

NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT- REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

47e jaargang - 47e année nr 275/2e trimestre - 2e trimestre 2004



Het Russisch
Fregat "Shtandart"

Le Triangle des
Bermudes: une
avancée scientifique

Belgische Marine
heeft MCM Advisor
bij BALTRON STAF

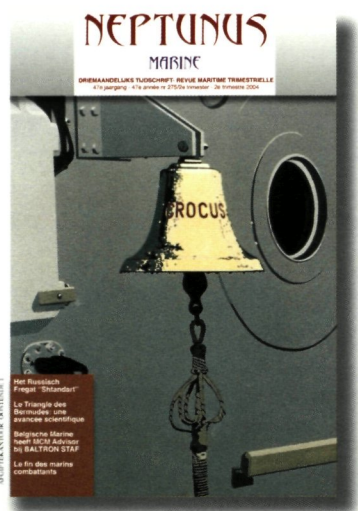
Le fin des marins
combattants



“NEPTUNUS”

Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

47e jaargang - 47e année
nr. 275 - 2004/2



Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

Jaarabonnement (4 nummers)
Abonnement annuel (4 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 15,00

Steunend lid / Membre protecteur
€ 20,00

Weldoener / Bienfaiteur
€ 30,00

Abonnement buitenland
Abonnement étranger
€ 33,00

Te storten op rekening
A verser au compte
473-6090311-30
van / de Neptunus Oostende

Uitgever - Editeur
VZW Neptunus ASBL
BP 17, 8400 Oostende
Tel/Fax: 059/80.66.66
E-mail: vzw.neptunus@pi.be

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité
C. Cappon

Raad van Beheer - Conseil d'Administration

Erevoorzitter - Président d'honneur: J.- C. Liénart
Voorzitter - Président: M. Van Bussel
Penningmeester - Trésorier: J.- P. Falise
Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs: W. Bosteels, G. Busard,
C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, L. Delprat,
D. Henrard, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie,
J.- C. Vanbostal, P. Van Damme, E. Van Haverbeke,
G. Vanlerberghe

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

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

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

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

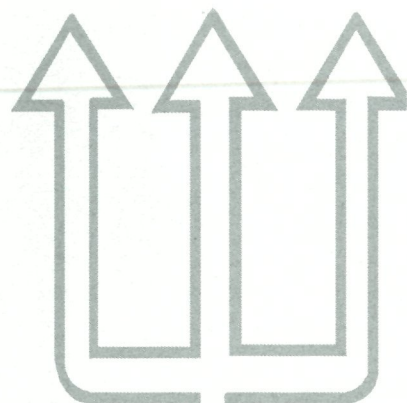
Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'auteur.

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

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

Druk / Impression: Vanden Broele nv/sa, B 8000 Brugge

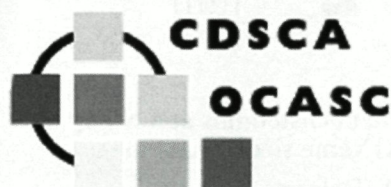
Kaft / Couverture: Schilderij van / peinture de M. Dumont
Acryl op doek / Acrylique sur toile ©



INHOUD

SOMMAIRE

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XII) par A. Delporte	67
Onze loodsboten van 1830 tot heden (VIII) door R. F Coulier	72
La mort et la tombe du Lieutenant Victor Billet RNR par G. Billet	78
Actuele stand van het geplande scheepsbouw- programma en van de operationele vloot van de Amerikaanse Marine door L. Naessens	84
Le Triangle des Bermudes: une avancée scientifique par Saint Bernard du Spuikom	87
Info Marine	89
Touch & Go on the USS G. WASHINGTON Carrier par Saint Bernard du Spuikom	102
Het Russisch Fregat «Shtandart» door L. Van Cant	105
La fin des marins combattants par P. Eygenraam	108
Belgische Marine heeft MCM Advisor bij BALTRON Staf door G.A.H. Toremans	109
Panorama maritime Le port d'Ostende poursuit sur sa lancée	111
Ostende augmente sa part de marché dans la rangée Hambourg-Le Havre par H. Rogie	112
Het Mosquito Protectoraat door R. Thys	114
Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (XIV) par CPV(hre) J.-C. Liénart	117
La Marine et la lutte contre le terrorisme par CPF BEM J. Saussez	121
Oorsprong en historiek van de Belgische Marineschilders v.z.w.	122
Origine et historique de l'a.s.b.l. Les Peintres de Marine belges	123
Kroniek van het personeel Chronique du personnel	125
Aanleggen van vreemde militaire schepen in België Escales de navires militaires étrangers en Belgique	126



SOCIALE DIENST
SERVICE SOCIAL



WINKELS
MAGASINS



VAKANTIES
VACANCES



FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE



HUISVESTING
LOGEMENTS

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

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

van het Ministerie
van Landsverdediging

Voor alle verdere informatie
kunt u terecht bij
de Directie Evaluatie -
Public Relations

du Ministère
de la Défense

Pour tous renseignements
complémentaires adressez-vous
à la Direction Evaluation-
Relations publiques

CDSCA
Kwartier Koningin Astrid
Bruynstraat 1 - 1120 Brussel

OCASC
Quartier Reine Astrid
Rue Bruyn 1 - 1120 Bruxelles

Tel. burger/civ: 02/264.60.58 - 60
Tel. mil: 9.2820 ext. 6058 - 6060
Telefax: 02/264.60.59
e-mail: infocom@cdsca.be
infocom@ocasc.be

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

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XII)

L'ÉPOQUE IMMÉDIATEMENT APRÈS NOTRE INDÉPENDANCE

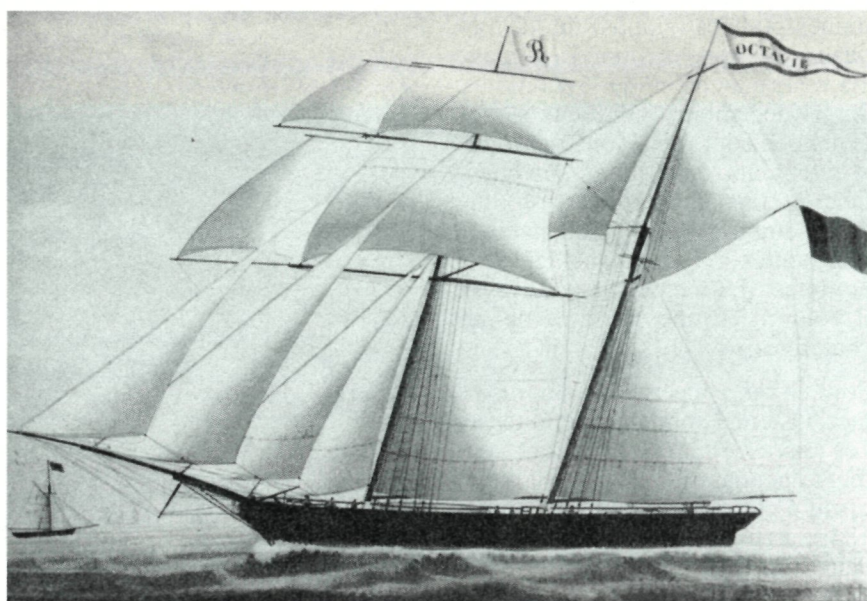
La période de 1835 à 1839

Au cours de cette période, notre pays s'affirma lentement mais sûrement, grâce à la politique habile menée par son roi. Rappelons succinctement quelques faits. Le 26 juin 1831, la Conférence organisée par les grandes puissances avait arrêté le Traité des XVIII Articles, réglant notre séparation d'avec la Hollande, et dont les bases avaient déjà été définies à Londres dès le 20 janvier. Mais la réponse hollandaise fut la guerre: la «campagne des 10 jours», qui n'eut pas d'implication sérieuse à la côte. Les grandes puissances vinrent heureusement à notre secours, mais imposèrent une nouvelle mouture du Traité le 14 octobre, qui nous était bien plus défavorable, et que le Gouvernement dut accepter. Le 21 mai 1833, la Belgique et la Hollande s'engagèrent à «prolonger l'armistice»; cependant, nous restions sur pied de guerre et, la Hollande se refusant à signer le nouveau Traité, dit des XXIV Articles, la Belgique continua à occuper le Limbourg et le Luxembourg. Il faudra attendre 1839 pour que le Traité, enfin accepté par le roi de Hollande, entre en vigueur.

Depuis le début de l'année 1831, il avait été décidé de nous constituer une «Marine Royale» par la construction de deux brigantines, les

QUATRE JOURNÉES et le CONGRÈS, au chantier Fleury de Boom; soit dit en passant, cette commande le sauva de la faillite. Elle fut suivie au mois de juin d'une seconde commande, de quatre «goélettes-canonnières». Les six unités, après s'être réfugiées à Bruxelles à l'occasion de la campagne des 10 jours, quittèrent la capitale pour Burgh et Anvers. En 1833 fut acquis un ancien trois-mâts anglais à Ostende mais qui y resta vraisemblablement stationnaire, car on ne trouve nulle mention de l'AVISO dans les mouvements du port. En 1838, les

deux brigantines furent transférées à Ostende. Malheureusement, un essai en mer confirma leur manque de stabilité et elles restèrent alors en service quasi stationnaire, l'une à Anvers, l'autre à Ostende. La QUATRE JOURNÉES fut vendue avec les canonnières n° 2 et 3 le 26 décembre 1842; en 1845 furent vendues les deux autres canonnières et le CONGRÈS. Dans les différentes monographies au sujet des armements, nous verrons qu'un bon nombre d'Ostendais s'engagèrent dans la Marine Royale comme officiers.



Des navires de guerre hollandais restèrent présents à Lillo jusqu'au 22 juin 1839; la navigation sur l'Escaut interdite à l'origine par les Hollandais aux Français, Anglais et Belges après la capitulation de la Citadelle en décembre 1832 ne le sera plus qu'au seul pavillon belge jusqu'en 1839.

Notre situation économique ne fut pas plus brillante et la période à laquelle se rapporte ce chapitre correspond à une grave crise industrielle. Nous avons en effet perdu la plupart de nos débouchés de la période hollandaise. D'où les premiers intérêts coloniaux de notre souverain, qui seront évoqués en filigrane à l'occasion de quelques-unes des monographies des armements. Mais les premiers voyages vers les Philippines, Madagascar, Pinos, Cosumel, le Guatemala ou le Rio Nunez ne concerneront que fort peu les armateurs ostendais. De même, ils ne bénéficieront que peu ou prou de la mise à la disposition des armateurs d'équipages de la Marine Royale depuis 1834. Les primes à la construction navale décrétées par la loi du 7 janvier 1837 leur furent bien plus utiles.

Le pilotage, repris par l'État en vertu de la loi du 1er juin 1839, s'organisa sous l'impulsion de l'inspecteur François Donnet. À Ostende, il y avait à l'époque un bateau-pilote loué à l'État par la ville ainsi qu'un autre loué à un particulier.

Évoquons un instant l'état de la pêche à ce moment. En 1836, le port d'Ostende comptait 87 chaloupes pontées (sloops) de 48 tonnes environ, et dont l'équipage était normalement de 6 hommes. Au 31 décembre 1836, deux sloops étaient en cours de reconstruction et «seulement» cinq autres sur chantier. À Blankenberghe, en 1836, le port comptait quelque 60 bateaux non pontés avec un équipage de 5 hommes. La même année à Heyst, il y aurait eu une douzaine de ces chaloupes.

Pour ce qui concerne les navires de mer, Ostende comptait 26 unités au 1er janvier 1835. Ce nombre augmenta pendant la période analysée, jusqu'à 33 navires au 1er janvier 1840; à ce moment, la flotte ostendaise représentait 20% de notre flotte nationale.

Après cette courte introduction, nous passons en revue nos armements de navires de mer, comme au chapitre précédent, dans l'ordre chronologique de leur apparition. En fin de chapitre, nous nous attaquons à la suite de l'histoire de l'armement Van Iseghem.

Capitaine J. Block

En 1835, le DART fut transféré au capitaine J. Block, ou bien à B. Hooker selon une autre source. Le DART fut déclaré sinistré par l'assureur Morel en 1836, lors d'un voyage d'Anvers à Londres, alors qu'il était commandé par le capitaine Stranack, mais il continua sa carrière.

Capitaine J. Bruggemann

On ne connaît au capitaine J. Bruggemann qu'un seul navire, le sloop VREDE de 45 tonnes, construit en 1818, qu'il arma de 1835 à 1840. Nous ne savons rien au sujet de ses affaires.

D. Van der Leeps

Nous n'avons retrouvé qu'un seul navire armé par D. Van der Leeps à Ostende, le sloop JONGE PIETER de 50 tonnes et construit en 1815, entre 1835 et 1840. En 1820, on retrouve encore son nom dans les armateurs à la pêche.

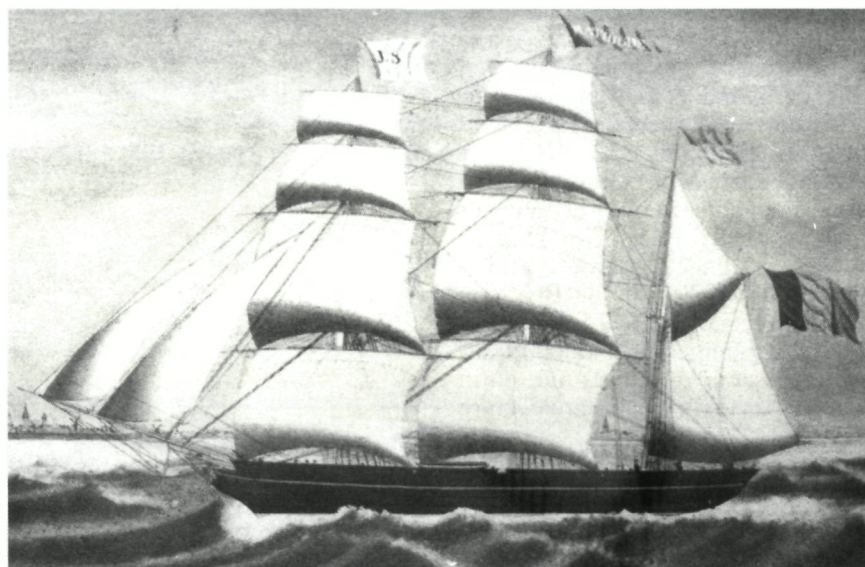
Capitaine F. Welsenaere

Nous ne connaissons rien de la généalogie du capitaine F. Welsenaere d'Ostende, pour lequel nous avons retrouvé deux petits navires, tous deux entre 1835 et 1840: les sloops JEAN-HUBERT et MARIE-CHRISTINE, d'une quarantaine de tonnes. Nous ne savons pas ce qu'ils sont devenus après 1840. En 1864, nous avons par ailleurs trouvé mention d'un «patron de pêche» du nom Van Welsenaers; sans doute une autre personne?

Capitaine H. C. Delpierre

Nous n'avons retrouvé qu'un seul navire de mer, le pleit MINERVA, ayant appartenu au capitaine H. C. Delpierre d'Ostende. Il apparaît déjà dans les listes d'armateurs à la pêche depuis au moins 1841; à l'époque, il était installé Petite rue de l'Église, au n° 23. Il arma quelque trois embarcations à la pêche hauturière.

Il est fort possible qu'il fut d'abord installé à Bruges, comme l'indique le registre du bureau Véritas en 1836. En effet, en 1835, il avait repris la goélette ZÉPHYR du capitaine brugeois P. F. Tulpinck; il la rebaptisa OSTENDAIS, ce qui crée l'ambiguïté quant à son port d'attache, qui fut donc Bruges d'après les registres. Mais l'OSTENDAIS disparut en 1836, lors d'un voyage de Liverpool à Anvers.



En 1843, nous retrouvons H. Del-pierre, capitaine du FRANCÈS de l'armement ostendais Duclos-Assandri. De 1845 à 1847, il fut capitaine de l'ORLINE de l'armateur anversoïis Retsin. En 1848, il reprit le pleit MINERVA du capitaine H. Heere d'Anvers, qu'il rebaptisa THÉRÈSE en 1849. Cette dernière est barrée dans le registre du Bureau Véritas de 1852, mais nous ne connaissons pas son sort.

J. Mc. Lagan

Nous n'avons retrouvé absolument aucune information concernant cet armateur ostendais, ni au sujet de sa généalogie ni de ses origines ou de son commerce. Une source indique même un certain Mc Leod au lieu de J. Mc Lagan. Ceci malgré le fait qu'un Mc Lagan fut membre de notre Congrès National en 1830.

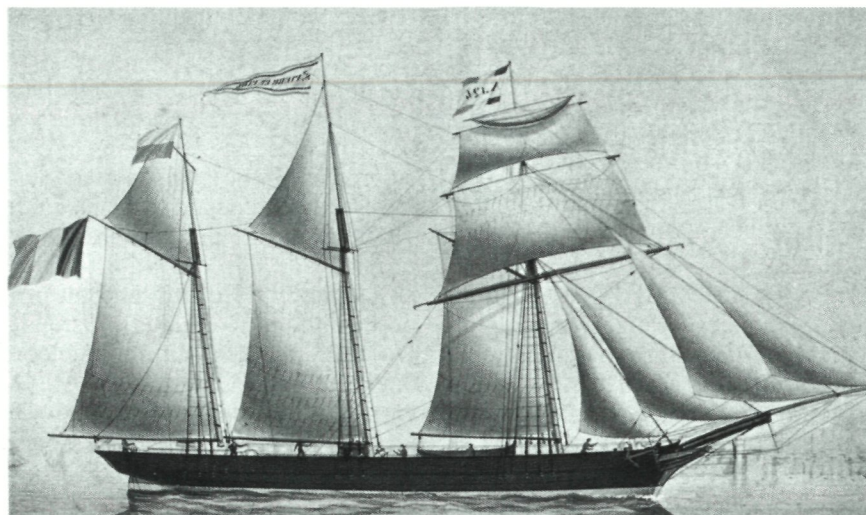
C'est en 1835 qu'il reprit une petite unité, le sloop CONSTANCE, dont nous ne connaissons pas non plus les origines. Il fut perdu déjà en 1838, lors d'un voyage d'Ostende à Bergen en Norvège. Bien que l'armement fut répertorié à l'almanach de 1851, sous le nom Mc Leod, il est vrai, il ne l'était pas en 1841...

En 1853, le chantier ostendais Denys construisit pour J. Mc Lagan une petite goélette à deux mâts, de 67 tonnes, ST. PIERRE & ST. PAUL, qui fut reconstruite en 1858, allongée et transformée en goélette à trois mâts. En 1866, le navire fut transféré à l'armement Van Iseghem, qui le garda jusqu'en 1871. Il en existe une belle illustration au Musée du Steen.

De Brouwer

La famille De Brouwer fut fort liée à celle des Serruys; de nombreux mariages en témoignent. Nous trouvons au nombre de leurs ancêtres plusieurs capitaines, mais encore Erasme, un corsaire au XVII^e siècle et au XVIII^e, Guillaume-Philippe, capitaine d'un vaisseau de la Compagnie Impériale & Royale des Indes.

En 1803, un certain «F. De Brouwere fils» apparaît dans les vieux livres;



il était adjoint au maire de Nieuport F. Blaukaert; nous ne savons pas s'il appartient à la famille de nos armateurs. Par contre, Jean Baptiste De Brouwer, né vers 1780, descend certainement d'Érasme cité plus haut. Juge au tribunal de commerce à Ostende, il fut l'époux de Louise Muûls. Et c'est au nombre de leurs enfants que l'on trouve Julie Marie, née en 1799 et qui épousa à Bruges en mai 1818 Antoine Jean Serruys, brasseur, né à Ostende en 1792. Ils eurent six enfants dont Eugène Jacques qui épousa Mathilde Duclos à Ostende en 1849, et Marie Julie qui épousa en 1840 son cousin germain Edouard Emile Serruys, né à Ostende en 1817.

Un fils de Jean Baptiste, Emile Joseph, naquit à Ghisteltes le 11 septembre 1810. En 1820, l'étude de Mr. R. Vancraeynest nous informe que «De Brouwer & Herrewijn» étaient actifs dans le domaine de la pêche hauturière alors que De Brouwer n'était pas encore un armateur de navires de mer. Il faudra en effet attendre 1836 pour qu'Emile Joseph devienne ce premier armateur, par la mise en service du sloop COMÈTE de 46 tonnes, construit en 1805 à Nieuport, repris à A. Vroome de Nieuport, qui l'armait depuis sa reconstruction en 1831; notons au passage que son capitaine était C. Nassel depuis 1831. En 1836, Emile De Brouwer arma encore la goélette HÉLÈNE EUGÉNIE de 119 tonnes, construite à Ostende pour son compte. Cette même année, il épousa à Ostende Hélène Anastasia Serruys (1818-1873), qui lui donnera onze enfants.

En 1839, la COMÈTE fut transformée en goélette. De fait, l'assureur Morel avait rapporté la perte du sloop, coulé lors d'un voyage de Liverpool à Ostende; mais il fut donc renfloué puis reconstruit. Le 2 août, le chantier De Zutter lança à Ostende une belle barque à trois mâts pour notre jeune armateur; elle fut baptisée AIGLE. Le temps du «petit cabotage» était révolu ...

Du 20 février au 10 novembre 1840, l'HÉLÈNE EUGÉNIE eut un officier de la Marine Royale à bord, lors d'un voyage à Montevideo. L'almanach de 1841 fait état d'un De Brouwer, échevin, d'un autre qui fut juge au tribunal de commerce, et encore de De Knuyt-De Brouwer, membre de la chambre de commerce et armateur à la pêche; ce dernier était établi au n° 48 de la rue Longue mais nous ne pouvons toutefois pas le lier aux maigres éléments généalogiques que nous avons retrouvés. L'almanach de 1851 ne fait plus état que du De Brouwer, armateur.

Nous n'avons pas noté tous les mouvements des navires; retenons, à titre d'exemple, le retour de la COMÈTE de St. Ubes en août 1844, chargée de sel et de liège; ainsi que de l'AIGLE, le 31 décembre 1846, chargé de sel et de fruits, également en provenance de St. Ubes, un port par ailleurs fort fréquenté par nos navires ostendais. Nous ne savons malheureusement pas ce qu'il advint de l'HÉLÈNE EUGÉNIE après 1843; elle est rayée de la liste du registre du Bureau Véritas de 1844.

Pour ce qui concerne les activités à la pêche, Emile De Brouwer avait 4 bateaux en 1846. Notons que C. De Boninge fut capitaine de la COMÈTE en 1845. En 1846, c'est C. Nassel fils qui reprit le commandement, qu'il confia à son père en 1847, alors qu'il le remplaçait sur l'AIGLE.

En 1849, la COMÈTE nous livra de Séville des oranges, citrons et saumons, à la consignation de J. A. Huysmans d'Anvers. Le 9 décembre, le navire fut proposé en vente publique; Ed. Van Cuyl & C° le reprit, sans changer de capitaine. Il garda le navire jusqu'en 1853, quand il repassa à Emile De Brouwer. Voyons ce qu'il advint entre-temps de l'AIGLE. Son premier commandement fut confié au capitaine J. Vandesteene, qui arborait le pavillon «2» du Zee-manscollege d'Ostende. Il fut remplacé en 1843 par J. Ghillegodt. La barque fit également une série de voyages vers St. Ubes; à Ostende, elle déchargeait indifféremment du guano, du sel ou des fruits. En 1847, le capitaine C. Nassel «fils» reprit le commandement de son père. Mais l'AIGLE fut revendu en 1848 à l'armement J. Serruys & C° d'Ostende, qui le rebaptisa PHILOMÈNE; notons qu'un certain A. De Smet en fut copropriétaire.

En 1852, Emile Joseph De Brouwer fut secrétaire communal et secrétaire de la chambre de commerce; il resta dans ces deux fonctions

respectivement jusqu'en 1882 et 1875.

La fin de carrière de la COMÈTE sous pavillon belge est quelque peu controversée; en effet, nous la considérons comme ayant appartenu à De Brouwer depuis 1853 jusqu'en 1855, mais une autre source la dit propriété de Ed. Van Cuyl toujours en janvier 1855 quand elle fut proposée en vente publique à Ostende. De 1855 à 1864, elle resta encore naviguer entre Ostende et l'Angleterre, commandée par son nouveau propriétaire, le capitaine W. Taylor, de Maldon.

Emile Joseph De Brouwer décéda à Ostende le 7 novembre 1893.

Nous reviendrons encore à Herrewijn au cours de la septième période de ce récit.

Par exception, nous traitons ici le cas d'un chantier du fait de l'intérêt particulier de son histoire par rapport à un grand nombre de navires évoqués ici:

De Zutter

Par exception, nous allons couvrir succinctement une maison qui n'arma aucun navire de mer, mais qui fut connue à Ostende pour son chantier d'une part, et pour ses activités à la pêche, d'autre part: De Zutter, à ne pas confondre avec De Zetter, armateur. Mais il s'agit à nouveau d'un dossier au sujet

duquel nous n'avons que peu de renseignements, et rien du point de vue généalogique. Tout au plus pouvons nous rapporter que nous avons trouvé le prénom Bernard associé à ce nom, mais sans savoir à qui il se rapporte.

