFMAN M. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
HOLSBØER J. - BRUXELLES
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE
HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - MALEVES STE. MARIE
HOSDAIN J.-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
HYUGHE M. - ANTWERPEN
HUYSMAN H. Capitaine de corvette RHR - ERWETEGEM
JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACQUES B. - OUDERGEM

JANDA M. 1ste Kwartiermeester-chef - LOMBARDSIJDE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
JOSSART J. Lieutenant de vaisseau de première classe honoraire - EVERE
KARPEZ M. Oppermeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
KOOISTRA A. - BRUGGE
LAJOUS M.H. - PONT-A-CELLES
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
LE HARDY DE BEAULIEU J.L. Vicomte - GOSSELIES
LECLEF Ch. Premier quartier-maître-chef - OOSTENDE
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LIENART J.C. KTZ (b.d.) - OOSTENDE
LIMBOURG P. - LILLOIS-WITTERZEE
LOCMANT D. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - PERUWELZ
LURQUIN-BODENGHIEN J. - BRUXELLES
MADOU M. - NIEUWPOORT
MAES F. Erevaandrig-ter-zee - BRASSCHAAT
MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
MANDERLIER P. Capitaine de corvette BAM - GENT
MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
MASSART J. Kapitein-ter-Zee MAB (b.d.) BONHEIDEN
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MATTON R. - OOSTENDE
MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
MERCKX A. 1ste Meester-chef (b.d.) TIENEN
MEULEMANS - GEEL
MEYERS P. Eerste-meester-chef (b.d.) - DE PANNE
MEYERS S. BRUGGE-ASSEBROEK
MICHEL P. Quartier-Maître milicien VIESVILLE
MICHIELSENS M. Ere Eerste Meester-chef - ST. ANDRIES
MICHILSENS P. Erefregatkapitein - HOBOKEN
NEEF DE SAINVAL D. WAVRE
NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
OTTO R. Korvetkapitein - BREDENE
PARIS Th. Capitaine de corvette - WOLUWE-ST. PIERRE
PAUWELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
PEARSE M. - BRUGGE
PEDE R. Oppermeester-chef (b.d.) - EREMBOEGEM
PEIFFER M. - TEMSE
PELS A KTLO - ANTWERPEN
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
PETERS R. (b.d.) ATHUS
PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
PIREL D. Enseigne de vaisseau (R) - BASTOGNE
PIRGNS P. Matroos Milicien - WESTERLO
POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT
POULLET E. Vice-amiral (b.d.) - SINT-KRUIS
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
PYNNOO J-T. Kapitein-ter-zee - WAREGEM
RASIR F. Quartier-maître (e.r.) - ARRON
RASQUIN R. - BRUXELLES
RENOZ G. - DURBUY
REYNIERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee SBH - BAARDEGEM
ROOVERS O. Oppermeester (b.d.) - HOBOKEN
ROSIERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
ROTSMAERT J. (b.d.) GENT
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
SAUSSEZ G. 1e Quartier-maître-chef d'honneur - REBECQ
SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau BEM - BRUGGE
SCHOONVLIET A. 1ste Meester-chef (b.d.) - HOVE
SCHOTTE G. Korvetkapitein - BRUGGE
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE

SEGERS P. Ere-Kapitein-ter-zee Vlieger (b.d.) - KOKSIJDE
SEYNAEVE C. - OOSTENDE
SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN
STEELANDT R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BRUGGE
STEVENS-DEWILDE J.CI. - SINT IDESBALD
STIENNON D. Maître-chef - HEIST-AAN-ZEE
STIEVENART J. Lieutenant de vaisseau de première classe (e.r.) - SINT-STEVENS-WOLUWE
STORM R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
STUBBE R. (b.d.) - OOSTENDE
SUYS S. Korvetkapitein SBH - ASSEBROEK
TABURY L. Maitre Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
TAS J. - WAASMUNSTER
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
TRUYENS L-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUSSEL
VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES
VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE
VAN BRANDE F. le Maitre Chef - WATERLOO
VAN CLEVEN M. Korvetkapitein - DEERLIJK
VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BREDENE
VAN DEN BOSSCHE P. Matroos Milicien - MECHELEN
VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
VAN DEN BROELE E. Luitenant-ter-zee (R) - LOKEREN
VAN DEN BULCK P. Kapitein-ter-zee (R) - ANTWERPEN
VAN DEN STEEN L. Korvetkapitein GANSHOREN
VAN DER STRAETEN P. Oppermeester-chef (b.d.) BORNEM
VAN DURME M. Meester-chef - EEKLO
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
VAN IMSCHOOT J. Fregatkapitein (b.d.) - GISTEL
VAN NECK D. - AALST
VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - CLAVIER
VAN RAEMDONCK E. Korvetkapitein (R) - WEVELGEM
VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEM
VAN SPRANG J. - GENT
VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee - DE HAAN
VANDENDRIESSCHE P. - OOSTENDE
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
VANOEVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein - BOVEKERKE
VANTORRE A. - OOSTENDE
VERELST J.P. Fregatkapitein (R) - WEMMEL
VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN MORTSEL
VERHELST L. Eerste-meester-chef - SINT-ANDRIES
VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHERBEEK
VERRIEST H. - OOSTKAMP
VOGELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - GENT
VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
VOSS M. - WELKENRAEDT
VYNCKE W. Ere-Fregatkapitein - OOSTENDE
WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
WISNIEWSKI F. - MARCINELLE
WOUTERS M. - BREDENE
YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES

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 oorlogvoering, gecentraliseerd netwerk operaties en maritieme veiligheid.

CASSIDIAN - 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.

CASSIDIAN - Le futur en réseau

CASSIDIAN Belgium NV Siemenslaan 16 B-8020 Oostkamp

Phone: +32 (0) 50.831-802 | Fax: +32 (0) 50.831-803 | www.cassidian.com