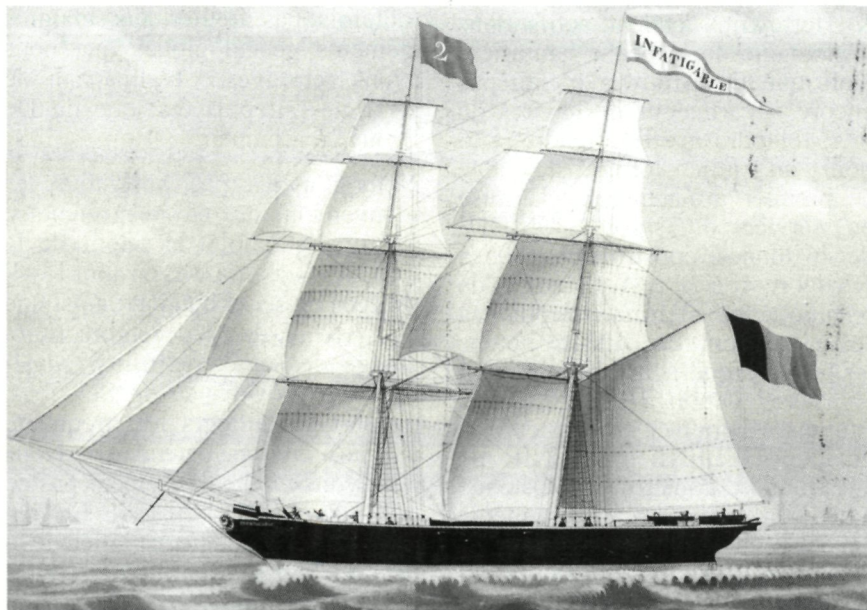
Le chantier De Zutter, sans doute L. B. De Zutter, aurait été situé «à côté du troisième bassin de commerce». Il a construit des navires de mer de 150 à 200 tonnes, dont 6 furent lancés entre 1837 et 1841. Nous avons tenté d'en refaire une liste:

- 1837: brick-goélette JUPITER de 132 tonnes, pour De Rudder;
- 1838: goélette VIGILANT de 208 tonnes, pour Denduyts;
- 1839: goélette PROVIDENTIA de 150 tonnes, pour Van Iseghem, et barque AIGLE de 245 tonnes, pour De Brouwer;
- 1840: goélette MINERVA de 153 tonnes, pour De Rudder, et goélette COMMERCE, pour Van Iseghem;

Après cette période, le chantier livra encore 5 navires, dont 2 pour des armateurs d'autres ports qu'Ostende: 1842: goélette HORTENSE pour le louvaniste De Neuter; 1844: brick TRANSIT de 214 tonnes, pour De Decker-Cassiers; 1847: goélette EDMOND de 138 tonnes, pour l'anversois Thyssen-Laeremans; 1849: goélette CLÉMENCE de 111 tonnes, pour Van Iseghem; et enfin en 1852: brick ACTIF de 152 tonnes pour Van Cuyl.

On attribua même la construction de certains navires qui n'existent pas à ce chantier, tels les NEPTUNE de 280 tonnes, un STAD OOSTENDE de 200 tonnes ou un LÉON.

Du point de vue des activités à la pêche, nous avons compté cinq bateaux dont De Zutter & C° fut le propriétaire au début de 1846. Cet armateur fut-il le «Bernard» mentionné plus haut? Les almanachs de 1851, 61 et 68 indiquent que L. De Zutter était toujours constructeur, ses installations étant sises au n° 41 du Quai de l'Empereur. Enfin, nous avons trouvé un capitaine De Zutter dans nos fiches, qui commanda le PROMOTEUR de Vroome de 1868 à 1873.



Petrus Nefors

Nous avons retrouvé au nombre des armateurs ostendais un certain Petrus Nefors, né à Ostende le 12 août 1790 et qui y décédera fort âgé, le 3 mars 1876. Il se maria deux fois et eut quatre fils, qui furent tous marins. La soeur de Petrus Nefors épousa Jan Christian Zellien, un célèbre capitaine ostendais, décédé en 1842; les 6 fils de ce couple furent tous marins: Jan, «ship boy» dès l'âge de 13 ans, et qui périt capitaine de l'HÉLÈNE en 1850; Georges, qui décédera à bord de la PERLE en 1865 peu après son départ d'Ostende; Henri, qui fut capitaine de voiliers puis passa à la vapeur avant de finir sa carrière comme inspecteur au port d'Anvers; Thomas qui commença sa carrière comme boy et finit capitaine au commandement de grands voiliers (DON JUAN, MICHIELS LOOS); Adolf, premier officier à bord de l'HÉLÈNE lors de sa perte en 1850; et Michel, qui périt avec son navire lors de son second voyage.

Petrus Nefors est encore connu comme peintre et certaines de ses oeuvres, peintures sous verre, sont conservées au musée du Steen. Par exemple, il a peint la PERSÉVÉRANCE, galiote de l'armateur ostendais J. May, commandée par Jan Christian Zellien de 1829 à 1834.

P. Nefors fut capitaine du WILLEM de J. De Broeck d'Ostende en 1832-33. En 1837, il reprit le pleit de mer GIRAFE de A. Denys & C° de Bruges (capt. Fisher); en 1840, il la transféra à E. De Bay, à Ostende. Deux ans plus tard, il arma encore le sloop CÉRÈS, qu'il transféra en 1846 au capitaine G. Fox, d'Ostende. Notons cependant que d'après une autre source, le CÉRÈS aurait appartenu à Denduyts depuis 1845 ou même plus tôt, jusqu'en 1847 quand il coula bas au large de Blankenberghe, lors d'un voyage de Terneuzen à Londres.

Par après, il n'est plus mentionné comme armateur, alors qu'il n'avait que 56 ans et décédera à 86 ans. Nous supposons qu'il termina sa vie comme peintre. Notons cependant encore l'armement «Veuve Emile

Nefors» à Ostende au n° 29 du Quai des Pêcheurs, relevé dans l'almanach de 1913. Nous ne savons pas s'il s'agit de la même famille.

Consalies

Nous ne savons rien au sujet de la généalogie de l'armateur F. Consalies, d'Ostende. Un auteur le reprit comme armateur gantois en 1844, mais il semble que cette affirmation soit fautive, bien que reprise au registre du Bureau Véritas pour cette année.

En 1820, nous avons retrouvé dans les armateurs ostendais à la pêche «Batens & Consales» ainsi que «Philippe Consales». Nous pensons qu'il s'agit de la même famille et que c'est à nouveau l'orthographe du début du XIX° siècle qui nous joue des tours...

Le premier navire enregistré pour le compte de F. Consalies fut la FLÈCHE, en 1837, mais le navire se perdit l'année suivante lors d'un voyage d'Ostende à Alger, commandé par le capitaine Fisher. Il fut alors remplacé par le petit koff ANGELINA, repris en 1838 à l'armateur Van Henxthoven d'Anvers. Un an plus tard, en 1839, F. Consalies reprit encore le brick ALEXANDRE de l'armateur anversois A. Reusens. En avril 1839, l'assureur Morel indique cependant que c'est par J. Pieters que fut assuré le navire, pour 26.000,- francs à l'occasion d'un voyage d'Ostende à Dublin et Liverpool et retour de Liverpool à Ostende. Il encourut plusieurs avaries et le capitaine De Boo dut l'échouer sur la côte pour éviter sa perte; il fut relevé et réparé à Liverpool, puis rentra à Ostende le 18 avril 1839. En 1840, Consalies le rebaptisa DEUX SOEURS. Cette année, l'ANGELINA se perdit lors d'un voyage d'Anvers aux Sables d'Olonne (capt. Brodersen). En 1841, c'est encore l'assureur Morel qui nous informe que le DEUX SOEURS se perdit, en route d'Anvers à Liverpool. La petite «flotte» était réduite à néant.

En 1842, F. Consalies reprit alors à A. De Neuter de Louvain l'ATLAS, un navire ayant appartenu auparavant à J. Donnet. En 1843, il reprit encore l'ANNA PAULOWNA

de l'ostendais F. De Broeck et en 1845, la VILLE d'OSTENDE de J. Pieters & C°. Mais l'ATLAS, rebaptisé PRÉCURSEUR, fut coulé bas à hauteur de Portland, le 2 septembre 1845; notons qu'une source indique J. Pieters comme étant son propriétaire. Il y avait certainement coopération entre les deux armateurs car l'année suivante c'est à J. Pieters que Consalies revendit l'ANNA PAULOWNA. Elle devint alors EUPHRASIE, deuxième du nom, et resta au service de son nouveau propriétaire encore 15 ans après sa reconstruction en goélette. Une autre source indique à nouveau J. Pieters comme étant son armateur déjà en 1845. Enfin, en 1847, c'est la VILLE d'OSTENDE qui fut revendue à Pieters, associé alors à J. M. Orban, de Liège. Le navire leur rendit service pendant 10 ans encore. Et c'est ainsi que disparut en 1847, juste 10 ans après sa création, l'armement ostendais F. Consalies.

Nous terminons enfin par un navire de Nieuport avant de compléter notre monographie de l'armement Van Iseghem, puis de passer à la période des années quarante.

L. Maine, Nieuport

Cet armateur n'eut qu'un seul navire, le sloop UNION, enregistré à Nieuport entre 1837 et 1841.

à suivre

Texte et iconographie: A. Delporte



Onze loodsboten van 1830 tot heden (VIII)

V. Onze loodsboten na de oorlog (vervolg)

In 1977 liet het Bestuur van het Zeewezen drie nieuwe loodsboten bouwen ter vervanging van de LB's 3, 4 en 5 die reeds 27 jaar oud waren. Het volgend jaar kwamen er al twee in dienst, nl. de LB 2, gebouwd te Langerbrugge (Gent), en de LB 6, gebouwd te Ruisbroek (Antwerpen). Begin 1979 was het de beurt aan de LB 7, eveneens gebouwd te Langerbrugge.



1978: LB 6, zusterschip van LB 2 en LB 7.

Deze boten zijn 55,10 meter lang en beschikken over twee 810 pk ABC-motoren (samen 1192 kW) die hen een werksnelheid geven van 14,5 knopen. Bediening en uitrusting zijn grotendeels identiek aan die van de LB 1 behalve dan dat er geen houten dek meer is. Ze kunnen ook korter draaien aangezien het gebruikelijke roer vervangen werd door een pivoterende straalbuis waarop een klein roer is bevestigd; de iets kleinere diepgang, vooral onder het voorschip, draagt ook bij tot het verklei-

nen van de draaicirkel. Net zoals de LB 1 beschikken ze ook over een schroef met verstelbare bladen op een schroefstelsysteem van het merk Kamewa. Er is accommodatie voor 28 loodsen, tegen 32 in de vorige boten. De loodsen zijn zeer tevreden want hun verblijven en het ganse interieur zijn zeer comfortabel ingericht, met kamerbreed tapijt. Maar de tijd dat alles aan boord oerdegelijk was, is voorbij. De typische scheepsuitrusting qua stijl en materiaal is niet meer;

gesloopt maar openbaar verkocht aan particulieren voor ongeveer 1 miljoen BEF per eenheid.

De ex-LB 3 werd gekocht door een landbouwer maar die ervaren spoedig dat zo'n schip niet in de vaart kon gehouden worden door op een knop te duwen, te starten en aan het stuurwiel te draaien. Binnen de 6 weken wist hij het vaartuig door te verkopen aan een andere gegadigde, de heer Urbain Van Ovenberghe uit Bredene, eigenaar van de rederij Sportfishing. Het schip heeft dan 10 jaar lang onder de naam **Anna II** gevaren als lijnvisser, met als thuishaven Oostende. In 1989 werd het doorverkocht aan een Brit die het wou ombouwen tot zeilschip voor de Caraïben. Op 4 december vertrok het naar Falmouth. Volgens latere gegevens zou de geplande verbouwing niet doorgaan zijn en werd de ex-LB 3 voor het laatst gezien in Penzance.

De ex-LB 4 werd gekocht door een geneesheer, de heer Tanbuysen uit La Louvière, die hem de naam **Scorpios** gaf. Hij richtte de VZW Sports de Mer op. Het schip heeft echter weinig gevaren –waarschijnlijk wegens de hoge exploitatiekosten– en reeds in 1979 verkocht hij het door aan de heer Michel Seeger uit Oostende, eigenaar van het excursieschip Franlis, die het inzette voor de sportvisserij. Omwille van de hoge kosten die dit vaartuig met de tijd veroorzaakte verkocht de heer Seeger het schip in 1986 aan de heer Charles Danse uit Luik. Deze laatste koesterde grootse plannen en regelde alles om onder vreemde vlag te gaan varen in Madagascar; maar toen zijn zoon plots het leven liet kwam er een einde aan zijn droom. De ex-LB 4 **Scorpios** ligt momenteel in het

Foto: R. Coulier

voortaan gebruikt men overal, op treinen, autobussen, vliegtuigen en ook op schepen gelijkaardige materialen: veel aluminium, kunststoffen, tapijten enz.. Het vergt allemaal weinig onderhoud en in plaats van te herstellen vernieuwt men gewoon. Toch jammer dat zoveel van die typische scheepsfeer verloren is gegaan.

Door de komst van de LB's 2, 6 en 7 gingen de drie loodsboten uit 1950 uit dienst. Eerst de LB 5 einde 1977, vervolgens de LB's 3 en 4 begin 1978; ze werden niet



1985: LB 1 uit 1968 werd de (3^{de}) Cdt. Fourcault.

Foto: R. Roosens

vuurtorendok te Oostende en zal nooit meer varen; hij wordt nog gebruikt als vakantieverblijf door meestal Nederlandse huurders....

De LB 5 van zijn kant werd verkocht aan een geneesheer uit de Antwerpse regio die grote renovatiewerken liet uitvoeren aan de boot in het Kattendijkdok te Antwerpen.

Enkele jaren later verkocht hij de **Stern**, zoals hij genoemd was, aan het havenbedrijf van de stad Gent. In 1983 lag hij aldaar in het Port Arthur dok. Volgens in 2001 verkregen inlichtingen bij de toenmalige havenkapitein P. Van Driessche ligt hij er nog steeds, onder dezelfde naam, en doet hij er dienst als was-, klee- en

administratielokaal voor personeelsleden van de havendiensten.

Sinds die verkoop bestaat de staatsloodsvloot uit volgende eenheden: de LB 1 en de drie zusterschepen LB 2, LB 6 en LB 7.

In 1982 werd de in 1971 gebouwde staatssleepboot **Zeemeeuw** overgedragen aan de Zeemacht, waar hij als de A954 **Zeemeeuw** nog steeds in dienst is.

Op 26 mei 1985 liep het schoolschip **Commandant Fourcault** (2) de haven binnen. Het was door de zeevaartinspectie afgekeurd. Deze ex-MLB 18, ex-HMS **Skyrack**, opnieuw MLB 18 in 1945 en LB 8 vanaf 1950, had 47 jaren dienst achter de rug waarvan 22½ voor de zeevaartsschool en was voor de sloop aangewezen. Kapitein van Eeckhoutte werd door het Bestuur van het Zeewezen voor de keuze gesteld: ofwel kon hij beschikken over een nieuw schip binnen enkele jaren, ofwel over de LB 1 binnen enkele maanden. Hij koos voor de LB 1. Die werd dan ook aangepast aan zijn nieuwe taak en kreeg op zijn beurt de naam **Commandant Fourcault** (het derde schoolschip met die naam!). Daarop bestelde het Bestuur van het Zeewezen een nieuwe loodsboot –en tevens een nieuwe peilboot voor de Hydrografische dienst– bij de scheepswerf te Langerbrugge. Halfweg 1986 kwam de nieuwe loodsboot, die het nummer 1 kreeg toegekend, in dienst. Hij is bijna⁰ identiek aan de vorige in 1977/78 in Langerbrugge en Ruisbroek gebouwde nrs 2, 6 en 7. Einde 1986 had het Loodswezen dus 4 schepen van hetzelfde type in dienst. De LB 1 en de LB 7 werden ingezet op de kruispost, de LB 2 en de LB 6 verzorgden de tenderdienst.

Einde 1986 kwam eveneens de nieuwe peilboot, de **Ter Streep**¹, in dienst. Dit 50 m lange schip, met een waterverplaatsing van 647 m³, beschikt over twee ABC diesel-



1986: De nieuwe LB 1, zusterschip van de LB 2, 6 en 7 uit 1977-1978

Foto: R. Coulier

⁰ De nieuwe nr 1 heeft een vaste straalbuis i.p.v. een draaiende op de nr 2, 6 en 7. Men verkoos deze uitvoering omdat bij deze laatste trillingen in het achterschip werden vastgesteld bij stormweder. Visueel is er weinig verschil op het buitendek. Op sommige plaatsen in het binnenschip werd één en ander, anders ingericht.

¹ De naam Ter Streep verwijst naar 'Testerep', oorspronkelijk een onbedijkt en onbeschermd schorreiland tussen Nieuwpoort en Oostende dat in de 11de eeuw overspoeld werd.



1986: De peilboot "Ter Streep" kwam de Paster Pype uit 1949 vervangen.

Foto: uit "Waterspiegel" September 2000

motoren van 810 pk (596 kW) elk, die het een dienstnelheid geven van 13 knopen. De 4-bladige verstelbare schroef draait in een vaste straalbuis; het schroefassysteem is van het merk Lips. Het schip is eveneens uitgerust met een boegschroef. De nieuwe peilboot vervangt de **Paster Pype** uit 1949 die geschonken werd aan het Koninklijk Marinecadettenkorps, dat nu verder zorg draagt voor dit vaartuig en dit maritiem patrimonium ten dienste stelt als opleidingsschip en als toeristisch en economisch ambassadeur voor Vlaanderen in binnen- en buitenland²; deze boot was echter dringend aan renovatie toe en hij wordt dan ook in opdracht van de Vlaamse gemeenschap sinds 2002 gerenoveerd; in 2003 werd hij bovendien als 'maritiem erfgoed' erkend.

Einde 1990 verliet de staatsleepboot **Zetijger** de dienst. Hij werd verkocht voor de sloop aan een firma te Brugge. Het was een goed zeeschip, wat echter niet kon gezegd worden van zijn technische uitrusting en de voortstuwing; ook was de elektrische installatie zeer ingewikkeld en er waren problemen met de generatoren die zeer gevoelig waren voor vochtige lucht. Meermaals was ik er zelf getuige van dat de sleepboot zelf moest opgeslept worden. De sloopfirma wist echter de boot te verkopen aan een Nederlandse makelaar, die

hem doorverkocht aan de 45-jarige Nederlandse oogarts Cees Schoonbeek. Na 18 maanden noeste arbeid door het echtpaar Schoonbeek en met medewerking en logistieke steun van de Oostendse werf I.d.P. en haar directeur dhr. Mathieu Develde, was het schip volledig gerenoveerd. Op 20 oktober 1995 vertrok het uit Oostende, onder Nederlandse vlag, naar de Nederlandse Antillen. Via Lissabon, de Azoren, Guadeloupe en Antigua kwam het, vijf weken na de afvaart, te St Maarten aan. Na heel wat

avonturen in het Caribisch gebied werd het schip op 18 november 1999 in een lagune in de baai van St Maarten op het strand gegooid door de orkaan Lennie. Het liep zware averij op; door het geweld van het water waren er –opnieuw– vochtigheidsproblemen met een van de generatoren. Op halve kracht, met één motor, werd El Salvador bereikt voor herstelling. Daar werd de ex-**Zetijger** doorverkocht voor US \$ 350.000. Begin 2001 is hij vandaar afgevoerd naar Australië.....

De **Zetijger** werd in 1991 vervangen door de in 1990 bij de scheepswerf van Rupelmonde bestelde **Zeehond**. Deze sleepboot heeft een vermogen van 2400 pk dankzij twee 8-cilinder motoren van het merk ABC; een vierbladige schroef met verstelbare bladen van het schroefassysteem Lips draait in een pivoterende straalbuis. Hij beschikt over drie krachtige waterbluskanonnen die bij volle vermogen de inzet vergen van een van de hoofdmotoren. De bemanning bestaat uit twee ploegen van elk acht manschappen die mekaar elke donderdag aflossen.

In 1991 werd de **Commandant Fourcault** (3) uit de vaart genomen. Officieel zagezegd wegens



2000: Onze ex-LB 1 uit 1968, later de (3^{de}) Cdt Fourcault uit 1985 gaat in Nederlandse handen over, en blijft zijn naam behouden.

Foto: R. Coulier

² Uit het informatieblad 'De Grote Rede', nr 2, mei 2001, Vlaams Instituut voor de Zee.



1994: De Westhinderpaal die het lichtschip verving en volautomatisch alle taken overnam.

Foto: uit "Waterspiegel"

gebrek aan bemanning; kapitein Van Eeckhoutte was inderdaad inmiddels overleden maar de overheid wist wel beter. Wegens het wegwijnen van de RMT moesten inderdaad heel wat personeelsleden afvloeien en gingen zij die vast benoemd waren elders aan de slag; er was dus absoluut geen gebrek aan personeel. Kort nadien echter werd de Rijkszeevaartschool te Oostende opgedoekt; dat was het dus!

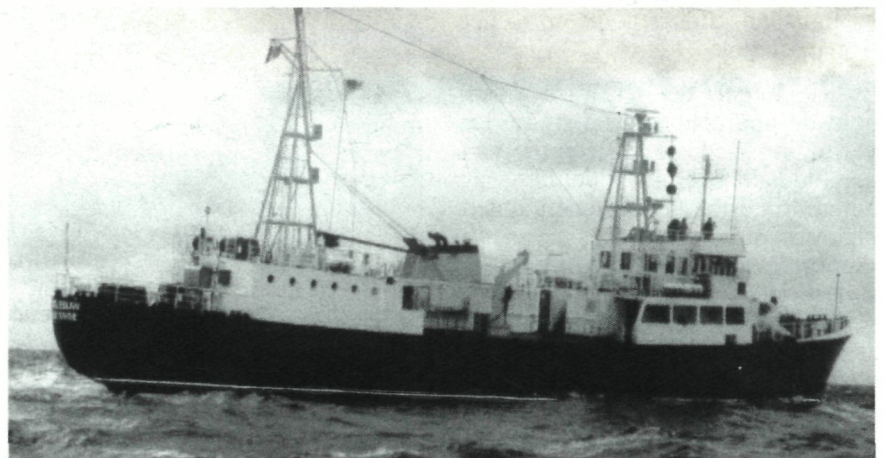
Eens te meer had België geen opleidingsvaartuig voor de praktische vorming van zijn toekomstige koopvaardijofficieren. De cadetten van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen krijgen die vorming thans aan boord van een vaartuig van de Marine; dat zou moeten volstaan, zo denkt men althans.... De **Commandant Fourcault** (3) heeft dan bijna tien jaar liggen roesten in het zwaaidok te Oostende. Omdat hij destijds niet zoals de andere vaartuigen overgegaan was naar de Vlaamse gemeenschap maar onder het gezag van de federale overheid was gebleven, was een parlementair ingrijpen noodzakelijk om hem van de hand te kunnen doen.

Dit gebeurde uiteindelijk in 2000. Hij werd verkocht aan de hoogste bidder voor iets meer dan 3 miljoen frank. De nieuwe eigenaar, de heer Pim de Rhoades, een Nederlandse zakenman, liet het schip grondig renoveren zowel binnen- als buitendecks. Hij heeft het ingericht als duikerschip voor de opsporing van wrakken in de Franse en Spaanse wateren, waarvoor de tv-zender National Geographic Channel heel wat belangstelling toont. Het schip dat zijn naam behouden heeft lag sedert 2001 in het vuurtorendok te Oostende. Om met zijn schip vertrouwd te geraken voer dhr. de Rhoades in juni 2002 voor een achttal dagen rond de Engelse kust; in augustus 2002 vertrok hij uit Oostende naar Portugal...

Ik wil de lezer wat nadere uitleg over onze lichtschepen niet onthouden. Zoals vóór de oorlog beschikte België in 1949 over drie lichtschepen: de **West-Hinder**, de **Wandelaar** en een reservelichtschip. Na één jaar op zee werden de dienstdoende lichtschepen binnengebracht voor een onderhoudsbeurt; het reserveschip nam dan hun plaats in. Nadat de **Wandelaar** op 20 september 1968 definitief uit dienst was genomen, werd hij bij openbare verkoping toegewezen aan een slopersbedrijf uit Brugge voor slechts 438.000 frank.; dit was de nummer 1. Dit bedrijf verkocht het lichtschip echter door. De nieuwe eigenaar voerde veranderingswerken uit en het werd als restaurantschip gemeerd aan de

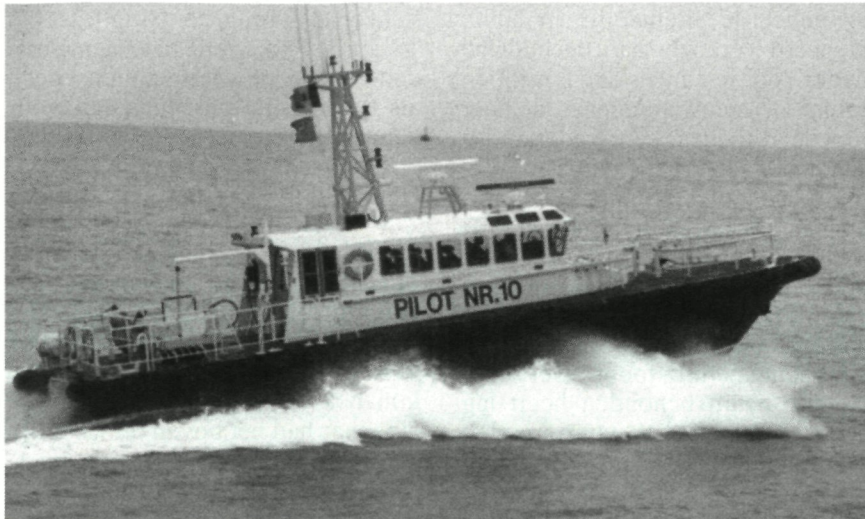
Scheepsdalebrug te Brugge. Op 18 april 1978 werd het naar Oostende versleept waar het dienst deed als restaurant- en clubschip voor bepaalde verenigingen; het kreeg er een vaste meerplaats in het 1ste Handelsdok ter hoogte van de Zuidstraat, dichtbij het zeestation. Op 12 mei 1979 ging het tijdens een bijeenkomst van een van die verenigingen plots aan het zinken. Het water reikte reeds tot aan de vloer in het binnenschip maar iedereen kon het schip tijdig verlaten. De eigenaar had net boven de waterlijn aan stuurboord een opening in de romp gemaakt om de ventilatie in de keuken te verbeteren. Ondanks het vele volk aan boord dat om een of andere reden aan de stuurboordkant had plaats genomen, had niemand opgemerkt dat het schip vol water liep. De brandweer heeft dan die opening gedicht en het schip leeggepompt. Later toen de exploitatie niet meer rendabel bleek werd het naar Brugge gesleept waar het lang bij een slopersverblijf bleef liggen. In 1997 zou het naar Gent gebracht worden maar het werd opnieuw doorverkocht aan iemand uit het Antwerpse. In maart 2002 lag het nog altijd gemeerd in het Port Arthur dok te Gent.

Ter vervanging van het lichtschip **West-Hinder** werd beslist een 23 meter hoge pyloon, voorzien van een platform met een automatische uitrusting, in zee te plaatsen. Nadat de constructie ervan verscheidene jaren vertraging had



2000: De ex-LB 2 als "Zeeleeuw". Let op het bijgebouwde Labo aan stuurboord op het achterdek.

Foto: uit "De Grote Rede" Nr. 2 van 2001 blz. 3



2000: Tender Nr10 "Zeerob" zusterschip van de Nr9 "Zeeparel" niet geliefd door de zeeloodsen.

Foto: R. Roosens

opgelopen, was hij uiteindelijk op 17 november 1993 operationeel. De **West-Hinder** bleef echter nog twee maanden stand-by ter plaatse. Na 130 jaar aanwezigheid van lichtscheperen vóór onze kust liep hij op 29 januari 1994 de haven van Oostende binnen nadat hij zijn paddestoelanker als 'souvenir' ter plaatse had achtergelaten. Dit luidde meteen het einde in van het tijdperk van de lichtscheperen.

De **West-Hinder** en zijn reserveschip werden in bruikleen gegeven als maritiem erfgoed. Lichtschip nr 2 ging naar het maritiem themapark Seafront te Zeebrugge en werd op de kaai gezet aan het einde van het dok aan de oude vismijn, waar het kan bezichtigd worden. Nr 3 werd overgedragen aan het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen en ligt thans aldaar gemeerd in het Bonapartedok.

In 1994 gaf de Vlaamse overheid de opdracht tot een studie ter verhoging van de efficiëntie van de loodsdiensten: bedoeling was betere diensten te verlenen tegen lagere kostprijs. Op basis van dit rapport besloot de Vlaamse regering in 1996 de tenderloodsboten te vervangen door twee vedetten; die zouden gebouwd worden bij een gespecialiseerd bedrijf in de omge-

ving van La Rochelle in Frankrijk. Eind 1999 werd in dit kader de LB 2 uit loodsdienst genomen en aangewend voor wetenschappelijk onderzoek; enkele kleine verbouwingen hadden plaats waarna een laboratorium werd aangebracht aan stuurboord op het achterdek. Normaal vaart deze ex-loodsboot met 10 bemanningsleden onder de naam **Zeeleeuw**.



De Nederlandse loodsboot "Fomalhaut" uit 1968 reeds uit dienst en vervangen door de "Markab" en "Mirfak" uit 1977 voor de kruispost in het "Oostgat" aan de Schouwen- of Middensteenbank.

Foto: geschonken door de Nederlandse Loodsensociëteit te Vlissingen

In 2000 blijven er dus nog drie loodsboten over nl. de LB 1, de LB 6 en de LB 7: twee -de 1 en de 7- voor de kruispost en de 6 voorlopig als tender, waarbij bij de beurtwisseling enkel de bemanning gewisseld wordt. Dat 'voorlopig' karakter van die tender zal nog lang duren, alhoewel inmiddels de loodsvedetten **Zeeparel** en **Zeerob**, met resp. nr 9 en nr 10, werden opgeleverd. Deze boten beschikken over twee motoren van elk 1000 pk en ontwikkelen met hun twee schroeven een snelheid van 28 knopen (in de praktijk bij mooi weer 27 knopen). Een bemanning van drie manschappen is voorzien en er is plaats voor 12 loodsen. Maar de loodsen zijn er niet erg gelukkig mee en ze weigeren aan boord te stappen. Veranderingen van een zekere omvang zijn bij het betrokken personeel, eender waar, nooit populair geweest³. De loodsen zijn nu eenmaal gewoon aan de tenderloodsboten waarop ze eigenlijk passagiers zijn en er kunnen rusten, zich verfrissen, iets eten enz.. Met de nieuwe boten zouden ze vanuit Vlissingen al na iets meer dan één uur varen de loodsboot op zijn kruispost bereiken, maar de

³ De Nederlandse loodsen zijn wel tevreden met hun nieuwe snelle tenders; deze zijn met jetmotoren aangedreven (dus zonder schroeven), lopen 28 knopen, zijn 21 m lang, hebben 3 bemanningsleden en er is plaats aan boord voor 12 loodsen.

mogelijkheid om op deze tenders tot rust te komen bestaat niet meer; dat betekent een achteruitgang voor de loodsen, maar wel een vooruitgang voor de dienst.

Er is slechts één tenderloodsboot met twee bemanningen; desnoods wordt een beroep gedaan op de voormalige loodsboot Nr 2 Zeeleeuw voor wetenschappelijk onderzoek. Er is dus geen snelle verbinding, zoals men beoogde met de aanschaf van die boten, tussen Vlissingen en de kruisende loodskotter. Kortom een toestand die niet kan blijven duren....

De Zeeparel en de Zeerob hebben wel voorlopig dienst gedaan als redebotten in Oostende en Zeebrugge, maar dat heeft niet lang geduurd. In hun nieuwe staat hadden ze spoedig af te rekenen met technische problemen met de voortstuwing. Na herstelling op een werf in Oostende werden ze echter niet meer gebruikt. Beide boten werden op de wal geplaatst in het boeienpark aan de oosteroever; ze staan er momenteel nog!

Met het oog op de veiligheid heeft men de kruispost van de loodskotter sedert een drietal jaren verlegd van de A1-boei (ex-NF9) naar de Noordboei aan de Kwintebank op 51°22'N-2°42'E. Daar eindigt namelijk de gescheiden vaarroute uit het Kanaal en is de bewegingsruimte om loodsen af te zetten of op te nemen veel groter. Vanaf daar loopt de vaarroute in trechtervorm



1986: Ex-Nederlandse loodsboot "Sirius" uit 1950, sinds 1981 in dienst bij "Greenpeace" onder dezelfde naam op bezoek te Oostende.

Foto: R. Coulier

naar de A1-boei. Vanaf windkracht 6 verplaatst de kruisboot zich wel naar de vroegere positie omdat het daar rustiger is en men er, vooral bij noordwestenwind, beschut is achter de Akkaertbank.

De Nederlanders beschikken thans ook over nog maar één kruispost voor de Scheldemonden nl. aan de Middensteen- of Schouwenbank. Zo ik goed ingelicht ben gebeurt dit beurtelings met de loodsboten **Markab** en **Mirfak** uit 1977 die de schepen naar en uit het Oostgat ten dienste staan. Ik heb altijd de Nederlandse loodsboten goed gevolgd. Na WO II kregen ze geen nummer meer maar een zeer toepasselijke naam voor de navigatie nl. de naam van sterren. Loodsboten die uit dienst gaan worden, zoals trouwens in België en in andere

landen, bijna altijd verkocht aan particulieren of organisaties. Iedere Europeaan kent wel de **Sirius** van de Greenpeace milieubeweging; welnu het betreft hier een in 1950 gebouwde loodsboot die in 1981 van de hand werd gedaan. Zo herkende ik ook onmiddellijk op 27 juli 2001 te Oostende de uit 1948 daterende Rigel die toebehoort aan een cadettenkorps uit Maassluis.

Wordt vervolgd

R.F. Coulier



Turbo's Hoet



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

Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

La mort et la tombe du Lieutenant Victor Billet RNR

Introduction

En juin 1994 le Maître principal Jan-Baptist Dreesen n'en est pas à son premier article sur la «Royal Navy (Section Belge)» et de son fondateur, quand il écrit «Waar en Hoe stierf Luitenant Victor Billet» paru dans la revue «Neptunus» n° 236.

Selon sa documentation, sachant qu'il n'y a que deux officiers disparus parmi les LCTs¹, il entrevoit la possibilité que mon père est enseveli sous une des neuf tombes de marins inconnus de la Royal Navy, dont une d'un officier, qui se trouvent au cimetière canadien des Vertus d'Hautot-sur-Mer².

Cette année-là je ne peux contrôler cette déduction; en plein travail pour mon livre, ma documentation est loin d'être complète et je n'ai aucun témoignage sur la mort de mon père. Ma seule certitude: il est second à bord du LCT 159, le n°3 lors du raid, qui s'est échoué, mais nullement en flammes comme le croyait Jan-Baptist. Et enfin, il y a plus de dix marins disparus parmi les équipages des LCTs.

En 1995 lors d'une cérémonie à Ostende, je lui parle entre autres de mes doutes au sujet de la tombe de l'officier inconnu et du témoignage



Maître principal Jan-Baptist Dreesen (1925-1997)

Photo: Archive Neptunus

du matelot Glenister à propos de la mort de mon père. En se quittant, Jan-Baptist me propose de m'assister dans mes recherches, et moi je l'assure de résoudre le mystère de cet officier après la publication de mon livre.

Le 9 juillet 1997 Jan-Baptist meurt subitement, sans avoir abouti dans ses recherches.

Ayant beaucoup d'estime pour ce patriote, apprécié son amitié et bienveillante collaboration, je dois à ce fervent défenseur du fondateur de la RNSB toute ma reconnaissance. Il m'appartient donc de lui rendre hommage en lui dédiant cet article.



Lieutenant V. Billet disparu au Raid de Dieppe le 19 août 1942.

Photo: Collection G. Billet

1 LCT, Landing Craft Tanks n°100 à n° 299: Déplacement: 296 à 453 tonnes, longueur: 48,75 m, largeur: 9,45 m, 3 moteurs: 1050 à 1380 Cv, vitesse: 10,5 à 11 noeuds, armement: 2-2 pdrs, pompons ou oerlikons, capacité: 3 chars de 40 tonnes ou 7 chars de 20 tonnes, équipage: 2 officiers et 10 hommes. Pour le raid sur Dieppe, l'armement fut doublé et l'équipage renforcé par cinq hommes.

2 Le cimetière canadien des Vertus: lors de la campagne 1939-1940 les britanniques ont installé à Dieppe une base sanitaire et acquis le 23 novembre 1939 une terre dépendante de la ferme dite de «La Chapelle des Vertus», en vue de créer un cimetière militaire. Entre le 20 février et juillet 1940 une trentaine de soldats s'y trouvaient enterrés. Le 27 août 1942, les autorités françaises décident l'extension du cimetière afin de permettre d'inhumer les morts alliés du raid. Y sont ensevelis: 679 canadiens, 229 britanniques, 2 australiens, 1 français, 6 polonais et 8 néo-zélandais. 189 tombes d'inconnus, dont 9 de la Royal Navy et 6 des Royal Marines.

Avant-propos

Fin 1999, ma documentation sur ce maudit raid n'est pas négligeable. Par contre au sujet de mon père pour le 19 août, je dois me contenter des renseignements contradictoires suivants:

Le 24 août 1942 le Lieutenant canadien C.A. Richardson nous écrit: «Vic a débarqué 'OK', mais rien appris après cela de particulier de ce groupe».

Novembre 1942, un message par l'intermédiaire de la Croix-Rouge; la soeur de maman résidant à Paris écrit: «Avons appris décoration Victor, nomination commandant».

Décembre 1942, Harry Simpson, l'ami de notre famille, est persuadé que mon père est vivant et en mission en France. Son silence inhabituel depuis janvier-mai '42 sur la destination de ses déplacements en civil et en uniforme, la commission d'officier naval auprès des canadiens et l'enquête soi-disante de la côte du Lincolnshire, sont des indices qu'il devait profiter du raid pour accomplir une mission en France. Le message de la France en est une preuve.

Juillet 1943, deux officiers de la Force Navale France Libre, ex-résistants FFI, déclarent l'avoir rencontré à Brest fin 1942.

Fin 1943, un commando du raid sur Dieppe qui l'a connu au HMS Dundonald, camp des Opérations Combinées à Troon-Ecosse, déclare l'avoir vu en Sicile.

Début 1944, ma marraine qui habite à Bruxelles nous donne tous de l'espoir. Son message de la Croix-Rouge sous-entend que papa va bien.

Le 20 et 22 décembre 1944, l'amiral certifie que le Lieutenant V.L.G. Billet RNVR à bord du HMLCT 159, a été tué le 19 août 1942 aux approches des, ou sur les plages de Dieppe.

En 1990, Harry Simpson m'apprend, suite à son entretien avec le Lt Commander C.M. Morrell RNVR en 1945, que l'Amiral Dickens a tenu à jour un dossier sur mon père, révélant également l'attitude de nos autorités à l'encontre de la RNSB. Au sujet du raid, mon père a reçu la permission d'y participer à condition de ne pas débarquer.

Le 4 mars 1995, je reçois le témoignage du matelot L.G. Glenister, membre de l'équipage du LCT 159: «Un coup direct sur le pont a tué le commandant Sub Lt Cooke RNVR, le Lt V. Billet RNR et le timonier».

Le 9 juillet 1995, j'avise le Brigadier-Général «Stoney» C.A. Richardson du témoignage du matelot Glenister. Pour lui c'est impossible, il contactera les associations afin de retrouver les vétérans qui ont vu mon père sur les plages de Dieppe.

Le 19 mars 1996, le caporal canadien V. Leonard me confirme dans un certain sens le témoignage de Glenister en écrivant: «Personne n'aurait pu survivre l'explosion sur le pont», et affirme que mon père ne faisait pas partie de son groupe «Liaison Tank Beach Party».

Avril 1996, mon ami canadien John Whitton m'envoie quelques copies d'un article «14 CATR at Dieppe» où on peut lire qu'un matelot (Naval Rating) commandait la rampe, et plus loin, que l'explosion sur le pont et timonerie a tué tout le personnel.

Fin 1996, Stoney Richardson, après un an de recherches, m'informe qu'il n'a pas trouvé ces vétérans



Le LCT n° 3, échoué sur la plage.

Photo: E.C.P. Armée, Fort d'Ivry - 25 DAA 2813 LO8

et n'y comprend plus rien du tout aux témoignages de Glenister et de Leonard. Il reste catégorique: «Ton père a bien débarqué». Il m'assure que ses hommes le connaissaient bien, car ils avaient encore participé début août à des exercices de débarquements entre Seaford et Folkestone, avec mon père, Officier de Flottille de trois LCT.

N'ayant trouvé à partir de 1996 aucun autre vétéran canadien ou membre de l'équipage du LCT 159, j'accepte enfin en 1999 la mort de mon père à Dieppe. Entre parenthèses, vous devez me comprendre, on n'accepte pas la mort d'un disparu. La 'belle' histoire d'une mission secrète nous a donné pendant des années l'espoir de le revoir.

Grâce à l'expérience de mon ami Joe Panton, ex-Sub Lt à bord des LCTs, la reconstruction de l'odyssée du LCT 159 paru dans mon livre fut possible³.

Au sujet de la mort de mon père on avait élaboré deux versions, toutefois il fut décidé de considérer seulement le témoignage de Glenister, pour les raisons suivantes: Le matelot Glenister de toute évidence connaissait bien son lieutenant. L'amirauté a commissionné le Lt V. Billet au poste de second à bord du HMLCT 159, par conséquent il ne faisait pas partie du «Tank Beach Party». Il n'aurait certes pas débarqué, désobéi aux ordres de l'Amiral Dickens et mis sa commission de Lieutenant-Commander aux Forces Côtieres en péril. Et enfin, lors d'un combat infernal a-t-on le temps de reconnaître quelqu'un distinctement en battle-dress⁴?

Ces arguments étaient bons, mais voilà, mes recherches de 2000-2003 remettent tout en question.

Elles me donnent, entre autres, l'occasion de compléter en partie l'effectif de marins et canadiens à bord du HMLCT 159 (voir annexe 1), ma liste des victimes, dont LG Glenister fait partie des blessés, et enfin



LCT n°3, passerelle et après déblaiement.

Photos: Collection T.M. Tanner, LST & Landing Crafts Association

de tomber sur deux photos du LCT 159, qui montrent que la timonerie n'a pas été endommagée. Sur la première photo on aperçoit que le hublot de la timonerie et le pont de commande sont intacts. Seules la passerelle provisoire et la plateforme de la mitrailleuse à tribord sont endommagées. Tandis que

la deuxième photo, prise après un certain déblaiement du 20-21 août, montre que la cabine de la timonerie n'a souffert d'aucuns dégâts.

Par conséquent, le timonier n'a pas été tué par ce mortier et Glenister n'a pas été témoin de l'explosion. De toute évidence son témoignage

³ «Le Combat du Lieutenant Victor Billet», auteur G. Billet, pp. 115 -117

⁴ Tous les officiers à bord des embarcations et péniches de débarquement portent le battledress kaki des Forces Combinées.

Annexe 1

Marins et militaires à bord du H.M. LCT 159, le n°3 lors du raid

I. L'équipage:

Le commandant, le Sub.Lt.RNVR W.H. Cooke et son second, le Lt. RNR V.L.G. Billet
PO/Tel RN, T.W. McDonald
CH/M/Mech RN, G. McCormick
L/Sea RN, H.G. Dart
L/STO RN, D. Shanahan
AB RN, L.G. Glenister, A.S. Neville, J.A. Smithard, W.H. Weaver
O/Sea RN, F.W. Barnett, W.P. Carroll, H.E. Owen,
O/Sig RN, S.W. Robinson
STO RN, R. Scholes
Sgt. RAF, E.G. Rawlinson
LAC/RAF, Birtle

II. 14th Army Tank Battalion

CO	TANK «BULL» Capt. D.G. Purdy	TANK «BOAR» Sgt. J. Sullivan	TANK «BEETLE» Lt. G. Drysdale
Driver	Cpl. W.D. Ibister	L/Cpl. A. Poirier	Tpr. R. Milne
Co-driver	Tpr. W. Stewart	Tpr. A. Birston	Tpr. R. Anderson
Gunner	Tpr L. Hudson	Tpr. E. Paquette	Tpr. S. Hodgson
Loader & Radio Operator	Tpr. P.W. Aide	Tpr. A. Chick	Tpr. B. Skinner

III. The Royal Canadian Engineers

Lt. J.R. Wood et ± 17 hommes

IV. The Mont Royal Regiment

Lt. Tetrault et ± 30 hommes

V. Les groupes de Liaison

a) White Beach Party:

Beachmaster Lt. P. Ross RNVR et 10 commandos RN, dont A. Fairs, V. Parsons, D.A. Stevenson, F. Walker.

b) White Beach Signals:

CO Lt. P Phelps RNVR et 10 matelots, dont R. Baldwin, Parkin, J.T. Yates.

c) Tank Beach Parties:

White Beach:	Capt. A.H. Turney Sqn. Sgt. Major A.H. Tough et Cpl. D.E. Welsh
Red Beach:	Capt. C.R. Eldred Sqn. Sgt. Major R. Cordner et Cpl. V.C. Leonard

Abréviations:

AB: Able Seaman

Capt.: Captain

CH/M/Mech.: Chief Motor Mechanic

CO: Commanding Officer

CPL: Corporal

LAC: Leading Aircraftman

L/Cpl: Lance Corporal

L/Sea: Leading Seaman

L/STO: Leading Stoker

Lt.: Lieutenant

O/Sea: Ordinary Seaman

O/Sig: Ordinary Signalman

PO/Tel.: Petty Officer Telegraphist

RNR: Royal Naval Reserve

RNVR: Royal Naval Volunteer Reserve

Sgt.: Sergeant

Sqn.: Squadron

Tpr.: Trooper

repose sur des oui-dires. Glenister a été blessé lors de l'attaque surprise des E-boats, et se trouvait au moment de l'explosion au quartier des équipages parmi les autres blessés.

Autres faits aujourd'hui également plus évidents:

- On a confondu mon père avec le sous-officier McDonald, blessé gravement sur le pont.

- Le témoignage canadien déclarant qu'un matelot réglait le débarquement, correspond finalement à la réalité. Après l'explosion mon père a passé ce commandement au 1er matelot Dart.

- Le timonier W.P. Carroll a perdu la vie après le débarquement des chars.

- Le LCT ayant échoué, mon père a profité de cette circonstance pour compléter son film des Opérations

Combinées. Combien de fois n'a-t-il pas raconté ses films à bord du HMS Brilliant, des MGBs & MTBs et des exercices à bord des LCTs. Donc pour ce raid il a certainement filmé l'embarquement et l'armada.

Partie I

La mort du Lieutenant Victor Billet RNR, le 19 août 1942

03.00 h.: Tout est calme. Sur le pont le commandant Sub. Lt. W. H. Cooke RNVR, son second le Lt. V. Billet RNR et le Petty-officer T. McDonald RN boivent une tasse de thé tout en veillant.

03.47 h.: Nos bâtiments sont surpris par cinq E-Boats et trois chasseurs de sous-marins. Lors de cette bataille navale de quelques minutes, il y a peu de dégâts matériels, mais des blessés.

L'obus perforant, qui a traversé la rampe et terminé son trajet dans le mess, blesse nos deux gars de la RAF, Birtle et E. Rawlinson, et le matelot L. Glenister. Tandis que pas loin du bulldozer, le matelot W. Weaver et le Sergeant-Major A. Tough sont blessés. Ce dernier sera plus tard tué sur l'esplanade de Dieppe.

05.15 h. - 05.24 h.: Le signaleur S. Robinson rejoint le pont. Le LCT tombe sous un feu intensif. Touché sous la ligne de flottaison, il est désarmé et commence à dériver vers le port. Le canonier F. Barnett est blessé et le matelot H. Owen le remplace à la mitrailleuse Oerlikon. Pendant qu'on emporte Barnett au quartier de l'équipage rejoindre les autres blessés, le LCT est remis en état de marche.

05.25 - 05.35 h.: Mon père quitte le pont afin de commander la rampe et régler le débarquement.

A environ 350 m. de la plage mon père, comme convenu, commande d'abaisser la rampe de moitié, afin de donner une vision du champ de bataille au premier char. Le Capitaine «Spike» D. Purdy, suite à un malentendu, donne l'ordre «Advance driver». Le char «Bull» fonce, heurte la rampe, sectionne la chaîne gauche de celle-ci, et bascule à moitié dans la mer.

Aussitôt le commandant ordonne la marche arrière et manoeuvre en zigzaguant, libérant ainsi le char qui coule dans la mer.

Malgré ses efforts, le soldat P. Aide ne peut sauver son capitaine de la noyade, et de ses trois compagnons, seuls le caporal W. Ibister et le soldat L. Hudson atteignent sains et saufs la plage. Le soldat «Pipe Smoking Bill» W. Stewart se noie ou est tué avant d'atteindre la plage.

Entre-temps mon père reste à son poste et prend les dispositions nécessaires. L'incident du char «Bull» a blessé gravement le matelot D. Shanahan aux commandes du treuil manuel de la rampe. Rampe que le LCT traîne avec lui le long de sa coque.

05.35 - 05.40 h.: L'explosion terrible du mortier sur la passerelle provisoire. Apprenant la mort de son commandant, mon père donne l'ordre au 1er matelot H. Dart de régler le débarquement et se rend vers le

pont. Là il constate les pertes en vie et les dégâts. La salle des machines ne répond plus et il est impossible de jeter l'ancre à jet.

A-t-il trouvé des traces du commandant et du signaleur? Le seul survivant de cette explosion c'est le Petty-officer McDonald, invalide pour la vie, qu'on emporte auprès des autres blessés.

05.41 - 05.50 h.: Le LCT s'échoue avec fracas. Comme la péniche est dans l'impossibilité de quitter par ses propres moyens la plage, mon père en informe le «White Beach Master» le Lt. P. Ross RNVR et accorde la permission à W. Carroll de quitter la timonerie.

Sans la rampe, les deux chars «Boar» et «Beetle» tombent lourdement sur le rivage. Au tour des sapeurs à débarquer, quand un mortier explose au centre de la péniche. Cette explosion occasionne des débris qui empêchent le libre passage au bulldozer, des morts et blessés parmi les canadiens.

C'est probablement au moment où les groupes de liaison britannique et canadien s'appêtent à débarquer, que le feu ennemi blesse le courageux canonier H. Owen et tue le timonier W. Carroll.

05.51 - 05.55 h.: Le Lieutenant Billet informe ses hommes de la situation et de son intention d'aller filmer les combats. Il leur demande

de rester à bord, car l'heure du retrait n'est prévue que pour 14.00 h.; il sera de retour dans une bonne demi-heure. En attendant il passe le commandement au 1er matelot Dart.

05.56 - 06.?? h.: Il se rend dans sa cabine et emporte sa caméra. Quelle aubaine de pouvoir compléter son film des opérations combinées par des images du raid.

Le LCT étant perdu, l'Amiral Dickens ne pourra pas lui reprocher cette escapade de tout au plus une demi-heure.

Il met pied sur cette plage ensanglantée de victimes, commence à filmer en avançant de char en char immobilisé, vers l'esplanade A-t-il l'occasion de mettre sur pellicule l'arrivée de la deuxième vague de LCTs? L'équipage du LCT n°

3 attendra en vain la venue de son lieutenant.

Cette version est plus près de la réalité... Y a-t-il une autre? Mystère, tout comme sa tombe.

à suivre

G. Billet



A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1

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

Actuele stand van het geplande scheepsbouwprogramma en van de operationele vloot van de Amerikaanse Marine

Hierbij geven we terug de meest recente stand van het scheepsbouwprogramma zoals het in het nieuwe FY¹ 05 budget door de President aan het Amerikaanse Congres voorgelegd werd en bekijken we eveneens de huidige en de geplande structuur van de operationele vloot.

In vergelijking met het voor het FY05 geplande budget in het vorig jaar gepubliceerde FYDP² werd in het huidig plan terug een verhoging met één nieuwbouwschip gepland wat het totaal voor het FY05 op negen nieuw te bouwen schepen brengt. Niettegenstaande er twee nieuw te bouwen schepen meer in de planning voor FY05 voorkomen t.o.v. FY04, betekent het aangevraagde scheepsbouw-budget van 11,06 miljard dollar een vermindering van 8,8 % t.o.v. het budget van vorig jaar. Het grootste gedeelte van de nieuwbouwschepen zal voor 9,962 miljard dollar gefinancierd worden via het SCN³ budget. Voor de bouw van twee nieuwe gevechtsbevoorradingsschepen (T-AKE) werd een som van 768 miljoen dollar voorzien in het NDSF⁴ budget.

Het voorziene budget van 329 miljoen dollar voor de gedeeltelijke bouw van de eerste eenheden van het nieuwe type destroyer (DDX) en het nieuwe type oppervlakeschip (LCS)⁵ zal voor het eerst via het RDT&EN⁶ budget gefinancierd worden.

Tabel 1: scheepsbouwprogramma voor het FYDP tot FY 2009

	FY 05	FY 06	FY 07	FY 08	FY 09
Nieuw type vliegekampschip CVN-21 klasse	0	0	1//1	0	0
Nucleaire aanvalsonderzeeër SSN 774 klasse	1//7	1//8	1//9	1//10	2//12
Destroyer DDG 51 klasse	3//62	0	0	0	0
Nieuw type destroyer DDX klasse	1//1	0	2//3	2//5	3//8
Nieuw type oppervlakeschip LCS klasse	1//1	2//3	1//4	3//7	6//13
Amfibisch schip LPD 17 klasse	1//7	1//8	1//9	1//10	1//11
Nieuw type amfibisch schip LHA(R) klasse	0	0	0	1//1	0
Nieuw type schip met vooruitgeschoven militair materieel MPF(F) klasse	0	0	1//1	0	2//3
Gevechtsbevoorradingsschip T-AKE 1 klasse	2//8	2//10	1//11	0	0
Nieuw type gevechtsbevoorradingsschip T-AOE (X) klasse	0	0	0	0	2//2
Nieuw type schip met vooruitgeschoven militair materieel MPF(A) klasse	0	0	0	0	1//1
Totaal nieuwe scheepsbouw	9	6	8	8	17

¹ FY: Fiscal Year

² FYDP: Future Years Defense Plan: Planning voor de komende vijf jaren

³ SCN : Shipbuilding and Conversion Navy

⁴ NDSF : National Defense Sealift Fund

⁵ LCS : Littoral Combat Ship

⁶ RDT&EN : Research, Development, Test and Evaluation Navy

Tabel 2: goedgekeurde scheepsbouw van de Amerikaanse Marine vanaf FY 97

Fiscaal Jaar	FY 97	FY 98	FY 99	FY 00	FY 01	FY 02	FY 03	FY 04
CVN 68 Vliegkampschip					1//10			
NIMITZ Klasse					CVN 77			
SSN 774 Aanvalsonderzeeër		1//1	1//2		1//3	1//4	1//5	1//6
VIRGINIA Klasse		SSN 774	SSN 775		SSN 776	SSN 777	SSN 778	SSN 779
DDG 51 Destroyer	4//38	4//42	3//45	3//48	3//51	3//54	2//56	3//59
ARLEIGH BURKE Klasse	DDG 85-88	DDG 89-92	DDG 93-95	DDG 96-98	DDG 99-101	DDG 102-104	DDG 105-106	DDG 107-109
LHD 1 Amfibieschip						1//8		
WASP Klasse						LHD 8		
LPD 17 Amfibieschip			1//2	2//4			1//5	1//6
SAN ANTONIO Klasse			LPD 18	LPD 19-20			LPD 21	LPD 22
T-AKE 1 Bevoorradingsschip				1//1	1//2	1//3	1//4	2//6
LEWIS AND CLARK Klasse				T-AKE 1	T-AKE 2	T-AKE 3	T-AKE 4	T-AKE 5-6
T-AGS 60 Oceanografisch schip	1//5		1//6					
PATHFINDER Klasse	T-AGS 64		T-AGS 65					
T-AKR 310 Transportschip	2//6	1//7		1//8				
WATSON Klasse	T-AKR 314-315	T-AKR 316		T-AKR 317				
T-AKR 300 Transportschip	1//5	1//6	1//7					
BOB HOPE Klasse	T-AKR 304	T-AKR 305	T-AKR 306					
Totaal Nieuwe Scheepsbouw	8	7	7	7	6	6	5	7

Voor het laatste jaar (FY09) in het FYDP werd een verhoging met drie nieuwe schepen gepland t.o.v. het vorig jaar, wat het totaal in dit jaar nieuw te bouwen schepen op zeventien brengt. De laatste jaren is het echter een gewoonte geworden om hoge aantallen van nieuw te bouwen schepen in het laatste jaar van het FYDP in te plannen om deze dan naargelang de jaren vorderen geleidelijk aan in de planning te reduceren. Tijdens de vijf jaren van het huidige vrijgegeven FYDP zouden budgetten aangevraagd worden om in totaal 48 schepen nieuw te bouwen.

Als we vergelijken met het FY04 worden in het FY05 terug budgetten aangevraagd voor de bouw van één aanvalsonderzeeër van de Virginia klasse, drie destroyers van de Arleigh Burke klasse, één amfibisch schip van de San Antonio klasse en twee gevechtsbevoorradingsschepen van de Lewis and Clark klasse. Nieuw in het FY05 zijn de eerste schepen van het

nieuwe type destroyer (DDX) en de nieuwe LCS.

In het nieuwe FYDP zien we slechts één nieuwe scheepsklasse verschijnen, het eerste schip van de MPF(Aviation) in FY09.

Samenstelling van de vloot

De vermindering van het aantal schepen in de vloot gaat ook in FY05 onverminderd voort maar zou toch een historisch dieptepunt moeten bereikt hebben. De jarenlange voortdurende afbouw bracht het totaal van 594 schepen in 1987 terug tot 290 schepen in FY 05 wat resulteert in de kleinste operationele vloot sedert 1917. Om het door de Amerikaanse Marine vooropgestelde aantal van 375 operationele schepen te bereiken is een nieuwbouwprogramma van 12,5 schepen per jaar vereist.

De planning voor FY06 voorziet een zelfde aantal schepen als in het

FY05 om dan geleidelijk aan terug te verhogen vanaf FY07.

Tijdens het FY05 zullen drie destroyers van de Arleigh Burke klasse, twee amfibische schepen van de San Antonio klasse, één aanvalsonderzeeër van de Virginia klasse en één van de Seawolf klasse, één gevechtsbevoorradingsschip van de Lewis and Clark klasse en één vloottanker van de Henry J. Kaiser klasse aan de operationele vloot toegevoegd worden.

Tezelfdertijd verlaten vier destroyers van de Spruance klasse, twee kruisers van de Ticonderoga klasse, één aanvalsonderzeeër van de Los Angeles klasse, één amfibisch schip van de Austin klasse en drie gevechtsbevoorradingsschepen van de Sacramento klasse de operationele vloot.

Voor een uitvoerige beschrijving van de verschillende scheepsklassen zie ook de vorige artikelen in nrs.268, 269 en 271 van Neptunus.

Tabel 3:geplande gevechtsvloot van de Amerikaanse Marine

	FY 03	FY 04	FY 05
Vliegekampschepen	12	12	12
Nucleaire onderzeeërs met ballistische raketten	16	14	14
Nucleaire onderzeeërs met kruisraketten	2	4	4
Oppervlakte gevechtsschepen	106	103	100
Nucleaire aanvalsonderzeeërs	54	54	55
Amfibische schepen	36	35	36
Gevechtsbevoorradingsschepen	34	34	33
Mijnenbestrijdingsschepen	17	17	17
Steunschepen	19	19	19
Totale gevechtsvloot	296	292	290

Geraadpleegde bronnen:

- Sea Power Magazine (Navy League of the United States)
- FY 05 Department of the Navy Budget

Geplande gevechtsvloot voor het FYDP tot FY 2009

FY 06	FY 07	FY 08	FY 09
290	298	303	309

Tekst en tabellen: L.Naessens

NORTHROP GRUMMAN
Electronic Systems

Sperry Marine

Sperry
MARINE
DECCA

C PLATH

KODEN

Noorderlaan 96
2030 Antwerpen 3
T: +32 3 233 14 33
F: +32 3 225 05 53
sales_belgium@sperry-marine.com

One source for Marine Electronics

- Radars (ARPA-ATA-EPA)
- Electronic Chart Systems (ECS - ECDIS)
- Voyage Data Recorder (VDR)
- Automatic Identification System (AIS)
- Compass: FibreOptic - Gyro - Magnetic
- Autopilots - Steering gear
- Radio: GMDSS - VHF - Iridium - Inmarsat
- EPIRB - SART - Navtex - Weatherfax
- GPS - DGPS
- Echosounders - FischFinders
- Speedlog (Single and dual axis, EM - Doppler)
- River vessels equipment
- Small boat products



MULTI n.v.
Scheepsbouwkundig
Studiebureau

Engineering - Planning
Budgettering - Berekeningen
Supervisie

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

Multi n.v., Winninglaan 11, 9140 Temse
Tel. 0032 (0)3 710.58.10 Fax 0032 (0)3 710.58.11
E-mail: info@multi.be Website: www.multi.be

Le Triangle des Bermudes: une avancée scientifique!

Il y a quelques années, nous publions dans ces mêmes colonnes, une analyse fouillée quant à l'existence supposée d'étranges phénomènes et de mystérieuses disparitions dans une région particulière de l'Atlantique Nord que d'aucuns nomment le Triangle des Bermudes (*). Une zone virtuelle, située habituellement au sud-est des Etats-Unis, délimitée à l'ouest par la Floride, à l'est par Porto-Rico et au nord par l'archipel des Bermudes.

La collation et l'analyse rationnelle de renseignements probants nous amenaient à conclure provisoirement que les causes de la plupart des tragédies recensées au cours des quinze dernières décennies pouvaient être de trois ordres: météorologiques, techniques et erreurs humaines. Ces trois facteurs, agissant seuls ou de concert, expliquaient la majeure partie des cas. Quant au solde -un pourcentage minime-, seul manquait parfois encore un élément pour conclure; une preuve matérielle irréfutable qui se révélerait tôt ou tard, ou jamais! Car en matières océanes, la Vérité demeure souvent latente.

Il y a peu, le hasard de nos intérêts nous mena à des milliers de kilomètres des Bermudes. Plus précisément dans l'ouest du continent africain, où il est relaté qu'en 1984 trente-sept riverains du lac Monoun moururent mystérieusement, asphyxiés. Deux ans plus tard, pas moins de 1.800 personnes périrent en d'aussi étranges et effroyables circonstances, cette fois sur les bords du lac

camerounais Nyos. A l'époque, aucun scientifique ne put fournir une explication plausible quant aux causes de ces deux tragédies, mais d'aucuns se mirent à indiquer d'importance.

Il apparut fortuitement que certains témoignages faisaient état de la présence d'un "grand nuage blanc" au moment de la catastrophe; pour d'aucuns il s'agissait vraisemblablement d'un nuage toxique. Cette information, cruciale, allait permettre au scientifique américain Haraldur Sigurdson de développer une théorie inédite, voire même révolutionnaire! Ayant découvert que les couches profondes des lacs Monoun et Nyos contenaient d'énormes quantités d'anhydride carbonique (CO_2), il établit que pour une raison indéterminée ces deux lacs s'étaient subitement "retournés" et avaient, telle une bouteille d'eau pétillante que l'on secoue et ouvre ensuite, libéré d'énormes quantités de gaz qui, jaillissant avec force vers la surface, décimèrent les riverains par overdose de gaz carbonique.

Rappelons que l'anhydride carbonique est un gaz produit par la combustion du charbon, la fermentation des liquides, la respiration des animaux, des plantes, etc. Et qu'en solution aqueuse, il donne l'acide carbonique (H_2CO_3), trop instable pour être isolé, mais dont on utilise les sels, dénommés carbonates.

Toutefois, la raison pour laquelle ces lacs s'étaient "retournés" demeurait encore un mystère! Jusqu'au jour où les scientifiques

américains Kling (biologiste) et Evans (chimiste) découvrirent qu'un tel phénomène était naturel et qu'il pouvait de plus engendrer des réactions chimiques en chaîne. Ils affirmèrent que le lac Nyos avait libéré son CO_2 mortel à la suite d'un important glissement de terrain sous-marin, ce qui provoqua la chute d'énormes masses rocheuses vers le fond du lac, engendrant ainsi un bouleversement structurel des volumes solides, liquides et gazeux.

Parallèlement à l'étude de ce concept, les experts se mirent également à recenser avec un intérêt ravivé, les légendes tribales et traditions orales ouest-africaines relatant de "maléfiques comportements de dieux surgis des lacs". L'investissement était certes capital car d'autres plans d'eau, comme le lac Kivu au Rwanda par exemple, contiendraient également, dans les mêmes conditions, d'énormes quantités de gaz carbonique et même de méthane, un gaz hautement inflammable.

Pour pallier à ce danger lacustre récurrent, une équipe d'experts américano-européens procéda avec succès à des essais de dégazage. Ils réussirent à installer de longs tuyaux de la surface du lac Nyos jusqu'au fond et, au moyen de vannes, permirent ainsi au gaz excédentaire de s'échapper de façon contrôlée. Simultanément à ces expériences, à l'Université de Gand, le professeur Dr. J.P. Henriët et son équipe de l'Institut Renard (Géologie Marine) procèdent eux-aussi encore à des études similaires.

* Cfr. Vie et mort d'un mythe, ou d'étranges histoires d'eau - Neptunus n° 207, avril 1985.

Mais quel rapport il y a-t-il entre ces lacs africains et le Triangle des Bermudes? Un link évident et ...belge de surcroît! En effet, dans le sillage de l'acquis scientifique africain, une théorie récente fournit une dimension nouvelle aux explications de tous bords développées à propos des phénomènes des Bermudes.

Le professeur géologue belge Michiel Duser (°1949), attaché e.a. au Belgische Geologische Dienst du Musée de l'Institut Royal des Sciences Naturelles, et son équipe, avancent comme thèse que les îles Bermudes (Pos 32°18N - 64°45W), étant situées sur le Plateau Atlantique du même nom, face à la Plaine abyssale d'Hatteras, se trouvent dans une zone où les fonds atteignent rapidement plus de 4.500 m. Ceux-ci, recelant de nombreuses montagnes sous-marines, présentent une prédisposition aux avalanches, glissements de terrain et tremblements de terre. Au cours de tels changements structurels, du méthane (CH₄), qui se trouve enfermé en grandes quantités dans les fonds marins, dans des hydrates de gaz transformés en glace, se libère sous la forme de milliards de bulles de moins d'un millimètre de diamètre. Celles-ci fusionnent constamment entre elles et remontent vers la surface en se dilatant jusqu'à devenir énormes. Lorsqu'elles crèvent au niveau de l'océan, elles forment une sorte de cratère gazeux dont le diamètre peut varier de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres. Tout navire naviguant à ce moment dans cette zone spécifique, où règne alors une compacité inférieure à celle habituelle de l'eau, collapsera avant d'être irrémédiablement aspiré vers le fond. Perdu corps et biens, sans traces!

Cette même bulle de méthane, devenue plus gigantesque encore en se dilatant à présent dans l'air, continuera son ascension dans l'atmosphère où elle finira par se dissoudre à très haute altitude. Mais si d'aventure un aéronef traversait cette invisible colonne de gaz dans laquelle tous les paramètres de sustentation sont bousculés, il serait immanquablement désintégré sur-le-champ! Une disparition sans traces ni raisons apparentes supplémentaire à ajouter à l'actif du Triangle du Diable!

Cette théorie nous interpelle assurément, car non seulement elle est scientifiquement admissible, sinon démontrée, mais surtout parce qu'à la lueur de son enseignement, elle suggère une relecture des travaux consacrés aux disparitions des Bermudes sous une approche inédite, plus pragmatique. De même qu'elle permet d'appréhender plus rationnellement les témoignages recueillis in situ.

Et de ne citer pour exemple que les observations faites par Christophe Colomb à bord de la Santa Maria, le 11 octobre 1492, deux heures après le coucher de soleil, à l'ouvert occidental de la mer des Sargasses. Ainsi consignait-il "l'inexplicable luminescence de la mer et les scintillantes eaux blanches des Bahamas". Tandis que quatre siècles plus tard, les astronautes d'Apollo 12 observaient de leur capsule d'identiques traînées blanches, "les dernières lueurs qu'ils perçurent de la terre", déclarèrent-ils. Sans oublier le descriptif fourni lors de l'ultime vacation-radio par le Lt. Ch. Taylor qui dirigeait le célèbre Vol 19 disparu le 5 décembre 1945: "... c'est bizarre, nous ne sommes sûrs d'aucune direction ... même la mer paraît bizarre!" Et puis: "Nous entrons dans l'eau blanche, nous

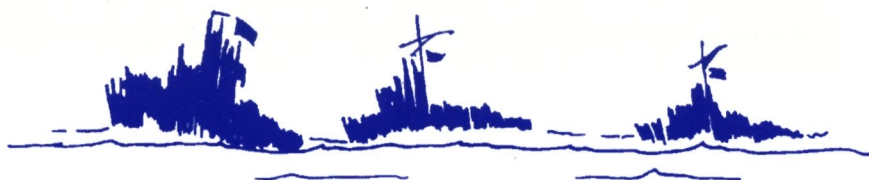
sommes complètement perdus". Ou de faire référence à cet article publié par la revue américaine *Investment of the Unexplained* en 1963. Le 11 avril de cette année-là, Robert Durand, copilote d'un Boeing 707 volant à trente et un mille pieds (10.000 m.) entre San Juan et New-York, remarqua vers 13 h.20, par 19°54'N et 66°47'W -un point situé dans la fosse de Porto Rico, l'un des ravins les plus abrupts de l'océan où la profondeur peut atteindre près de 8.000 mètres- que "l'océan se soulevait, formant une grosse éminence arrondie qui ressemblait assez à celle qui aurait pu être produite par une explosion nucléaire sous-marine. Elle évoquait, témoigna-t-il, un énorme chou-fleur à la surface de l'eau; il semblait que cette gigantesque éminence d'eau atteignait un à deux kilomètres de diamètre et sa hauteur cinq cents à mille mètres". Autant d'éléments vus et confirmés par le reste de l'équipage du Boeing!

Renseignements pris plus tard par ces témoins, il apparut qu'au moment des faits, aucune instance (U.S. Navy, Coast Guards, ..) n'avait enregistré dans cette zone, ni cyclone, ni secousses telluriques, ni tremblement de terre ou autre raz-de-marée.

Et nous de noter la singulière similitude descriptive entre cette observation faite il y a quarante ans et la théorie toute récente du professeur M. Duser

Avancée scientifique ou non, il convenait assurément d'en évoquer l'existence, tout en laissant à chacun le soin d'en retirer la quintessence.

Saint Bernard du Spuikom



InfoMarine

De Marinefasten te Brugge

De Marine heeft besloten terug aan te knopen met een oude traditie nl. haar Dag van de Marine. Die dag had plaats op 30 maart, onder een schitterende zon, te Brugge op de prachtige, historisch geladen Burgplaats.



Vice-admiraal M. Hellemans en de heer P. Breyne, Gouverneur van de provincie West-Vlaanderen, schouwen de troepen op de Burg. Sur le Burg, le Vice-amiral M. Hellemans et le Gouverneur de la Province de Flandre Occidentale P. Breyne passent les troupes en revue.



FKP W. Robberecht en de heer Schepen J.P. Vanden Berghe, vertegenwoordiger van de burgemeester van Brugge overhandigen elkaar de peterschapsoorkonden.

Le CPF W. Robberecht et l'Echevin J.P. Vanden Berghe représentant le bourgmestre de Bruges s'échangeant les chartes de parrainage.

Les Fastes de la Marine à Bruges

La Marine a décidé de redonner vie à une vieille tradition: sa Journée de la Marine. Une journée qui vient de se dérouler le 30 mars, sous un soleil radieux, sur la splendide place du Burg, un lieu chargé d'histoire.

Cette année la ville de Bruges avait accepté le parrainage de la caserne LTZ V. Billet. Plus de 700 invités avaient été conviés à assister à l'événement depuis les tribunes érigées à cette occasion. Ce fut l'occasion de montrer que notre Marine a une grande histoire; mêlés aux uniformes actuels, le peloton du Corps des Torpilleurs et Marins (période 1923-1927) avait répondu présent tandis que d'autres marins avaient revêtus les uniformes de la Marine Royale (1831-1862).

La Marine avait également tenu à honorer trois anniversaires particuliers.

Tout d'abord les équipages successifs du navire océanographique A962 Belgica pour leur vingt années d'engagement à la réalisation de programmes scientifiques. Ensuite les 50 ans du P902 Libération, la vedette qui fait connaître notre Marine sur tous les fleuves de notre pays et qui est un élément indispen-

Info Marine



Een onderofficier van de 58^{ste} promotie presenteert de foto van zijn pater, de betreurde Dirk Lacoere.

Un sous-officier de la 58^{ème} promotion présente la photo de son parrain, le regretté Dirk Lacoere.

sable au recrutement. Enfin un hommage fut rendu à la Royal Navy Section Belge pour son engagement durant le Seconde Guerre et ce à quelques semaines de la commémoration du 60^{ème} anniversaire de la Libération.

Une charte de parrainage fut remise par le Vice-amiral Michel Hellemans au représentant du bourgmestre de Bruges et au Capitaine de frégate BEM Robberecht, commandant de la caserne de la Marine LTZ V. Billet.

La 58^{ème} promotion de sous-officiers qui porte le nom du Premier maître Dirk Lacoere, un sous-officier exemplaire décédé des suites d'une longue maladie en 1991, fut ensuite présentée aux invités.



L'Amiral de flotille W. Goethals met en place le fanion de la 58^{ème} promotion de sous-officiers.

Flottielje admiraal W. Goethals overhandigt de wimpel van de 58^{ste} promotie promotie onderofficieren.



Info Marine

Dit jaar had de Stad Brugge het peterschap aanvaard van de kazerne LTZ V. Billet. Meer dan 700 genodigden konden de gebeurtenis volgen vanaf speciaal opgerichte tribunes. Het was een unieke gelegenheid om het accent te leggen op het belangrijk historisch verleden van onze Marine; bij die gelegenheid hadden de leden van het peloton van Torpedisten en Zeelieden (1923-1927) plaatsgenomen te midden van de huidige marinemensen, terwijl anderen zich uitgedost hadden met de uniformen van de Koninklijke Marine (1831-1862).

De Marine stond er eveneens op drie bijzondere verjaardagen te gedenken.

In de eerste plaats werd hulde gebracht aan de opeenvolgende bemanningen van het oceanografisch schip A962 Belgica voor de wetenschappelijke programma's die zij verwezenlijkt hebben sedert 20 jaar. Dan was het de beurt aan de P902 Libération, de vedette die sedert 50 jaar onze Marine bekend maakt en promoot op alle stromen van ons land en een onontbeerlijk instrument was en is voor de recrutering. Tenslotte werd, op enkele weken van de herdenking van de 60ste verjaardag van de Bevrijding, hulde gebracht aan de Royal Navy, Belgian Section, voor haar inzet gedurende de Tweede Wereldoorlog.

Een 'peterschap-oorkonde' werd door Vice-admiraal Michel Hellemans overhandigd aan de vertegenwoordiger van de burgemeester van Brugge en aan Fregatkapitein BEM Robberecht, commandant van de Marinekazerne LTZ V. Billet.

Vervolgens werd de 58ste promotie onderofficieren, die de naam draagt van Eerste meester Dirk Lacoere, een voorbeeldig onderofficier die in 1991 overleed aan de gevolgen van een langdurige ziekte, voorgesteld aan de genodigden.

Tenslotte werden Oppermeester-chef Yves Jacobs en Eerste meester-chef (R) François Bataille gehuldigd voor hun veertig jaar dienst bij de Marine.

De plechtigheid werd afgesloten met een receptie, gevolgd door een buffet, in de Hallen.

Pour terminer le Maître principal-chef Yves Jacobs et le Premier maître-chef de réserve François Bataille furent honorés pour leur quarante années de service à la Marine.

La cérémonie se clôtura par une réception suivie d'un buffet dans les Halles.



La Marine rend hommage aux anciens de la Royal Navy, section belge. Les cadets de la Marine entourés d'André Van Torre, Président de la Royal Navy Section Belge et du Vice-amiral Michel Hellemans.

De Marine brengt hulde aan de oud-gedienden van de Royal Navy Belgian Section. De heer André Van Torre, voorzitter van de vereniging van oud-gedienden en Vice-admiraal Michel Hellemans samen met de Marinecadetten.



Photos/foto: P. Hornez



Herdenking van de 60ste verjaardag van de Bevrijding

Op 30 maart jl. bracht de Marine hulde aan de slachtoffers van de Tweede Wereldoorlog aan het monument van LTZ V. Billet in de kazerne St Kruis te Brugge. De plechtigheid had plaats in beperkte kring, in aanwezigheid van de familieleden van LTZ Billet. Flottielje admiraal Willy Goethals, omringd door de vaandeldragers en door de leden van het peloton van het Korps van Torpedisten en Zeelieden, legde een bloemenkrans neer bij het monument.

FKP W. Robberecht samen met de kinderen van LTZ Billet: Gisèle, Georges en Alain.

Le CPF W. Robberecht entouré des enfants du LTZ V. Billet: Gisèle, Georges et Alain.



Commémoration du 60ème anniversaire de la Libération

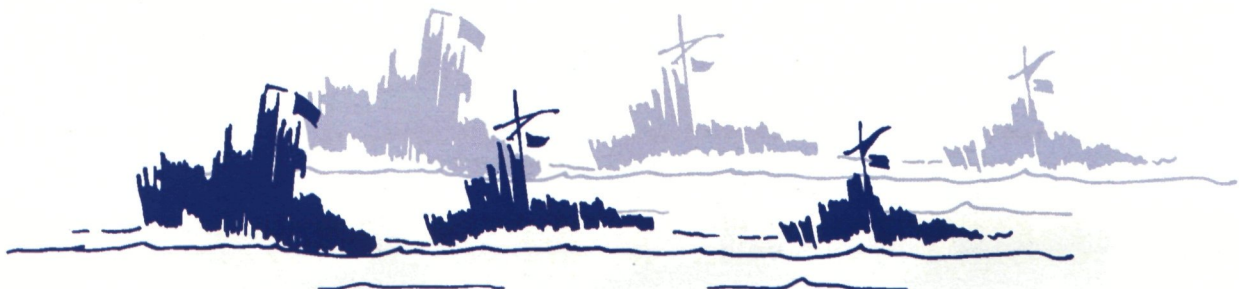
Le 30 mars dernier la Marine a rendu hommage aux victimes de la Seconde Guerre mondiale au monument LTZ V. Billet de la caserne de Sainte-Croix (Bruges). La cérémonie s'est tenue dans l'intimité en présence de la famille du LTZ Billet. L'Amiral de flottille Willy Goethals posa une gerbe de fleurs, entouré des porte-drapeaux et du peloton du Corps des Torpilleurs et Marins.



Foto's/photos: P. Hornez

Le dépôt de la gerbe au monument par l'ADF W. Goethals.

ADF Willy Goethals legt bloemen neer bij het monument.



Veiligheid op zee

Onze Marine was goed vertegenwoordigd op de 'Journées Mer et Sécurité' die plaatsvonden op 8 en 9 mei te St-Valéry-en-Caux. Onze sleepboot Albatros was er aanwezig, evenals onze Dienst Publieke Relaties die er een stand bracht onder het motto 'Het Ingrijpen van de Overheid op Zee'.



Het bezoek van de Albatros werd ten zeerste gewaardeerd door de talrijke bezoekers.

La visite de l'Albatros fut appréciée par les nombreux visiteurs.

Mer et Sécurité

Notre Marine était bien représentée lors des 'Journées Mer et Sécurité' les 8 et 9 mai dernier à Saint-Valéry-en-Caux. Le remorqueur Albatros y avait été dépêché et le Service des Relations Publiques y proposait un stand dont le thème était axé sur l' 'Action de l'Etat en Mer'.



Les autorités militaires et les pompiers entourant le maire au cimetière franco-britannique de Saint-Valéry-en-Caux.

De militaire overheden en de brandweerlui samen met de burgemeester op het Frans-Brits kerkhof te Saint-Valéry-en-Caux.



Impressionnante démonstration de sauvetage en mer par les hélicoptères de la Marine nationale.

Indrukwekkende reddingsoefening op zee met helikopters van de Franse Marine.

Deze dagen waren georganiseerd door de Association 'Mer et Sécurité' en de Communauté des Communes de la Côte d'Albâtre; het leidmotief van deze 4de editie luidde: 'Veilig leven in het maritiem milieu door informatie en demonstratie'. De vijfduizend bezoekers kregen er volop de gelegenheid zich te informeren over en een inzicht te krijgen over de risico's die de zee inhoudt en de middelen om ze te voorkomen.

Zaterdag 8 mei was voorbehouden aan scheepsbezoeken en herdenkingsplechtigheden. Een afvaardiging van onze Marine legde een bloemstuk neer bij de herdenkingsplaat ter herinnering aan de deelname van vijf Belgische schepen aan de evacuatie van St-Valéry-en-Caux in juni 1940 (cfr. Neptunus nr 271, juni 2003, blz 101). Diezelfde afvaardiging begeleidde haar Franse collega's bij het neerleggen van bloemen bij de diverse monumenten en woonde vervolgens de herdenkingsmis bij ter nagedachtenis van de gebeurtenissen van 12 juni 1940. De voormiddag eindigde met een receptie in aanwezigheid van de heer burgemeester Gérard Mauger in de Schotlandzaal van het gemeentehuis.



**Un chien terre-neuve s'apprête à entrer en action.
Een newfoundlander staat op het punt in actie te treden.**

Op zondag 9 mei vonden de operaties te land en ter zee plaats. Het programma voorzag o.m. de aanwezigheid van de vedette SNS 257 van de SNSM (de Franse zeereddingsdienst), de nieuwe vedette Yser van de 'gendarmérie maritime', van de scheepvaartdienst, de burgerbescherming, de brandweer, en de helikopters van de douane en de Franse Marine. Een talrijk publiek toonde heel wat belangstelling voor de reddingsoefeningen op zee en de demonstraties te land (EHBO, reddingsuitrusting en -materiaal). Maar het hoogtepunt van de dag, die werd afgesloten met een grandiose receptie in het Casino van Saint-Valéry-en-Caux, was ongetwijfeld het gebruik van newfoundlanders bij de reddingsdemonstratie op zee.

'Vivre la sécurité en milieu maritime par l'information et la démonstration' tel était le leitmotiv de la 4ème édition de ces journées, organisée par l'Association 'Mer et Sécurité' et la Communauté des Communes de la Côte d'Albâtre. Les cinq mille visiteurs eurent l'occasion de s'informer, voir, comprendre les risques de la mer et les moyens de les prévenir.



Parmi les hôtes de marque, la présence de Maud Fontenoy, la première navigatrice à avoir traversé l'Atlantique Nord à la rame d'ouest en est.

Bij de prominente aanwezigen bevond zich Maud Fontenoy, de eerste vrouw die de Noord-Atlantische oceaan van west naar oost overstak in een roeiboot.

Le samedi 8 mai fut réservé aux visites de bâtiments à quai et aux cérémonies commémoratives. Une délégation de la Marine déposa une gerbe à la plaque commémorative de la contribution de cinq navires belges à l'évacuation de Saint-Valéry-en-Caux en juin 40 (voir Neptunus n° 271 de juin 2003, p 101). Cette même délégation accompagna ses collègues français aux dépôts de gerbes aux différents monuments avant d'assister à une messe anniversaire du 12 juin 40. La matinée se termina par une réception en présence de monsieur le maire Gérard Mauger en la Salle d'Ecosse de l'hôtel de ville.

Le dimanche 9 mai fut consacré aux opérations terrestres et maritimes. Au programme de l'édition 2004: la présence de la vedette SNS 257 de la SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer), de la nouvelle vedette Yser de la Gendarmerie Maritime, des Affaires Maritimes, de la Protection Civile, des pompiers, des hélicoptères des douanes et de la Marine Nationale. Des démonstrations en mer (prévention de sauvetage) et des formations à terre (premiers secours, équipement et matériel) attirèrent un public très intéressé et varié. Des chiens terre-neuve utilisés dans le sauvetage en mer furent le clou de cette journée très sympathique qui se termina par une grande réception au Casino de Saint-Valéry-en-Caux.

Foto's/Photos J-C Vanbostal

Oostende voor Anker 2004: een enorm succes! Zelfs het weer was van de partij

Een enorme opkomst en een vriendschappelijke sfeer: dat waren de kenmerken van de 5de uitgave van 'Oostende voor Anker'. Meer dan honderd grote en minder grote schepen legden aan te Oostende van 28 tot 31 mei. Op enkele regendruppels na op zondagmorgen, genoten de bezoekers van uitzonderlijk mooi weer. En ze waren met z'n velen: méér dan 250.000 volgens de organisatoren!

Onder de meest indrukwekkende schepen waren er het fregat Grand Turk, een oude bekende, de Russische viermaster Sedov en de Franse Belem.

Nieuw was o.m. de historische evocatie op het strand van 'het Beleg van Oostende'.

Het ligt nu al vast dat Frankrijk volgend jaar gastland zal zijn onder het motto Napoléon.



Ostende à l'Ancre, cuvée 2004 : un énorme succès! Même le temps était de la partie

Une foule impressionnante et une atmosphère conviviale ont marqué la 5ième édition d' 'Ostende à l'Ancre'. Plus d'une centaine de navires de toutes tailles ont fait escale à Ostende du 28 au 31 mai. Excepté un peu de pluie le dimanche matin, les visiteurs ont bénéficié d'un temps superbe. Et ils étaient nombreux: plus de 250.000 selon les organisateurs!

Parmi les navires les plus impressionnants, la frégate Grand Turk, une habituée, le voilier quatre-mâts russe Sedov et le français Belem.

Au rayon des nouveautés, les visiteurs passionnés purent suivre une évocation historique du 'Siège d'Ostende' sur la plage.

Une certitude pour l'année prochaine: la France sera l'hôte de l'événement qui sera placé sous le signe de Napoléon.



Photos/foto's: J.C. Vanbostal et/en Ph. Sandras



Remise de commandement à l'école Belgo-néerlandaise de commissariat

Op woensdag 19 mei vond de officiële bevelsoverdracht plaats in de Belgisch-Nederlandse school voor Commissarissen. 1LZ J-M Bulthé gaf er het bevel over aan 1LV Jean-Paul Allard. De plechtigheid werd voorzeten door KTZ SBH Robyns en Kolmarns (Kolonel der Mariniers) Drs Van Eerden; daarop volgde de overhandiging van getuigschriften aan de leerlingen van de EVO 234 klas. Het betreft hier een gemengde klas van 19 leerlingen (5 Belgen en 14 Nederlanders) die een koksopleiding hebben gevolgd; wel wacht hen nog een specialisatiecursus (beenhouwer, bakker...) alvorens zij hun eenheid zullen vervoegen.

Le mercredi 19 mai, une cérémonie de remise de commandement prit place à l'école Belgo-néerlandaise de commissariat. Le commandement passe des mains du 1LZ J-M Bulthé au 1LV Jean-Paul Allard. La cérémonie présidée par le KTZ SBH Robyns et par le Kolmarns (Kolonel der Mariniers) Drs Van Eerden, fut suivie d'une remise de certificats aux élèves de la classe EVO 234. Il s'agit d'une classe mixte de 19 élèves (5 belges et 14 néerlandais) qui viennent de terminer leurs cours en cuisine; la plupart doivent encore suivre une spécialisation (boucherie, boulanger...) avant de rejoindre leurs unités respectives.

Foto/photo: S. Jacquet

Op de voorgrond 1LZ J-M Bulthé de afscheidnemende bevelhebber.
A l'avant plan le 1LZ J-M Bulthé se prépare à passer la main.



Le KTZ SBH Robyns félicite le nouveau commandant, le 1LV Jean-Paul Allard.

KTZ SBH Robyns féliciteert de nieuwe bevelhebber, 1LV Jean-Paul Allard.



Slowaakse minister van Defensie brengt officieel bezoek aan de Marine

Op dinsdag 18 mei bracht de minister van Defensie van Slowakije een officieel bezoek aan de Marinebasis in Zeebrugge. Minister Juraj Liska was vergezeld van Gen Maj (Avi) Caen (DGMR). Ze werden er onthaald door Flottielje admiraal W. Goethals, waarna ze een briefing kregen door Apers; vervolgens werd een bezoek gebracht aan het fregat Wielingen.



Le Ministre slovaque de la Défense en visite à la Marine

Le mardi 18 mai le ministre de la Défense de Slovaquie a rendu une visite officielle à la Marine. Le Ministre Juraj Liska était accompagné du Général Major d'Aviation Caen (DGMR). Ils furent accueillis à leur arrivée à Zeebruges par l'Amiral de flottille W. Goethals. Après un briefing par Apers, les invités eurent l'occasion de visiter la frégate Wielingen.

L'ADF W.Goethals accueille le ministre de la Défense de la République slovaque.

ADF W.Goethals verwelkomt de minister van Defensie van de Slowaakse republiek.

Info et photo/Info en foto www.mil.be/navycomp

Nieuwe schipper voor de Albatros

Eerste meester-chef Rudi Desaever is de nieuwe schipper van de sleepboot Albatros. De officiële overdracht die voorgezeten werd door ADF W. Goethals, vond plaats op 17 mei in de Marinebasis te Zeebrugge. Oppermeester Jos Vaneygen die tot nu toe het bevel waarnam, wordt Tweede in bevel op een grotere eenheid, de Stern.

Un nouveau schipper pour l'Albatros

Le Premier maître-chef Rudi Desaever est devenu le nouveau schipper du remorqueur Albatros. La cérémonie d'investiture, présidée par l'ADF W. Goethals, se déroula le 17 mai à la Base Navale de Zeebruges. Le schipper sortant, le Maître principal Jos Vaneygen rejoint une plus grande unité, le Stern, où il prendra la fonction de Second.

Van lnr r.: OMC Jos Van Eygen, ADF W. Goethals en IMC Rudi Desaever.

De g. à d.: OMC Jos Van Eygen, ADF W. Goethals et IMC Rudi Desaever.



Foto/Photo www.mil.be/navycomp

Gift voor IBIS

Mevrouw Vanhaekendover heeft onlangs een cheque van 1250 euro overhandigd aan het 'Koninklijk Werk Ibis' ter nagedachtenis aan haar overleden echtgenoot KTZ M. Van Haekendover.

Als huldebetoon aan de commandant besliste het directiecomité een ereprijs 'Commandant Van Haekendover' in te stellen. Deze prijs zal op het einde van het schooljaar toegekend worden aan een verdienstelijke leerling.

Herinneren wij eraan dat het Koninklijk Werk Ibis een school is die kinderen opvangt die negatieve levenservaringen hebben opgedaan en ze voorbereidt op een maritieme loopbaan.

Foto: Provincie Commando West-Vlaanderen



Na de overhandiging van de cheque van 1250 euro ontving Mevrouw Vanhaekendover een aandenken van de heer Ph. Declercq, directeur van het IBIS.

Don pour l'IBIS

Madame Vanhaekendover a remis un chèque de 1250 euros au 'Koninklijk Werk Ibis' en mémoire de son défunt mari, le KTZ M. Van Haekendover.

En hommage au commandant le comité de direction a décidé de créer un prix d'honneur 'Commandant Vanhaekendover'. Ce prix sera remis en fin d'année scolaire à un enfant méritant.

Rappelons que le Koninklijk Werk Ibis est une école acceptant les enfants ayant des expériences de vie négatives en les initiant à la vie maritime.

Photo: Commandant de Province de la Flandre Occidentale

A la suite de la remise du chèque de 1250 euros, Madame Vanhaekendover se voit remettre un souvenir des mains du directeur de l'IBIS, Monsieur Ph. Declercq.

Op donderdag 3 juni bracht Brigadegeneraal Van Der Til (CS CZM) een bezoek aan de marinebasis te Zeebrugge. Na de lunch had een rondleiding plaats met speciale aandacht voor de scheepslift, de MOST, het PAP-minex atelier en het hyperbaar centrum.

Le jeudi 3 juin le Général de brigade Van Der Til (CS CZM) a visité la base navale de Zeebrugge. Le lunch a été suivi par un tour dans la base, avec des haltes au l'ascenseur à bateaux, MOST, l'atelier PAP-minex et le Centre hyperbare.

CPV Verbrugge, Général de brigade Van Der Til et Amiral Goethals.

FKP Verbrugge, Brigadegeneraal Van Der Til en Admiraal Goethals.

Bron/Source en/et foto/photo: www.mil.be/navycomp



InfoMarine

De afbreekwerkzaamheden aan Blok W (de gebouwen in het verlengde van het wachtlokaal) zijn gestart op 24 maart jl. In totaal zal dit oude gebouw, over een lengte van ca. 30 meter, verdwijnen om plaats te maken voor parkeerruimte, een fietsenstalling, een grasperk en een toegangsweg; het terrein blijft echter eigendom van Defensie.

Verder is er reeds sinds jaren sprake van een verkoop van een deel van de gebouwen aan de stad Oostende, meer bepaald de Blokken J (het Hoofdkwartier van de Zeemacht na de oorlog), I, A, B, D en L, de bunker, de CTR, en tenslotte het resterende gedeelte van Blok W; voor het ogenblik werd er echter nog geen overeenkomst gesloten tussen de stad en Defensie.

De renovatiewerken aan Blok S (de voormalige bioscoop) zullen een aanvang nemen in de loop van het eerste kwartaal 2005. Deze gerenoveerde lokalen zullen plaats bieden aan de Muziekkapel van de Marine, de kantoren van Neptunus en de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

Les travaux de démolition du Bloc W (les bâtiments situés dans le prolongement du corps de garde) ont débuté le 24 mai dernier. Au total, une trentaine de mètres de constructions vétustes disparaissent pour laisser place à un nouveau parking, un hangar à vélos, une pelouse et un chemin d'accès, ce terrain restant propriété de la Défense.

Il est également question depuis de nombreuses années de vendre une partie des bâtiments à la ville d'Ostende et notamment les Blocs J (l'Etat-major de la Force Navale de l'après-guerre), I, A, B, D et L, le bunker, le CTR et enfin l'autre partie du Bloc W, mais pour l'instant aucun accord n'a été conclu entre la ville d'Ostende et le ministère de la Défense.

Les travaux de rénovation du Bloc S (anciennement la salle de cinéma) débiteront dans le courant du premier semestre 2005. Ces locaux rénovés abriteront la Musique de la Marine ainsi que les bureaux de Neptunus et de l'Association d'Entraide de la Marine



1

Met leedwezen zien de marinemensen hun oude gebouwen met de grond gelijk gemaakt worden.

Les marins voient leurs anciens logements disparaître avec un léger pincement au cœur.



2



3



4

Foto/photo 1,2: Cdt vh vlv Luc Fransen, foto/photo 3: J-C Vanbostal, foto/photo 4: Ph. Sandras

Zoekertjes / Avis de recherche

Jean Dangotte doet een oproep tot de 'anciens' van het meteoschip "Lieutenant V. Billet"

Op 2 april 1947 droeg de US Navy het fregat PF57 Shebogan over aan België. Herdoopt tot Lieutenant de Vaisseau V. Billet deed dit schip, in samenwerkingsverband met de Sirius van de Nederlandse



Jean Dangotte in 1947 a/b van de LTZ Billet; hij was er stoker-machinist.

Marine, dienst als meteostation K in volle Atlantische Oceaan, op 721 zeemijlen van Oostende. Zijn opdracht bestond erin zich, om de twee maanden, naar een punt te begeven gelegen op ca. 750 km ten westen van Kaap Finisterre en aldaar, gedurende één maand, viermaal per etmaal allerlei meteorologische waarnemingen te doen, zoals de buitentemperatuur, de druk, de temperatuur van het water enz. Al die gegevens werden dan per radio doorgeseind naar Melsbroek en naar andere wetenschappelijke centra. Ongetwijfeld een eentonige taak die de 115 bemanningsleden, voornamelijk miliciens, ten deel viel.

Jean Dangotte désirerait rencontrer les anciens du bateau météorologique "Lieutenant V. Billet"

Le 2 avril 1947 l'Amérique céda à la Belgique la frégate PF57 Shebogan. Rebaptisée Lieutenant de vaisseau V. Billet, elle assura avec le Sirius de la Marine Néerlandaise la station météorologique K en Atlantique à 721 nautiques d'Ostende. La mission de ce bâtiment consistait à aller s'installer un mois sur deux en un point que l'on peut situer sur un parallèle passant par le cap Finistère et à quelques 750 km à l'Ouest; ensuite à y faire durant tout le séjour une série d'observations effectuées quatre fois par jour: température, pression, température de l'eau...et à



Jean Dangotte en avril 1947 à bord du LDV Billet; il était stoker-machines.

communiquer par radio toutes ces données à la station météorologique de Melsbroek ainsi qu'à d'autres centres de renseignements. Un travail assez monotone qu'effectuaient les 115 membres d'équipage, dont la grosse majorité était formée de miliciens.

InfoMarine



Oostende: drie vrienden wisselen herinneringen uit; Jean Dangotte in het midden.

Oostende, souvenirs entre trois copains; Jean Dangotte au milieu.

Zo u er ook bij was dan zal Jean Dangotte u met genoeg ontvangen op volgend adres:



Oostende, 5 minutes de pause; Jean Dangotte à droite.

Oostende, 5 minutes pause; Jean Dangotte uiterst rechts.

Photos collection/Foto's collectie: J. Dangotte

Si vous y étiez, Jean Dangotte sera heureux de vous rencontrer à l'adresse suivante:

**Rue Point du jour, 21A
1470 Bousval**



De heer Lucien Roten zou graag zijn oude wapenbroeders bij de Zeemacht terug ontmoeten

Hij behoorde tot de lichterij 1953. Zo u eveneens tot die lichterij behoorde kan u hem contacteren op volgend adres:

Monsieur Lucien Roten aimerait retrouver ses anciens compagnons de la Force Navale

Il est issu de la levée 1953. Si vous apparteniez également à la même classe vous pouvez le contacter à l'adresse suivante:

**Lucien Roten
Basilieklaan, 110
3270 Scherpenheuvel**

Touch & Go on the USS G.WASHINGTON Carrier



Parmi les multiples composantes militaires actuellement présentes dans le Golfe persique, on compte assurément cette lourde armada de navires connue sous l'appellation de U.S.Navy 5th Fleet, la 5^{ème} Flotte américaine (p.m. la 6^{ème} est assignée en Méditerranée!).

Cette escadre désignée sous le vocable de G.WASHINGTON CARRIER STRIKE GROUP est composée de plusieurs bâtiments parmi lesquels des destroyers lance-missiles (USS BULKELEY); des croiseurs lance-missiles (USS VELLA GULF); un pétrolier-ravitailleur d'escadre (T-AOE6 SUPPLY); une frégate canadienne (HMCS TORONTO) de la classe Halifax, etc. Et aussi d'un sous-

marin nucléaire d'attaque à propos duquel nous n'obtinmes bien sûr, aucun renseignement!

Le fer de lance de cette escadre est sans conteste le G. WASHINGTON – Carrier Vessel Nuclear –73, un porte-avions de la classe Nimitz, mis sur cale en 1986, lancé en 1990 et commissionné le 4 juillet 1992!

Avec une longueur de 332,84 m, une largeur de 78,33 m et un tirant d'eau de 11,71 m pour un déplacement de plus de 104.000 tonnes, c'est actuellement l'un des plus grands navires de guerre du monde. De la quille au top on compte 24 ponts/étages, soit une hauteur de 80 m. Quant à son équipage de +5300 hommes, (dont 2.200 Air Wing + 210 pilotes), n'étant pas en exercice

mais bien en 'opération' dans le Golfe, il travaille en shift 12/12 h.!

Met een lengte van 332,84 m., een breedte van 78,33 m, een diepgang van 11,71 m en een waterverplaatsing van meer dan 104.000 ton, is de G. WASHINGTON één van de grootste marineschepen die er momenteel rondvaren.

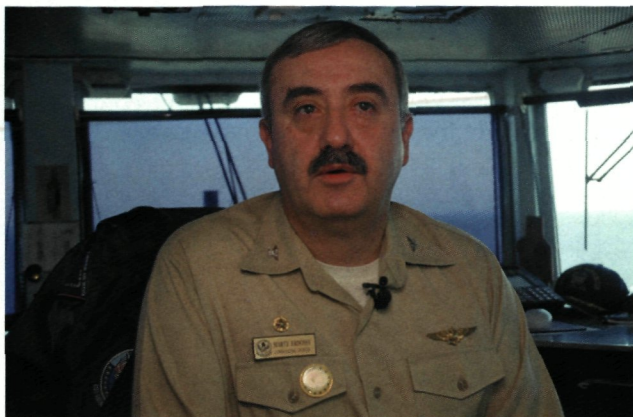
Van de kiel tot de top zijn er 24 dekken/verdiepingen, met een totale hoogte van 80 m. De bemanning telt +5.300 man (waarvan 2.200 Air Wing + 210 piloten) en gezien zij niet op oefening zijn maar een operationele opdracht uitoefenen in de Golf, werken zij in shiften van 12/12 u!



Ready, steady? Off you go!



Captain's loft!



Captain Martin J. ERDOSSY: CO



F/A-18 Hornet

Le G. WASHINGTON disposait de quelque 70 appareils; à savoir: 2 escadrilles de 11 avions de combat F/A 18 Hornet et 2 escadrilles de 11 F-14B Tomcat; 4 EA-6B Prowlers; 8 S-3B Vikings; 4 C-2 Greyhounds; 4 E-2C Hawkeye et 6 hélicoptères HH60/SH-60F Seahawk.

Une telle diversité de types permet d'assurer idéalement un très large éventail d'opérations et missions.

De G. WASHINGTON had een 70-tal vliegtuigen aan boord:

2 eskaders van 11 F/A 18 Hornet gevechtsvliegtuigen; 2 eskaders van 11 F-14B Tomcat gevechtsvliegtuigen; 4 EA-6B Prowlers; 8 S-3B Vikings; 4 C-2 Greyhounds; 4 E-2C Hawkeye en 6 HH60/SH-60F Seahawk helikopters.

De combinatie van dit type vliegtuigen geeft de GWASH de nodige flexibiliteit om een uitgebreide gamma van opdrachten en missies te kunnen uitvoeren.

Pendant les opérations d'envol et/ou d'atterrissage, la piste (1,85 ha) semble parfois offrir le spectacle d'un indescriptible chaos mais l'initié y verra plutôt un ballet rigoureusement orchestré. En effet, il faut savoir que tous les membres du personnel portent un tee-shirt qui indique leur spécialité. Ainsi, les verts sont responsables de l'entretien et du bon fonctionnement des 4 catapultes et des systèmes d'atterrissage; les blancs de tous les aspects-sécurité; les bruns de l'entretien des avions, tandis que les mauves sont les seuls hommes d'équipage à pouvoir ravitailler les

appareils en carburant et les rouges à pouvoir y installer armes et munitions. Etc.

Tijdens de vliegoperaties lijkt op het dek (1,85 ha) een chaos te heersen maar van nabij is het eerder een gecoördineerd 'ballet'. Elk lid van het dekpersoneel draagt een gekleurde shirt die verwijst naar zijn specialiteit. Bvb de green-shirts staan in voor de goede werking en het onderhoud van de 4 katapulten en de landingssystemen; de white-shirts voor de algemene veiligheid; de brown-shirts zijn verantwoordelijk voor het onderhoud van de vliegtuigen; de red-shirts de enige bemanningsleden die munitie mogen behandelen en de purper-shirts de enige die brandstof mogen tanken, enz.

L'«îlot» compte 10 ponts (étages).

Tout en haut, au 10^{ième} étage, se trouve le Centre de contrôle aérien Pri-Fly d'où le 'air boss' conduit toutes les opérations aériennes. Jouxant ce dispatching, une coursive extérieure appelée Vulture's Row offre une spectaculaire vue d'ensemble du navire. La passerelle de navigation est située juste en-dessous.

Het 'eiland', de enige opbouw op het vliegdek, telt 10 dekken/verdiepingen.

Op de 10^{de} verdieping bevindt zich het vluchtcontrolecentrum -Pri-Fly-vanwaar de 'air boss' alle vliegoperaties leidt. Naast Pri-Fly is er een gaanderij -Vulture's Row-vanwaar men een spectaculair zicht heeft op het ganse vliegdek. Een verdieping lager ligt de navigatiebrug en daaronder de Admiralsbrug, de thuisbasis van de Commander Carrier Strike Group.

De andere verdiepingen omvatten verschillende compartimenten met kantoren, vergaderruimten en accommodaties. Op het niveau van het vliegdek bevindt zich de Flight Deck Control vanwaar alle bewegingen op het vliegdek en in de hangars gecoördineerd worden.

L'étage inférieur abrite l'Admiral's bridge, les quartiers du Commandant du 'Carrier Strike Group'.



Het 'eiland'



S-3B Viking



C-2 Greyhound

Les autres étages comprennent divers autres compartiments avec bureaux, salles de réunion et cabines. Le Flight Deck Control est installé au niveau du pont d'envol; c'est de là que sont coordonnés tous les mouvements des avions vers le pont et dans les hangars.



Dek schrobben!



Reportage: Fr. Philips / G.A.H. Toremans

Computers
Netwerkondersteuning
3D Animaties
Webdesign



XENTRONICS

Tel : 03.774.55.76
Fax : 03.774.59.36

Adres: Langestraat 97
9150 Kruibeke

E-Mail : technical@xentronics.be
info@xentronics.be
Website : www.xentronics.be

Het Russisch Fregat "Shtandart"



In april 2002 bracht een replica van het Russisch Fregat Shtandart een bezoek aan de Antwerpse haven. De originele versie ervan werd in de vaart gebracht in 1703. Het bezoek van dit historisch schip was de aanleiding tot het schrijven van deze bijdrage.

Tsaar Peter I Alekseievitch de Grote werd geboren in Moskou in 1672 en overleed in de door hem in 1703 gestichte havenstad Sint-Petersburg in 1725. Hij regeerde over het immense Russisch Keizerrijk van 1682 tot aan zijn dood; vanaf 1694 –amper 22 jaar oud– was hij alleenheerser over zijn rijk. In zijn streven om Rusland dichter bij het

Westen te brengen reisde hij in 1697 en 1698 doorheen Europa. Hij verbleef o.m. in Engeland en geruime tijd in Nederland; in beide landen ging zijn belangstelling uit naar de scheepsbouw. Vooral de scheepswerven van de VOC, waar hij veel praktische kennis opdeed inzake scheepsbouwkunde, maakten grote indruk op hem.

Eén van zijn grote verzuchtingen was de bouw van een sterk Russische marine met als hoofdstad St-Petersburg. In 1703 werd het fregat **Shtandart** aldaar in dienst gesteld. Het werd gebouwd in Rusland door een ploeg van ongeveer 200 man onder leiding van



Shtandart te Antwerpen op 30 april 2002

de Nederlander Vibe Gerense. De bewapening omvatte 22 stuks. De **Shtandart** maakte officieel deel uit van Russische marine van 1703 tot en met 1728, alhoewel het schip niet constant actief geweest is in die periode; in 1719 werd het inderdaad bij de reserve ingedeeld. Peter de Grote wenste dat het fregat bewaard zou blijven als een erbetoon aan de Russische scheepsbouw. Maar na zijn dood bleek dat de staat van het schip zo miserabel was dat tot afbraak werd besloten. Zijn echtgenote en opvolgster, Catharina (1684-1727), die Peter de Grote slechts twee jaar overleefde gaf het bevel een nieuwe **Shtandart** te bouwen. Deze opdracht werd



echter nooit uitgevoerd. Maar bijna 300 jaar later werd de wens van Peter de Grote dan toch nog gerealiseerd!

In 1991 nam de jonge Russische scheepsbouwer Vladimir Martous het initiatief om met nationale en internationale hulp en sponsoring* een replica van de Shtandart te bouwen. Door een gelukkige samenloop van omstandigheden werd 1991 een cruciaal jaar. Enkele jaren voordien, nl. in 1987, had het beroemde Hermitage museum in St-Petersburg inderdaad de opdracht gegeven aan een maritiem historicus met veel ervaring, Victor Krainyukov, al het beschikbaar materiaal betreffende de Shtandart op te zoeken. Hij verdiepte zich in alle mogelijke Russische archieven en raadpleegde talloze werken van Nederlandse, Franse en Britse auteurs uit die periode. Zodoende heeft die man een schat aan informatie bijeen gesprokkeld, waarbij hij ook een 18de-eeuwse gravure heeft ontdekt waarop het fregat in volle actie is afgebeeld.

Aan de hand van al deze gegevens was het in 1991 dan ook mogelijk om de nodige plans en tekeningen op te stellen en een maquette te vervaardigen. Tegen 1994 slaagde

men erin de nodige kapitalen te verzamelen, een bouwplaats was klaar, de nodige vakbekwame personen waren gevonden en tenslotte beschikte men over de vereiste documenten om aan de bouw te kunnen beginnen. Er werd meer dan vier jaar hard gewerkt, vooral met oorspronkelijke materialen, zoals 8.000 met de hand gemaakte nagels, 250 met de hand omgehakte bomen en uiteraard de inzet van vele vrijwilligers.



In mei 1998 was het dan zover! In St-Petersburg werd het schip plechtig gedoopt in aanwezigheid van ZKH Duke of York en de gouverneur van de stad. Bij die belangrijke gelegenheid werd het fregat de eer verleend de historische naam **Shtandart** te mogen dragen en te varen onder de vlag van het Russisch Keizerrijk. Tijdens de zomer van 1999 was het schip praktisch gereed om op 4 september te water worden gelaten. De tewaterlating was uitvoerig aangekondigd in de media zodat een menigte die op 15 à 20.000 werd geschat van het uitzonderlijk spektakel kon genieten. Een grote varende kraan tilde het fregat op van de vaste wal en hield even stil toen de kiel het water raakte; uiteraard ontbrak de traditionele fles champagne niet evenmin als de nodige toespraken door Russische en buitenlandse prominenten en als afsluiter was er een groot vuurwerk. Gedurende de winter van 1999 en het voorjaar 2000 werd dan verder gewerkt aan het interieur van de **Shtandart**; de cabines werden voorzien van alle mogelijke uitrusting en veiligheidssystemen.

Van juni tot oktober 2000 bezocht dit prachtige schip verschillende landen waaronder Zweden, Duitsland, Nederland, Frankrijk en

* De lijst van meer dan 50 sponsors telt vele bekende bedrijven uit Rusland, Nederland, Groot-Brittannië, Zweden enz., waaronder Volvo, Mobil, Akzo Nobel, Rothmans, de Haven van Rotterdam enz.



Groot-Brittannië. Dit alles in het kader van de herdenking "Tsar Peter's Great Embassy of 1697" (Great Embassy was de naam die Peter de Grote zelf aan zijn Europese reis gaf). Van 26 tot 29 april 2002 was de **Shtandart** te gast in onze Antwerpse haven, in het Willemdok.

Aan al wie belangstelling heeft voor dit toch wel indrukwekkend project wens ik graag volgende inlichtingen te verstrekken:

- U vindt alle nodige informatie op de website: www.sorrel-internet.com/shtandart/mission.htm
- Voor foto's kan u terecht bij **Leo Van Ginderen**
tel/fax 03/231.45.13
Gsm 0475/214.775 die over een ganse reeks foto's in alle mogelijke formaten beschikt tegen zeer democratische prijzen.

Te noteren tenslotte dat men in St-Petersburg druk bezig is met verschillende andere maritieme projecten.

Tekst: L. Van Cant

Foto's: L. Van Ginderen Collection

Bronvermelding:

- *Larousse du Vingtième Siècle (historische data)*
- *Website Shtandart: the official website of Shtandart 28 gun 18th century frigate*



Enkele gegevens i.v.m. Shtandart project, St-Petersburg

Scheepswerf:	Peter the Great Admiralty, St-Petersburg
Kiellegging:	4 november 1994
Tewaterlating:	4 september 1999
Afmetingen:	34,5 x 6,95m
Hoogste mast:	33 m
Zeiltuig:	14 zeilen – 660 m ²
Snelheid:	10 kn/uur (2 x Volvo Penta – 390kw)
Bemanning:	10 + 30 trainees (ook vrouwelijke)
Kapitein:	Vladimir Martous

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

advanced computer solutions
kustlaan 4 • 8450 Bredene
info@advanced-c-solutions.be
tel-fax 059-33 07 54

Une génération se meurt

La fin des marins combattants

Le périodique ECHO (dans son numéro du 4ème trimestre 2003), de la «Fraternelle des marins belges de la marine marchande des guerres 1914-18 et 1940-45» apporte à ses lecteurs une pénible et émouvante information: le comité de la fraternelle présidée par le Capitaine a.l.c. L. Buysens a décidé après mûre délibération, la dissolution de l'association. Date envisagée le 15/12/2004. La portée et la signification de cette décision sont symptomatiques. Elle est le reflet d'une époque qui s'achève. La génération des marins combattants du XXème siècle se meurt. Deux guerres mondiales et leurs acteurs appartiennent à l'histoire. Aucune répétition ne se dessine à l'horizon pour les peuples d'Occident et il faut s'en réjouir.

La décision prise par le comité doit encore être entérinée par l'assemblée générale mais elle est le constat d'un état de faits indéniable: le grand âge réduit le nombre de membres effectifs et ceux qui demeurent présents ne sont plus guère susceptibles de jouer un rôle très actif. Des tâches administratives de plus en plus lourdes reposent sur des épaules de plus en plus fragiles.

Le point de vue de la fraternelle des marins est partagé par beaucoup d'associations d'anciens combattants de terre et de l'air groupant dans leur sein les derniers carrés des ultimes fidèles. Les ravages de l'âge sont impitoyables et se font sentir chaque jour. Partout les rangs s'éclaircissent sensiblement depuis la commémoration du 85ème anniversaire de l'armistice le 11 novembre 2003. Après la première guerre mondiale, les acteurs de la seconde

eurent pour devoir d'entretenir le souvenir de leurs aînés. Cette tâche leur incombait pendant plus de six décennies de paix. Aujourd'hui, les sacrifices d'autrefois préoccupent de moins en moins de mémoires. L'oubli fait son œuvre.

Les tragiques bilans

Un ouvrage qui fait autorité signale qu'au 11 novembre 1918 les pertes en vies humaines sous pavillon belge s'élevaient à 284 officiers et marins auxquels il faut ajouter 160 Belges disparus sous pavillon étranger. Les navires coulés représentaient 40% au détriment d'une flotte comptant 132 unités de plus de 100 tonnes. Les pertes en 1940-45 furent plus sensibles eu égard à l'envergure du conflit. L'année où la fraternelle royale de la marine eut l'honneur d'ouvrir le défilé des anciens combattants à Bruxelles à l'occasion de la fête nationale, le commentateur de la télévision eut l'occasion d'informer un très large auditoire d'une situation familière aux seuls initiés, à savoir qu'en 1939-45 5150 navires alliés furent coulés totalisant 21.5 million de tonnes et que sur 240.000 hommes embarqués, il y eut 61.631 disparus.

Il est bon que la foule sache et retienne que la flotte marchande belge perdit 78 de ses 117 navires tandis qu'un tiers des équipages, soit 885 marins, perdaient la vie au cours des cinq années tragiques.

Avant comme après l'entrée en belligérance de la Belgique, il y eut des mines perfides pour rendre les routes maritimes périlleuses.

Les sacrifices consentis ont une signification que les générations d'aujourd'hui et de demain ne peuvent ignorer. Ils montrent que les marins combattants, au même titre que les anciens des armées de terre et de l'air, ont fait leur difficile devoir au risque de leur vie. Aux dangers traditionnels de la mer cruelle, s'ajoutaient les dangers de mines et de torpilles et la menace des sous-marins et des croiseurs pourchassant les convois et leurs escortes. Dans l'immensité des pertes infligées aux nations en guerre, il y eut environ 9 millions de victimes en 1914-18. Ce chiffre atteint les 49 millions en 1939-45 en y incluant les victimes innombrables des camps de concentration.

A la lumière de ces impressionnants bilans, celui de la Belgique est à la mesure des moyens que nous avons pu mettre en œuvre en raison de notre population. Il totalise des deuils multiples et des ruines irréparables. Puisse la relève des sympathisants faire en sorte que le souvenir des souffrances endurées et des périls affrontés ne se perde. L'enseignement qu'ils apportent doit empêcher de cruelles récives.

P. Eygenraam

BELGISCHE MARINE heeft MCM Advisor bij BALTRON STAF

Voor het eerst sinds de oprichting van het BALTRON eskader werd een officier van onze Marine bij de BALTRON Staf ingedeeld als MCM Advisor (Raadgever Mijnenbestrijding)¹.

Op 17 januari vertrok 1LZ Werner Horemans voor 11 weken naar de Baltische staten om de Commandant van BALTRON (COMBALTRON) bij te staan.

De taak van de MCM Advisor bestaat erin op te treden als raadgever van COMBALTRON bij de dagelijkse activiteiten, meetings, planningsvergaderingen en tijdens de werkgroepen van de BALTRON Naval Working Group (NWG). De naties die deel uitmaken van de NWG wijzen beurtelings een MCM-raadgever aan voor een periode van 3 tot 4 maanden. Hun rapporten en bevindingen zijn een belangrijke bron van informatie voor de NWG, want zij staan COMBALTRON niet alleen bij in alle aspecten van de mijnenbestrijding maar zij treden ook op als verbindingsofficier tussen BALTRON, de NAVO en de nationale organismen tijdens de planning en coördinatie van allerlei activiteiten.

De eerste 8 weken was 1LZ Horemans gestationeerd in de Marinebasis in Tallinn. 'Omdat mijn periode samenviel met de winterfase (tijdens de wintermaanden zijn de havens in de Baltische Zee meestal dichtgevroren), hield ik mij voornamelijk bezig met de voorbereidingen van het BALTRON vaarplan, dat in de loop van de maand maart van start ging.

Op het programma voor 2004 staan ondermeer DC-trainingen en een de-gaussing, gevolgd door een soort mini-MOST. Hierna begint BALTRON met haar oefeningen in eskaderverband en de jaarlijkse zomerkruisvaart. Begin maart verhuisden we met de staf naar de Letse Marinebasis in Liepaja om in te schepen aan boord van het

De inauguratie van BALTRON vond plaats op 28 augustus 1998 in Tallinn. Het eskader is samengesteld uit mijnenbestrijdingsschepen van de Estse, Letse en Litouwse marines. De oprichting van dit vlootverband was vooral bedoeld om de samenwerking tussen de Baltische marines te bevorderen en hun integratie binnen de NAVO te vergemakkelijken.

In haar normale samenstelling bestaat BALTRON uit een commandoschip en 2 tot 3 mijnvegers en -jagers. Het eskader is onmiddellijk inzetbaar en kan de kern vormen van een groter MCM-verband in tijden van crisis

Het bevel over het eskader roteert tussen de drie Baltische staten. Momenteel staat het onder bevel van de Letse officier Cdr. Filipovics. De Chief of Staff en de Communicatie-officier komen uit Litouwen, de Operations Officer uit Estland en de ADMIN Officer uit Letland.

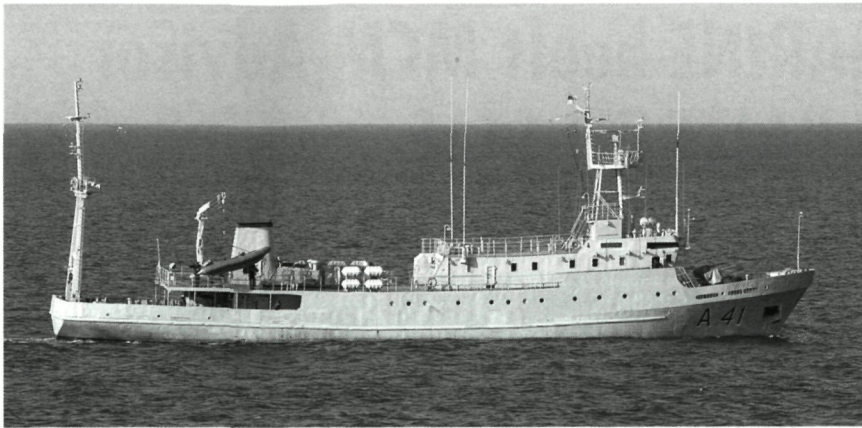
BALTRON commandoschip LNS **Vetra**. De laatste week van mijn affectatie gingen we met de **Vetra** naar Klaipeda, Litouwen¹.

Een primeur van de 2004 zomerkruisvaart is dat het eskader PASSEX-oefeningen zal uitvoeren met de Belgische, Britse, Franse en Nederlandse marines en havenbezoeken zal brengen aan Oostende, Brest, Portsmouth en Den Helder.

'De ervaring en expertise opgedaan bij de uitoefening van mijn vorige functies (1LZ Horemans was SOO Stanavforchan, SOO1 MOST, Hoofd Naval Minewarfare Game Section in Eguermin en Commandant van de BNS **Lobelia**) bleken zeer waardevol bij de uitoefening van BALTRON MCM Advisor. Ik assisteerde de eskaderstaf o.m. bij het opstellen van hun Squadex-oefeningen. De serials die we uitvoerden omvatten precisie- en mistnavigatie, fleetex, man-over-boord oefeningen, alarmwacht en damage control.. Omdat elk van de drie Baltische staten in 2003 een schip naar de MOST in Zeebrugge stuurde werden deze oefeningen volgens de MOST standards opgesteld en onderwezen.

Mijn andere taken omvatten de controle en het verbeteren van de door de BALTRON Staf opgestelde navigatietracks en aanlooproutes voor de havens die het eskader zal aandoen tijdens de zomerkruisvaart. En ik gaf ook nog onderricht in 'MCM Expert', MCM-briefings en hielp met het opzetten van war-game faciliteiten omdat in 2005 EGUERMIN uitgenodigd is om

¹ De functie van MCM Advisor roteert tussen MCM officieren van de NAVO landen die de BALTRON Staf vervoegen voor een periode van 3 tot 4 maanden.



CENTER in Klaipeda (Litouwen), dat geopend werd in de herfst van 2003, waar de 40 mm kanonnen en de optische apparatuur van de MCMV's hersteld en onderhouden worden. Een project waar momenteel aan gewerkt wordt is de oprichting van een NAVAL DAMAGE CONTROL TRAINING CENTER, ook in Klaipeda.

Momenteel concentreert de NWG zich op de ontwikkeling en uitbouw van een logistiek centrum voor de voor de drie Baltische marines.

met de mobiele wargame naar Liepaja te gaan.'

Bij de uitoefening van zijn functie kreeg 1LZ Horemans de nodige back-up van EGUERMIN, MOST, COMOPSNV en de Nautische School.

De bevindingen van Cdt. Horemans na zijn terugkomst waren zeer positief. 'In aanmerking genomen dat hun (oude) schepen een zeer druk vaarprogramma dienen uit te voeren en er nog wat taal- en communicatieproblemen zijn, is de toewijzing van een NAVO MCM Advisor zeker een goed initiatief. Temeer daar de Baltische marines uitermate enthousiast zijn over hun toetreding tot de NAVO en zij zeer leergierig blijken. Om maar één voorbeeld te geven, de voorbije jaren heeft het BALTRON eskader deelgenomen aan meer dan 40 bi- en multi-nationale oefeningen en operaties'.

De grootste uitdaging voor BALTRON is de integratie in het permanente mijnenbestrijdingseskader MCMFORNORTH. Er zijn plannen om binnen een redelijke korte termijn, op roterende basis, één mijnenbestrijdingsschip bij het NAVO-eskader in te delen.

Een van de laatste opdrachten tijdens zijn periode als MCM Advisor was de deelname aan de BALTRON Naval Working Group (NWG) in Amsterdam.

De NWG, voorgezeten door Duitsland, bestaat uit de C-in-C's van de drie Baltische staten en vertegenwoordigers van elf andere naties (België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, Nederland, Noorwegen, Polen, UK, USA en Zweden). De groep komt twee keer per jaar samen en houdt o.m. toezicht

op de vorderingen gemaakt door het eskader, gebaseerd op de informatie die doorgespeeld wordt naar de NWG door de COMBALTRON en de C-in-C's van de drie marines.

Deze werkgroep houdt zich niet enkel bezig met de aspecten van het eskader maar ook met de training en instructie van het personeel en de logistieke faciliteiten.

Zo richtte Denemarken in 1998 de COMMUNICATION SCHOOL in Tallinn (Estland) op. Hier wordt het administratieve personeel van de drie Baltische marines opgeleid.

Noorwegen hielp bij het oprichting van het BALTIC STATES DIVING TRAINING CENTER in Liepaja (Letland). Dit trainingcentrum werd geopend in 2001. Hier bevindt zich ook het Baltic MCM TRAINING CENTER en het MCM REPAIR/MAINTENANCE CENTER.

In december 2000 werd, met de steun van de Duitse Marine, in het MCM Training Center een Lindauklasse simulator geïnstalleerd. De laatste aanwinst is het GUNNERY REPAIR & CALIBRATION



Van links naar rechts: Cdr. Filipovics - COMBALTRON en 1LZ Werner Horemans.

Met dank aan:

1LZ Werner Horemans

G.A.H. Toremans

PANORAMA MARITIME

Le port d'Ostende poursuit sur sa lancée

- Le trafic maritime progresse de 5,5% au cours du 1^{er} trimestre 2004.
- Le roro et le conteneurisé restent particulièrement expansifs.
- L'avant-port arrive à saturation quant aux postes d'accostage disponibles.

En 2003, le port d'Ostende a réalisé un bilan remarquable de 7.218.939 tonnes de marchandises, soit un gain de 15,7% rapporté à l'exercice précédent. C'était la quatrième année consécutive que le trafic maritime était en expansion ce qui était dû à l'essor remarquable du trafic roro sur ses liaisons shortsea.

Cette année-ci, à l'issue des trois premiers mois, nous constatons que le trafic roro continue sur sa lancée et affiche un gain de 6,4% par rapport au trimestre correspondant de 2003. En tout, 71.409 unités de charge ont été manutentionnées contre 67.145 l'année dernière. Transeuropa Ferries qui exploite la liaison sur Ramsgate, offre à présent 9 traversées journalières et transporte essentiellement du fret accompagné. Ce trimestre-ci, il s'agissait de 31.596 unités de charge, soit une légère perte de 6,8%. Par contre, Ostende réalisa un gain remarquable quant au fret non accompagné, soit 19,8% pour un total de 39.813 unités de charge. Ceci était dû aux prestations de l'armement Ferryways qui depuis septembre dernier opère sur Ipswich à raison de 4 traversées journalières. Quant à la ligne de Killingholme, Ferryways y transporte chaque jour une cargaison quasi complète.

Le conteneurisé en hausse

Le trafic conteneurisé enregistra lui un gain substantiel. Au cours de ce récent trimestre, 2.253 unités de charge ont été manutentionnées, soit 2,9% de plus que l'année antérieure. Ce trafic qui n'a vraiment démarré à Ostende qu'en 2003, poursuit donc sa lancée. Deux

lignes ont contribué à ce succès: la ligne feeder entre Rotterdam/Anvers et Ostende, et Kursia Linija qui assure un service hebdomadaire entre Klapeda, Immingham et Ostende avec du fret chargé et déchargé exclusivement dans les états baltes. Fret roro et conteneurisé ont affiché ensemble quelque 1.440.000 tonnes pour ce 1^{er} trimestre 2004, ce qui est 4,2% de mieux comparé à la période équivalente de l'année dernière.

A ce propos, notons que le trafic ferroviaire s'améliore de plus en plus. En effet, depuis l'année passée, le port d'Ostende a des connections journalières avec Milan et depuis peu les heures d'arrivée et de départ ont été mieux adaptées aux horaires des rouliers. D'autre part, Ostende a aussi d'excellentes liaisons avec l'Italie, l'Espagne et le midi de la France.

Quant aux trafics de vracs, Ostende a réalisé 340.431 tonnes au cours du récent trimestre, soit 12,7% de plus qu'en 2003. En ce qui concerne le trafic passagers, nous savons qu'il s'agit uniquement des chauffeurs qui accompagnent le fret transporté sur les lignes de Ramsgate, Ipswich et Killingholme. C'est

ainsi qu'Ostende enregistra 34.425 passagers pendant ce trimestre, soit un recul de 7,9%. Il est vrai que le fret accompagné, transporté sur ces liaisons, a baissé dans une même proportion.

Vers les 8 millions de tonnes

Vu globalement, le trafic maritime au port d'Ostende a progressé de 5,5% au cours du 1^{er} trimestre 2004 pour atteindre 1.781.140 tonnes. Ce bilan a été réalisé par l'accostage de 1.152 navires de mer, soit 9,7% de plus que l'an passé. Comme on le prévoyait, le rythme de croissance du trafic maritime n'est maintenant plus aussi prononcé qu'il était en 2003. Cela provient essentiellement du fait que l'avant-port d'Ostende est arrivé à saturation quant aux postes d'accostage disponibles. C'est pourquoi on s'active actuellement à aménager de nouveaux emplacements d'accostage dont certains seront opérationnels avant cet été. Ostende espère ainsi réaliser un bilan de 8 millions de tonnes pour l'exercice 2004. En résumé:

H. Rogie

Ostende 1-3/2004	Quantité	Croissance
Trafic roro	71.409 unités	+ 6,4%
Trafic conteneurisé	2.253 unités	+2,9%
Vracs	340.431 tonnes	+12,7%
Trafic total	1.781.140 tonnes	+5,5%
Passagers	34.425	-7,9%
Navires de mer	1.152	+9,7%

Ostende augmente sa part du marché dans la rangée Hambourg-Le Havre

Lors d'une récente conférence donnée à la 'Compagnie Ostendaise' par le Commissaire flamand aux Affaires portuaires (Havencommissaris) Toon Colpaert, l'évolution du trafic maritime dans nos ports de mer et à Ostende en particulier nous a été esquissée à l'aide de statistiques très détaillées. De ces chiffres il apparaît que le port de la cité d'Ensermeuse a connu la plus grande expansion du trafic de tous les ports belges depuis l'année charnière 1998. C'est ainsi qu'au cours de la période 1998-2002, le trafic de marchandises a progressé de 85,3% (+3,4 millions de tonnes) alors que la progression moyenne des quatre ports belges ne s'est élevée qu'à 12,5% (+22,7 millions de tonnes). Le port d'Anvers a lui aussi progressé (+18,6%), tandis que Gand et Zeebrugge ont régressé respectivement de 0,5% et 8,7%. Il est donc clair qu'Ostende a connu une relance remarquable depuis la disparition de la RMT qui monopolisait tout l'avant-port. Dans la

rangée Hambourg-Le Havre, c'est Ostende qui est le seul port belge à avoir augmenté sa part du marché au cours de cette période, à savoir de 0,5% à 0,8%.

En ce qui concerne l'année 2003, rappelons qu'Ostende a affiché un record absolu quant au trafic de marchandises, à savoir un bilan de 7,3 millions de tonnes. Il s'agissait là d'un taux de croissance de 16%, le plus élevé de tous les ports belges. De ce fait, la part du marché au sein des ports du pays s'est élevée à 3,6%. Résumons tout ceci dans le tableau I.

Sortes de trafics

Quant à l'évolution des différentes sortes de trafics, nous ne possédons que les données définitives de 2002. Sur cette base, nous constatons qu'Ostende s'est rapproché très près de Zeebrugge quant aux vrac solides, en majeure partie des

sables et graviers dragués en mer du Nord. Le trafic ro-ro quant à lui, est à Ostende largement supérieur aux bilans de Gand et commence à concurrencer sérieusement le trafic de Zeebrugge. N'oublions d'ailleurs pas que le ro-ro représente plus de 75% de la totalité du trafic maritime d'Ostende. Les vrac liquides n'ont guère d'importance pour Ostende, ce qui est aussi le cas pour le trafic containerisé. Il convient toutefois de préciser que ce dernier trafic n'y a vraiment démarré qu'en 2002, mais qu'on s'efforce actuellement à le développer sur les liaisons short-sea le long du continent.

En résumé au tableau II.

Evolution à prévoir

Pour ce qu'il s'agit de l'évolution future, M. Colpaert s'est limité aux prévisions concernant nos deux ports côtiers. Le tableau III laisse apparaître qu'Ostende aura doublé

Tableau I	Ostende	Zeebrugge	Gand	Anvers	Total
Trafic marchandises 2003 en millions de tonnes	7,3	30,4	23,5	142,1	203,3
Part du marché 2003 au sein des ports belges	3,6%	14,9%	11,6%	69,9%	100,0%
Part du marché 2002 rangée Hambourg-Le Havre	0,8%	4,0%	2,9%	15,9%	23,6%
Evolution 1998-2002 - en millions de tonnes	+3,4	-2,9	-0,1	+22,3	+22,7
- en %	+85,3%	-8,7%	-0,5%	+18,6%	+12,5%
Part de marché dans la rangée Hambourg-Le Havre - en 1998	0,5%	4,5%	3,2%	16,0%	24,2%
- en 2002	0,8%	4,0%	2,9%	15,9%	23,6%

Tableau II - Sortes de trafics Année 2002 - En mio de tonnes	Ostende	Zeebruges	Gand	Anvers	Total
Vracs solides	1,57	1,7	17,9	26,3	47,47
Vracs liquides	0,02	4,9	3,1	32,0	40,02
Conteneurs	0,04	11,9	0,2	53,0	65,14
Roro	4,58	13,7	1,3	5,8	25,38
General Cargo	0,03	0,8	1,6	14,5	16,93

son trafic maritime d'ici à l'an 2020 et cela grâce à l'expansion continue du roro et du trafic conteneurisé. Nous savons que de nouveaux postes d'amarrage vont être aménagés dans l'avant-port et que l'on s'efforce actuellement d'y développer et d'y diversifier les trafics. Dans quelques années, le chenal d'accès au port sera approfondi et élargi, ce qui activera encore le trafic. D'après les autorités portuaires ostendaises, on espère avoir doublé le trafic dès 2015, soit quelque 14 millions de tonnes à l'année. Quoi qu'il en soit, Ostende est un port qui a assurément de l'avenir.

H. Rogie

Tableau III - Trafics à prévoir en millions de tonnes	Ostende	Zeebruges
1. Roro		
- en 2002	4,5	13,7
- en 2020	10,3 à 11,4	20,0 à 40,0
2. Conteneurs		
- en 2002	0,04	11,9
- en 2020	0,3 à 2,0	20,2 à 39,5
3. Vracs - General Cargo		
- en 2002	1,6	7,4
- en 2020	1,5 à 1,88	10,8 à 14,5
4. Total		
- en 2002	6,1	32,9
- en 2020	12,1 à 13,8	51,0 à 94,0

NICE TO KNOW

De Belgische driekleur wappert opnieuw op alle wereldzeeën!

De Antwerpse rederij Exmar, één van de grootste transporteurs van vloeibaar gas ter wereld, beheert momenteel een vloot van 46 schepen, waarvan 26 in volle eigendom en 6 in mede-eigendom met andere rederijen. Aangezien, bij KB van 7 mei 2003, de diverse fiscale en sociale maatregelen voorzien in de programmawet van 2 augustus 2002 definitief van kracht werden, heeft Exmar dan ook beslist haar LPG-vloot onder Belgische vlag te brengen; het eerste schip dat terug onder onze vlag kwam is de Methania.

Verder hebben de rederijen van de CMB-groep, nl. Bocimar (transport van droge bulk goederen) en Euronav (petroleumtransport), eenzelfde beslissing genomen; in hun laatste jaarverslag wordt inderdaad aangekondigd dat hun vloot geleidelijk aan onder Belgische vlag zal worden gebracht. Dat geldt eveneens voor de vier grootste petroleumtankers ter wereld (ULCC of Ultra Large Crude Carrier: + 400.000 dwt) waarvan de CMB zeer onlangs voor de helft eigenaar geworden is.

Le drapeau belge flotte à nouveau sur tous les océans du monde!

L'armement anversois Exmar, un des plus grands transporteurs de gaz liquéfiés au monde, gère actuellement une flotte de 46 navires, dont 26 en pleine propriété et 6 en co-propriété avec d'autres armements. Les diverses mesures fiscales et sociales prévues par la loi de programme du 2 août 2002 étant entrées définitivement en vigueur par la publication de l'AR du 7 mai 2003, Exmar a décidé de placer l'ensemble de sa flotte LPG sous pavillon belge; le premier navire arborant à nouveau notre pavillon est le Methania.

Par ailleurs les armements du groupe CMB, à savoir Bocimar (transport de vrac sec) et Euronav (transports pétroliers), ont pris la même décision et dans leur dernier rapport annuel ils annoncent également la mise progressive sous pavillon belge de leur flotte. Il en sera de même des quatre plus grands pétroliers du monde (ULCC ou Ultra Large Crude Carrier: + 400.000 tonnes) dont la CMB vient d'acquérir tout récemment la propriété à raison de 50%.

Belgische kolonisatieprojecten in de 19de eeuw

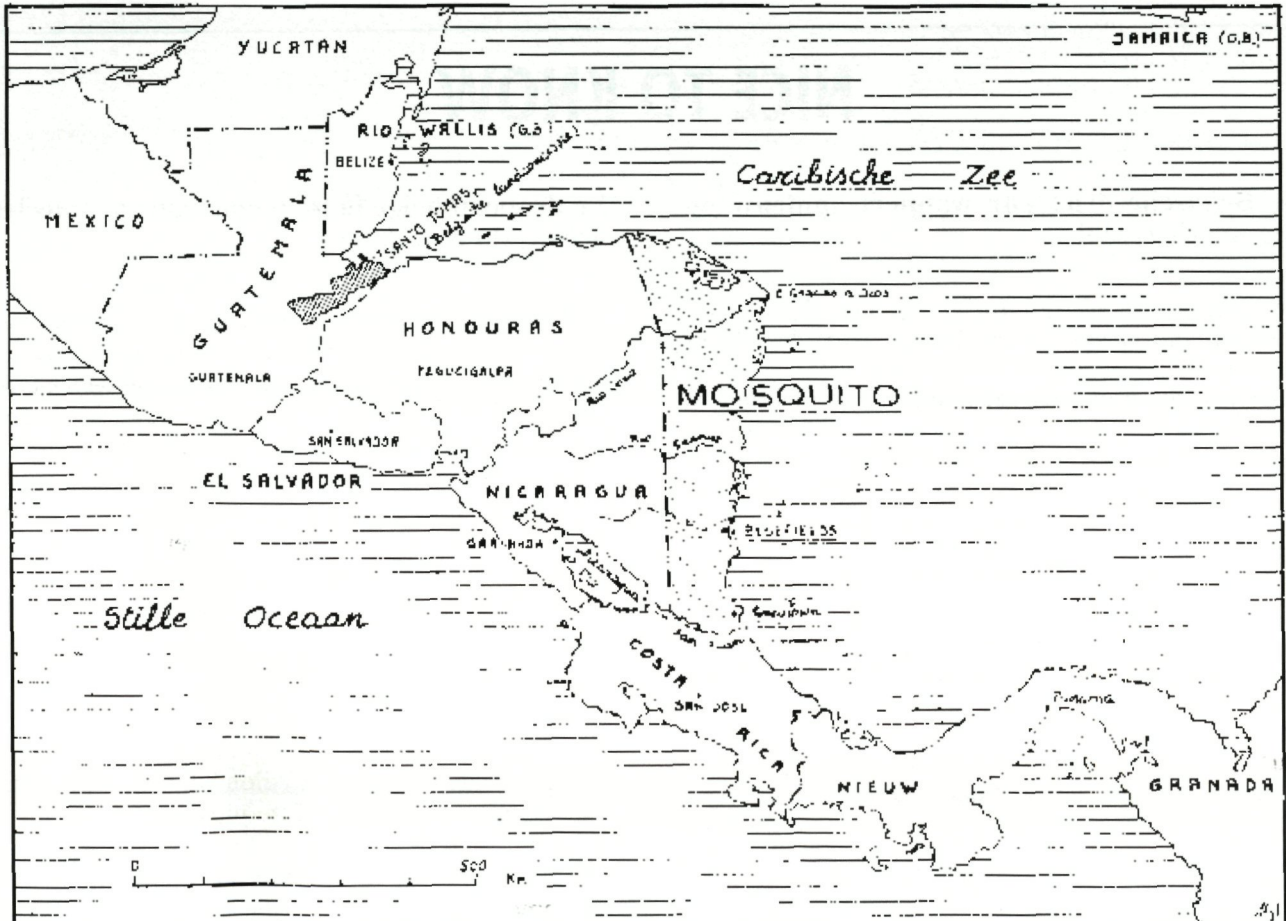
Het Mosquito Protectoraat

Het denkbeeld om een zeekanaal te graven door de landengte van Midden-Amerika dateert reeds van de tijd van de conquistadores. Het werd voor het eerst op papier gezet door de Portugese zeevaarder Antonio Galvano in 1550. Als meest geschikte plaatsen wees hij Panama, Nicaragua en Tehuantepec aan. Het daaropvolgend jaar legde de Spaanse geschiedkundige F.L. de Gomera aan koning Filips II een plan voor om een kanaal te graven, doch het werd afgewezen. Er gingen dan meer dan 200 jaren

overheen alvorens de Spanjaarden opnieuw plannen gingen smeden. In 1771 lieten ze opmetingen verrichten in de Golf van Tehuantepec, doch omdat men er op enorme bodemmoeilijkheden stootte richtte men de blik op Nicaragua waar, in theorie althans, slechts een 20-tal km terrein weg te graven was en voor het overige de loop van de San Juan-rivier en het Nicaragua-meer konden gebruikt worden. De studies werden evenwel stopgezet toen Spanje het in Europa te druk kreeg met oorlogsvoering.

Het Mosquito koninkrijk

Met de onafhankelijkheid van de Spaanse kolonies in Amerika in 1821, begonnen andere landen zich voor een waterweg tussen beide oceanen te interesseren. Meer bepaald Groot-Brittannië, dat als enig Europees land nog over een kolonie op het vasteland van Centraal-Amerika beschikte – Rio Wallis, later Brits Honduras en thans Belize geheten-, waar het zich staande hield spijs het eerder twijfelachtige bezitsrecht. Van daaruit steunden



de Britten Mosquitia op de Atlantische kust van Nicaragua. Dit eigenaardige staatje van ca. 60.000 km², met Bluefields als hoofdplaats, was een vinding van de Britten om vaste voet te houden aan een beloftevolle landengte. Het land telde omtrent 15.000 inwoners, waaronder enkele blanken en verder 6.000 eigenlijke Mosquito's, een gemengde bevolking van indianen en negers die van visvangst leefden en van de teelt van bananen en citrusvruchten. Het was in de 17de eeuw een der geprefereerde vrijbuitersnesten van de Engelse boekaniers. Het was trouwens vanaf 1665 dat al Engeland pogingen ondernam om deze kuststreek, die door de Spaanse heersers verwaarloosd werd, in te palmen. Op dezelfde wijze als Rio Wallis – door het afdwingen van exploitatievergunningen- kreeg het vaste voet in het gebied. Vanaf 1678 stelde de Engelse gouverneur van Jamaica een soort protectoraat in over de Mosquitokust. In 1740 arriveerden negers van de Antillen die er de plaatsen Bluefields en Greytown stichtten. Toen op 15 september 1821 de onafhankelijkheid van de Centraal-Amerikaanse gebieden werd uitgeroepen en op 1 juli de Republiek der Verenigde Provincies van Centraal-Amerika werd gesticht, was de Mosquitokust nog altijd niet onder het gezag geplaatst van de bondsstaat Nicaragua. De interne spanningen die in 1829 leidden tot een regelrechte oorlog tussen de aristocraten van Guatemala en de democraten van El Salvador, speelden geenszins in het voordeel van de leefbaarheid van de Republiek. Na het gewapend optreden van de halfbloed Carrera in 1838 kwam het volgend jaar een einde aan deze Republiek der Verenigde Provincies, die in vijf staten uiteenviel.

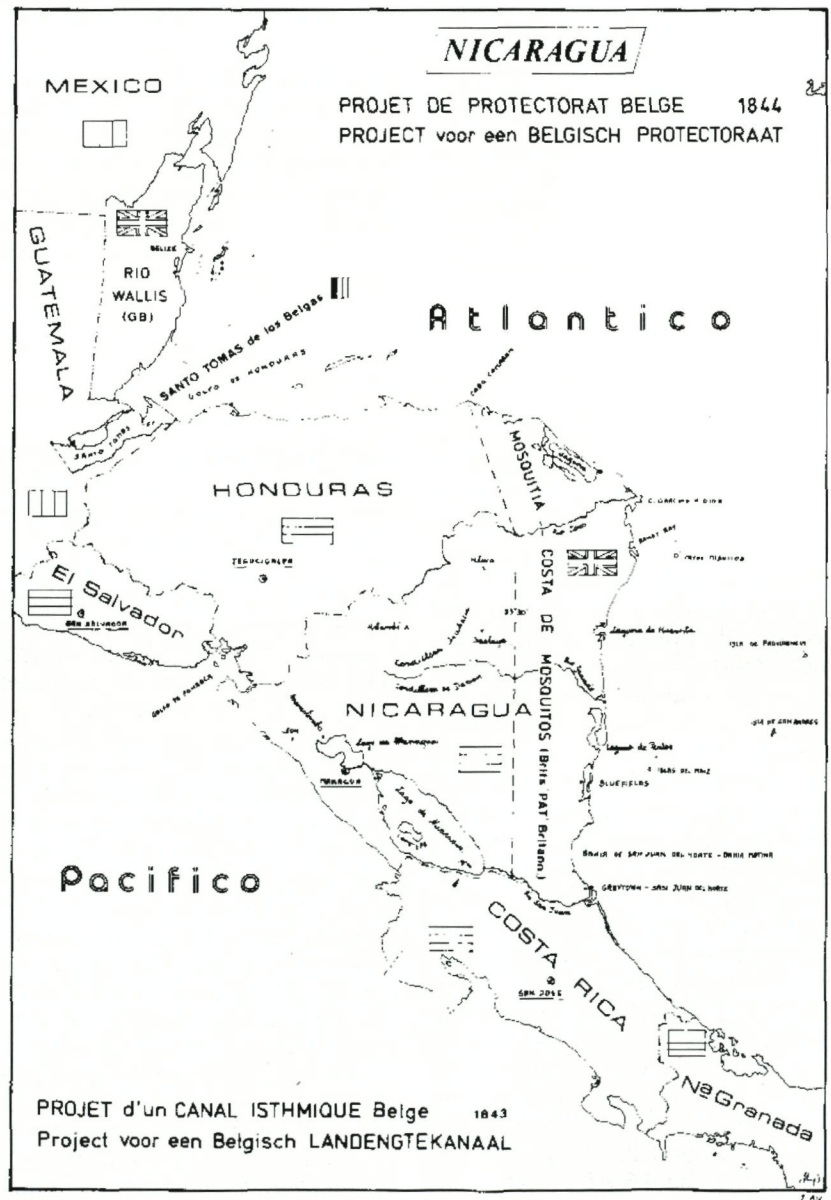
Nog enkele malen werd gepoogd een Unie te vormen – o.m. van 1842 tot 1845-, maar telkens was het van zeer korte duur en was de federale binding steeds losser.

Een protectoraat voor België

In deze periode waren in Noord-Amerika zowel de Britten als de Amerikanen doorgestoten tot in Oregon aan de westkust. Maar de landverbindingen met de oostkust waren onbestaand en in ieder geval was de afstand enorm: 5.000 km.

Over zee liep de weg via Kaap de Goed Hoop aan de uiterste zuidpunt van Zuid-Amerika. Britten en Amerikanen zagen dan ook heel wat in een kortere vaarweg. Weer werden de plannen voor een landengtekanaal bovengehaald en studiegroepen aan het werk gezet. In 1825 werd een Nederlandse maatschappij, waartoe o.m. Pierre Simons, de latere directeur van de Santo Tomas kolonisatiemaatschappij en ontwerper van de eerste Belgische spoorlijn, behoorde bij het onderzoekswerk betrokken. De Nederlanders zetten hun bevindingen op papier maar gaven na de onafhankelijkheid van hun zuidelijke provincies, de door de Centraal-Amerikaanse staten verleende werkingsvergunning terug.

In de daaropvolgende jaren bleef de Latijns-Amerikaanse Republiek de belasting voor een zeekanaal, dat het land grote welvaart kon brengen, gaande houden. Nadat op 7 oktober 1842 ten tweede male een Unie van Amerikaanse Provincies was opgericht, nam de centrale regering in Guatemala een initiatief en zond ze in 1843 Mgr. Jorge de Vitery y Ungo, bisschop van San Salvador, als gevolmachtigd minister naar Brussel. Daar had hij een onderhoud met koning Leopold I en voerde hij besprekingen met de regering en de beheerders van de Belgische kolonisatiemaatschappij, die toen pas haar eerste kolonisten naar Guatemala had gezonden. België leek inderdaad de gepaste gesprekspartner nadat midden 1842 de toen onafhanke-



lijke Guatemaltese regering België een landconcessie van 4.000 km² aan de Santo Tomas baai had verleend en verwacht werd dat weldra enkele duizenden Belgen zich in deze streek zouden vestigen. Wat was de uiteindelijke reden van het bezoek? Mgr. Vitery had een voorstel op zak voor het graven van een landengtekanaal dwars door Nicaragua en hoopte de belangstelling van de Belgische geldmagnaten en zakenlui daarvoor op te wekken. Ons land was een geïndustrialiseerde staat die beschikte over de technische middelen om het project te realiseren.

De Belgische regering benoemde daarop A. 't Kint de Roodenbeke als gevolmachtigde om in de Centraal-Amerikaanse Republiek onderhandelingen over de kwestie te voeren. Bij zijn terugkeer waren de zaken zover gevorderd dat ook de Verenigde Provincies korte tijd nadien hun minister van Buitenlandse Zaken, Francisco Castellón, naar België zonden. Dat was nodig want er was aan de kanaalkwestie een reuzengroot probleem verbonden dat door geen van beide partijen zomaar kon worden opgelost. Aan de Atlantische kust zat inderdaad Engeland met zijn beschermelingen de Mosquito's. Sedert 1841 had Londen zich langs Jamaica om weer opgeworpen als beschermheer van dit gefingeerde volk en het was geenszins van plan dit op te geven. Als België de bedoeling had grootse dingen te verwezenlijken dan moest het dus eerst tot een vergelijk komen met zijn buur over het Kanaal. Voor de Nicaraguanen was het van bij de aanvang duidelijk dat de invloed van Leopold I op het hof in Londen groot genoeg was om Whitehall van zijn beschermheerschappij over Mosquitia te doen afzien. Wat Francisco Castellón aan de regering van J.B. Nothomb te bieden had was dan ook niets minder dan het protectoraat over een landstreek die Groot-Brittannië reeds onder zijn hoede had. En met dit protectoraat tevens een ontwikkelingsplan voor Nicaragua om, zoals onze minister van Buitenlandse Zaken, Graaf Goblet, aan de Belgische gezant in Londen schreef, "orde en regelmaat in de binnenlandse administratie te scheppen en de ontwikkeling te bevorderen van de welvaart en rijkdom die dit land door zijn ligging en vruchtbaarheid biedt".

Dat was heel wat. Maar hoe zou Londen reageren? Onze ambassadeur aldaar, Sylvain Van de Weyer, kreeg in september 1844 de opdracht het Foreign Office over de aangelegenheid te polsen. Want, zo schreef Goblet, "Zijn Majesteit is bereid dit te aanvaarden indien de voorwaarden aanwezig zijn om het renderend voor Nicaragua en voordelig voor de Belgische belangen te maken". Maar het antwoord van Lord Aberdeen, de Britse minister van Buitenlandse Zaken, was kort en bondig: "Het protectoraat zou alleen maar in naam hebben kunnen bestaan, vermits U noch over een vloot, noch over een leger beschikt om het uit te oefenen". Verder kon zijn land geen bemiddeling aanvaarden in zijn geschil met Nicaragua over de Mosquitokust, die volgens de Lord rechtens aan Engeland toebehoorde. Inderdaad, België beschikte nauwelijks over een vloot en uiteindelijk leek de argumentatie van de Britten juist: ons land was nog niet bij machte om overzeese bezittingen te beschermen. En verder was het uitgesloten dat we tegen de zin in van Londen bezit namen van een grondgebied dat het zelf begeerde.

Brits protectoraat en Amerikaans verdrag

Voor België was de zaak definitief afgedaan. Maar voor Groot-Brittannië ging ze naar een hoogtepunt. Toen de Amerikaanse gezant in Nicaragua Washington voorstelde er zichzelf te installeren, reageerde Londen prompt met de bezetting op 1 januari 1848 van Greytown (thans San Juan del Norte) en de proclamatie van een protectoraat over het land der Mosquito's, begrensd door enerzijds de Atlantische kust en anderzijds de meridiaan 84°30' tussen de San Juan rivier en de Rio Coco en vandaar een rechte lijn naar Cabo Camarón. Aldus verhinderde Engeland dat een kanaal zou kunnen gegraven worden zonder haar instemming. Maar onder druk der VS kwam op 19 april 1850 het Clayton-Bulwer verdrag tot stand, waarbij de twee mogendheden zich verbonden de onafhankelijkheid van Centraal-Amerika (op dat ogenblik terug een Unie) te respecteren en voor de gemeenschappelijke bescherming van een eventueel

tot stand gebrachte kanaalzone in te staan. Aan de termen van dit verdrag werd een halve eeuw later gesleuteld door het Hay-Fauncefote verdrag van 8 februari 1900, waarbij de Verenigde Staten zich het alleenrecht voorbehielden om een kanaal te graven, en op 18 november 1901 werd in een ander Brits-Amerikaans akkoord Londen zelfs helemaal gewipt. Inmiddels had Groot-Brittannië op 28 januari 1860 afstand gedaan van de Mosquitokust ten voordele van Nicaragua tegen een jaarrente van 5.000 dollar. Tenslotte sloten de Verenigde Staten op 9 december 1901 een verdrag met Nicaragua waarbij dit land ten eeuwigen dage aan de VS een stuk grondgebied van zes mijl over de ganse lengte van het geprojecteerde kanaal in pacht afstond. Zodoende hadden de VS het laken helemaal naar zich getrokken. En dat was nog maar een begin. Hun invloedssfeer omvatte weldra het ganse Amerikaanse continent, waar ze mettertijd alle Europese naties zouden trachten te verdringen.

Op een haar na had België in Nicaragua de plaats kunnen bezetten die de Amerikanen nu innamen, had Engeland niet halsstarrig vastgehouden aan de Mosquito-kust. Nu waren zowel Londen als Brussel de grote verliezers.

R. Thys

Bronnen

- Aubrin, Charles V. L'Amérique centrale. PUF, 1962.
- Chaunu, P. Histoire de l'Amérique latine. PUF, 1961.
- Hall, C.W. Waar moet het nieuwe Panamakanaal komen? Reader's Digest, 1965.
- Miro P.J. Un jeune état à l'existence précaire. Le Monde, 5.3.1978.
- L'Amérique centrale. Notes & Etude, Doc. Française, 1975.
- Nicaragua/Centraal-Amerika. Winkler Prins, 3de druk 1909 & 6de druk 1952.
- Grosser Historischer Weltatlas. Bayerischen Schulbuch Verlag, 1962.

LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 À NOS JOURS (XIV)



DE L'IMMÉDIAT APRÈS-GUERRE AUX ANNÉES 70

Dès le 20 mai 1945, et donc 12 jours à peine après la capitulation de l'Allemagne, la Royal Navy rendit à la Belgique sa Section belge, qui avait servi toute la guerre en son sein, sous son autorité et son contrôle opérationnel; la Section belge de la Royal Navy devint donc autonome et, dès que prirent fin les accords interalliés de "Mutual Aid" le 8 novembre suivant, elle fut à la charge exclusive du Gouvernement belge.

Cette Section dont le Gouvernement hérita avec quelque surprise, comment va-t-on l'appeler? Dans les textes de l'époque, le Directeur Général de l'administration de la Marine, Mr Henry Devos, l'appelle timidement "reconstitution de la Marine Royale...". On dira encore la "Section navale de l'Administration de la Marine" (à qui on l'a collée). Sur place on dira le "Corps Naval"... mais dans les journaux, on parle déjà de la "Force Navale". Ce qui vient tout naturellement, il me semble, de ce que l'on avait traduit la Royal Air Force par "Force Aérienne"; donc pourquoi ne pas dire aussi "Force Terrestre" pour l'armée belge (reconstituée) et "Force Navale" pour la marine militaire? Cela sonne bien et cela dit bien ce que cela veut dire: une composante d'une force militaire

nationale. Si le vocabulaire maritime était d'accord ce serait parfait; mais on sait que, d'après lui, une force navale de quelque grandeur qu'elle soit, n'est qu'une partie d'un tout qu'on appelle en français une Marine. Mais on sait aussi que le Belge, drapé dans sa belgitude, ne couche pas tous les soirs avec le dictionnaire de l'Académie française! Alors: "What's in a name?" comme disent les Anglais, et d'ailleurs qu'importe la terrine si la soupe est bonne!

On peut croire qu'elle sera bonne la soupe, car tous les ingrédients y sont! Les officiers, aux trois quarts anglicisés, sont rompus à l'art de la guerre sur mer et imprégnés de ce qui se fait et de ce qui ne se fait pas à la Navy, pour laquelle ils ont une énorme considération. Les sous-officiers – ceux du moins qui n'ont pas rejoint leur famille d'armateurs à la pêche – ont reçu des formations de spécialistes dans la Royal Navy, dont ils ne sauraient que faire, si ce n'est au sein d'une marine militaire: à la fois pour faire valoir leurs compétences et pour mettre à profit leur expérience, longue de trois à quatre années de guerre. Et enfin les matelots, "able seamen et ordinary seamen", tous engagés volontaires, tous fêtés et choyés comme des héros. Les uns

savent qu'ils ne le seront qu'aussi longtemps qu'ils porteront cet uniforme et sont prêts à embrasser pour de bon cette carrière; les autres, engagés de dernière minute, ont un goût de trop peu qui les mortifie et qui les porte à espérer égaler les "anciens", dans les jours, les mois et les années à venir, car la guerre n'est pas finie; elle ne s'est pas terminée le 8 mai 45, par la capitulation de l'Allemagne; elle se poursuit en Extrême-Orient et puis surtout sur mer, chez nous, car pour des marins comme eux, la vie continue comme avant, avec ou sans les Anglais: les dragueurs continuent à draguer, les baliseurs à baliser, les pilotes de mer à piloter. Alors pourquoi chercher ailleurs ...?

L'uniforme

Mais puisqu'on n'est plus Anglais et que l'on est redevenu Belge, il faut bien le montrer, car il est nécessaire de se distinguer par quelques signes extérieurs de l'uniforme britannique, ne fût-ce que pour éviter les abus, les malentendus et les équivoques (certains ne s'embarrasseraient pas de scrupules, pour se faire passer pour ce qu'ils ne sont pas!).

On porte au crédit du Lieutenant de Vaisseau J.P. van Dijk d'avoir planté la cocarde émaillée tricolore, noir, jaune et rouge, au beau milieu du "cap badge" d'officier de la Royal Navy, couvrant donc en son centre l'ancre d'argent qui s'y trouve. Et tant pis pour la couronne qui surmonte le tout, qui reste elle, celle des Tudors! Plus tard, nos brodeurs y mettront bon ordre, en remplaçant l'émail par de la broderie et la couronne anglaise par celle de notre petit royaume. L'insigne de casquette des sous-officiers prit le même chemin: c'était clair et pas cher, c'était du Belge!



Le marin belge au pots anglais

Quant à nos matelots, le label "Belgium", brodé sur le haut de la manche pouvait suffire pour un temps; il convenait pourtant de marquer sur leur couvre-chef anglais qu'ils appartenaient à la nouvelle marine militaire belge. Je ne sais qui inventa le ruban de béret frappé aux lettres d'or des initiales ZM-FN (Zeemacht - Force Navale) encadrant une ancre sous couronne (et que les marins goguenards



n'avaient pas tardé à traduire par "Zonder Meisjes-Flauwe Nachten"!), initiales qui, pour un non initié, n'ont aucune signification...; non content d'imposer un ruban de béret qui ne rappelait en rien la notion de Belgique, un dessinateur illuminé (ou une...?) inventa un insigne à porter sur le bras et qui représentait, sur fond de feutrine bleu ciel, une blonde sirène aux seins nus, adossée à une ancre rouge! Cette fois le clergé militaire s'offusqua et fit retirer la chose! Un ancien m'affirme que ce fut le 25 février 1949, jour du passage de la Force Navale du Ministère des Communications à la Défense Nationale!



Premier insigne attribué à la Force Navale en 1945

Quoiqu'il en soit, le marin goguenard cousut malicieusement l'insigne excommunié sous le revers de la manchette de son "jumper", revers qu'il ouvrait ostensiblement une fois passé le redoutable "canot de permissionnaires" qui refoulait tout candidat à la sortie en ville qui n'était pas impeccablement et réglementairement habillé, coiffé, brossé, lavé, peigné et chaussé de godillots "blinquants" (du verbe Nl. blinken-reuire!).

L'approvisionnement en uniformes se fit, au début, en puisant dans les stocks que la Navy nous laissa généreusement, puis par des achats passés en Angleterre et en Belgique

lorsque le rationnement en matières textiles fut levé. Les officiers profitaient des escales de routine et d'entraînement dans les ports anglais pour se commander, à leurs frais, des uniformes chez le très célèbre et omniprésent tailleur de la Navy (j'ai nommé "Gieves Ltd."); les moins chanceux se rabattaient sur Van Hooricks à Anvers, qui depuis des lustres habillait les officiers et marins de la marchande.

Les matelots

Chaque matelot était en principe doté de deux tenues d'uniforme identiques, l'une en bon état pour les sorties à terre et les cérémonies, l'autre pour le travail journalier.

Ces deux tenues étaient en tous points conformes à celles des Anglais que nous avons décrites plus haut. Même col marin, même jumper, même pantalon aux larges jambes marquées des 7 plis traditionnels, même "pots" anglais-le "cap" comme on l'appelait-, même foulard "Nelson" et la cordelière blanche "lanyard" pour ceux qui étaient des engagés volontaires de carrière et qui tenaient beaucoup à se démarquer des simples "miliciens", ces appelés au service militaire.

Sous la pluie ces malheureux n'avaient pour se protéger que l'"oilskin", ce ciré anglais qui n'avait pas comme moindre inconvénient de se coller en une masse compacte lorsqu'on le pliait et le rangeait au fond de son sac; le petit manteau- redingote anglais ne fit plus partie du paquetage du marin belge, de même que la longue écharpe blanche. Par contre, bonne innovation, le matelot fut muni d'un caban (dénomination à la française qui n'a pas cours chez nous) qui est une veste longue (ou un paletot court, comme on veut) fermant croisé par deux rangs de quatre boutons dorés et que nous appelâmes, faute de mieux, le "pilot jacket"; il était du même modèle que celui qui était porté par le Corps de Marine de 1939; ce fut aussi le premier pas vers un retour à l'uniforme traditionnel du marin belge, retour qui allait petit à petit se faire et s'amplifier dans les années à venir.



Tenue de travail

Pour le travail, un jumper et un pantalon de toile bleue remplacèrent avantageusement les salopettes de la Royal Navy; et pour ne pas abîmer le béret de matelot (que nos gaillards croquaient et déformaient affreusement) on leur donna une casquette de toile.

1 Electricien de marine	13 Musicien
2 Radiotélégraphiste-codeur	14 Technicien médical de marine
3 Technicien en électronique	15 Infanterie de marine
4 Scaphandrier-démonteur de mines	16 Contrôleur de constructions navales
5 Personnel administratif	17 Manoeuvrier pont
6 Torpilleur-démonteur de mines	18 Mécanicien de marine
7 Charpentier de marine	19 Personnel de transport
8 Chauffeur	20 Approvisionnement, boucher, boulanger, cuisinier, steward
9 Signaleur-codeur	21 Opérateur asdic
10 Télégraphes	22 Artificier de marine
11 Manoeuvrier armements	23 Manoeuvrier détecteur
12 Réparateur armement naval	24 Police Navale

Des insignes

A. De spécialité

Aux insignes de spécialités de l'Amirauté anglaise succéda rapidement une nouvelle carte d'insignes correspondant aux quelques spécialités dont la marine belge avait besoin. Donc plus de mécaniciens d'aviation, ni autres sophistications propres aux grandes marines. Contrairement aux insignes anglais qui étaient brodés de laine rouge, les nôtres étaient fournis imprimés de couleur jaune sur fond de drap bleu marine. Les sous-officiers se faisaient broder les leurs en fils d'or, comme de bien entendu, à leurs frais!

B. De grade

Les officiers gardèrent longtemps encore les mêmes marques de grade qu'à la Navy. Il n'y avait à ce moment-là (1945 à 1949) aucune concordance avec les grades des Forces Armées, car n'oublions pas que la Force Navale n'en faisait pas partie, n'ayant pas été rattachée au ministère de la Défense Nationale mais bien au département Administration de la Marine, dépendant du Ministère des Communications (tout comme l'étaient la SNCB, le département des PTT et l'Administration des Voies Aériennes). Il n'y avait non plus aucune concordance entre ni alignement sur les grades portés par les officiers de la Marine de l'Etat, au grand déplaisir de certains.

On remarquera que la Force Navale adopta, en traduction des titres anglais, les dénominations traditionnelles belges d'Enseigne, de Lieutenant de Vaisseau et de Capitaines de Corvette, de Frégate et de Vaisseau, quasi identiques à celles en usage en 1830 du temps de la Marine Royale.

Le plus ancien des Capitaines de Vaisseau portait le titre de Commodore et portait un seul gros galon d'or de 40 mm surmonté d'une boucle ronde dite de Nelson, faite elle d'un galon ordinaire de 14 mm. Le premier à avoir porté ce titre fut le chef de corps de la Section navale, le Commander RNR Georges Timmermans, décoré en Angleterre de la Distinguished Service Cross

Dénomination	Dénomination belge	Marques des grades
Midshipman	Aspirant de Marine	Carré blanc du mod. anglais, au collet
Sublieutenant	Enseigne de Vaisseau	1 galon
Lieutenant	Lieutenant de Vaisseau	2 galons
Lt Commander	Capitaine de Corvette	2 galons et demi
Commander	Capitaine de Frégate	3 galons
Captain	Capitaine de Vaisseau	4 galons



A bord d'une Algérie: le Commodore Timmermans, SM le Roi Baudouin et le Chef d'Etat-Major Robins.

(DSC). Disons tout de suite que le titre de Commodore était, dans la Navy comme à la Force Navale, l'appellation d'une fonction supérieure et non un grade. Par exemple, le Commodore Dockyards Chatham était l'officier supérieur qui commandait tous les établissements à terre du port de Chatham; de même le Convoy Commodore était l'officier supérieur commandant un convoi de navires marchands. Dans la Compagnie Maritime Belge (la CMB) des lignes de paquebots de prestige sur le Congo, New-York et Rio de Janeiro, le plus ancien des capitaines de la compagnie portait aussi le titre de Commodore. Et pourquoi ne pas dire également que les présidents des yacht-clubs, en Belgique comme en Angleterre, portent aussi ce titre qui de toute évidence, n'est pas un grade, mais une fonction supérieure.

Les galons des officiers sont tissés de fils d'or sur une âme de soie jaune, du dessin: deux boyaux cul de dé (en clair: deux bourdons encadrant un tissé formant des petits carrés). Ils ont 14 mm de large (le demi-galon 6 mm); la distance entre chaque galon est de 4 mm et la distance du galon inférieur au

bas de la manche est de 7 cm. La boucle Nelson a un diamètre extérieur de 48 mm. Contrairement aux galons portés par les officiers de la Marine de l'Etat, ils font tout le tour du parement de la manche qui elle ne porte pas de petits boutons dorés. Par contre les couleurs des spécialités sont les mêmes: mécanicien-mauve, service-blanc, médecin-rouge; le pont porte évidemment ses galons cousus à même le drap et les électriciens les ont sur fond vert.

Comme le "service dress" est onéreux, beaucoup d'officiers le ménagent et se font confectionner ou font teindre des "battle-dress" modèle armée anglaise, sur lesquels ils font coudre leurs épauettes de grade en lieu et place de la patte d'épaule. Ces épauettes sont complètes, boutons dorés compris, et non pas des manchons; le tout est cousu sur tout le pourtour comme ils le portent sur leur grand manteau d'uniforme qui est et reste le "great coat" à la Force Navale de nos jours, comme à la Navy autrefois.

Il faut aussi remarquer que les officiers qui restèrent à la Force Navale en 1945 abandonnèrent d'un

commun accord les galons spéciaux de RNR et de RNVR qu'ils portaient dans la Navy, pour les galons droits et pleins que seuls portaient les officiers RN¹, se considérant à juste titre comme des officiers d'active et non plus comme des réservistes ou des volontaires.

A la casquette, les officiers supérieurs (frégate et vaisseau) ont la visière recouverte de drap bleu marine, brodée sur son pourtour extérieur d'une guirlande dorée de feuilles de chêne, qu'on continuera à appeler les "scrambled eggs" (oeufs brouillés!); le Commodore en portera deux rangs comme les officiers généraux de la Navy: le Rear Admiral, le Vice Admiral, l'Admiral et l'Admiral of the Fleet.

Les sous-officiers

Les sous-officiers d'alors étaient plus mal lotis que ceux d'aujourd'hui (en 2004) où la politique sociale (!) du ministère leur permet de changer jusqu'à onze fois de galons au cours de leur carrière, car, en effet, la Royal Navy ne connaissait que des "Petty Officers" (P.O.) et des "Chief Petty Officers" (C.P.O.). Seuls ces derniers portaient un service dress comme les officiers; les P.O.'s, eux, portaient le "square rig", la tenue des matelots. Mutatis mutandis, on traduit C.P.O. par "Premier-Maître" et P.O. par "Maître". Au Premier-Maître on donna le service dress et 3 galons d'or de 6 mm inclinés sur les manches et au Maître 2 galons d'or de 6 mm à porter sur sa tenue de matelot.

Mais tout cela allait bientôt changer car la Force Navale passa un beau jour du ministère des Communications au Ministère de la Défense Nationale. Cet heureux événement se produisit le 25 février 1949.

à suivre

CPV(hre) J.-C. Liénart

¹ RNR (Royal Naval Reserve) et RNVR (Royal Naval Volunteer Reserve): galons de 6 mm en zigzag entrelacés. RN = officiers d'active.

La Marine et la lutte contre le terrorisme

La façon dont le terrorisme s'est manifesté le 11 septembre 2001 ainsi que sa magnitude ont révélé une nouvelle dimension de la menace terroriste. La lutte contre le terrorisme a ainsi dû s'ouvrir à des perspectives internationales et encore plus globales. Ce qui était perçu, dans la sphère maritime, comme un danger assez lointain est devenu maintenant une préoccupation première dans la liste des menaces issues d'acteurs non-étatiques. Asymétrique et imprévisible, la menace terroriste requiert des marines le maintien d'une présence en mer, permettant ainsi la collecte d'informations, la surveillance, la protection et les actions d'intervention.

La participation de la Défense dans la lutte contre le terrorisme doit être considérée comme une extension des missions existantes des Forces Armées. Dans un rôle de soutien, le département de la Défense remplit trois tâches principales dans le cadre de cette lutte: collecte et partage d'informations, défense du territoire et interventions dans un cadre international. Dans ces trois rôles, la contribution de la Marine se matérialise au travers des frégates, des navires de lutte contre les mines et des équipes de plongeurs-démineurs, des hélicoptères embarqués ainsi que des «ready duty ships». Cependant ceci s'étend au-delà de l'aide à la nation et du soutien d'agences et d'acteurs gouvernementaux. La lutte contre le terrorisme requiert une coordination d'une efficacité et d'un niveau bien plus élevés entre tous les départements de l'Etat, tant fédéraux que régionaux, ainsi qu'avec toutes les agences concernées dans le cadre d'une indispensable coopération internationale. En 2002 et 2003 la Marine a conduit des patrouilles dans la Mer des Caraïbes, en tant que partie d'une force internationale et en support des opérations de nos Alliés. En 2001, une de nos frégates a mené des opérations de contrôle maritime en Méditerranée Orientale en participant, au sein de la Standing Naval Force Atlantic, à l'opération «Active Endeavour».

Durant la dernière décennie, le centre de gravité de la stratégie

des marines a glissé vers le littoral. Mais au même moment, d'autres menaces émanant d'acteurs non-étatiques sont devenues plus apparentes et leur prolifération dans l'environnement maritime plus inquiétante. Elles incluent la piraterie, le crime organisé sans frontières, le trafic de drogues, les transferts illégaux d'armes et l'immigration clandestine. On constate ainsi une tendance qui affecte toutes les marines pour le futur: une plus grande implication des capacités navales dans des opérations de police (constabulary operations), tant dans les eaux territoriales qu'en haute mer. A long terme, il apparaît néanmoins que ces mêmes capacités sont également bien adaptées pour contribuer à la lutte contre le terrorisme.

Lorsque l'on sait que plus de 80% des échanges mondiaux se font par mer, il est clair que le transport maritime joue un rôle essentiel dans le commerce international ainsi que dans la réalisation du bien-être journalier au sein de nos sociétés occidentales. Les attaques perpétrées contre le USS **COLE** et le MV **LIMBURG** ont établi la réalité du terrorisme maritime. La stratégie des terroristes se base sur des moyens (navires et aéronefs de petite taille, véhicules sans pilote, mines marines, matériel pour armes de destruction massive...) et des méthodes asymétriques (harasement, déstabilisation, attaques directes et indirectes, déni des accès à proximité ou dans les ports vitaux...). Couler un VLCC (very large crude carrier) dans l'un des détroits stratégiques du globe, voire même faire exploser un pétrolier, un chimiquier ou un navire transporteur de gaz naturel dans un port d'intérêt vital sont des modes d'action réalistes pour des terroristes. La sécurité des voies de communications maritimes, des détroits et passages stratégiques, ainsi que des ports et des infrastructures maritimes est devenue une plus grande préoccupation, non seulement du point de vue de la navigation et de l'environnement, mais aussi dans une perspective de sécurité nationale. Les exigences dans le cadre de la protection de nos approches

maritimes pourraient bien ne faire qu'augmenter dans le futur.

Afin de faire face à ces menaces, il faut disposer de capacités maritimes, non seulement dans une posture défensive dans la zone littorale, mais aussi en haute mer afin d'y être proactif et de permettre une détection avancée. Une réponse devrait être élaborée au niveau européen en visant une surveillance maritime intensifiée au travers des forces navales européennes ainsi qu'une garde-côte européenne. Pour faire face à ces multiples missions et tâches, la Marine se doit au minimum de maintenir une capacité d'escorte afin de pouvoir exécuter des missions de surveillance et d'être capable d'agir effectivement avec une gamme appropriée d'options et d'usages de la force.

La protection des ports est aussi vitale pour la nation. Les mines marines sont des armes simples, efficaces et bon marché que les organisations terroristes sont à même d'acquérir et d'utiliser. Quoique moins probable, cette menace ne peut être totalement écartée. Des mines posées dans les approches ou dans l'estuaire de l'Escaut, par exemple, peuvent avoir des conséquences économiques graves dépassant de loin un cadre purement belge. La Marine focalise actuellement une partie de ses investissements dans l'amélioration de ses capacités défensives de lutte contre les mines dans ces domaines critiques et vulnérables.

Une approche multinationale de la lutte contre la menace terroriste est d'une grande importance à long terme. Le contrôle et la surveillance des flux commerciaux maritimes sont cruciaux dans la prévention du terrorisme maritime et la protection du commerce. La Belgique, en tant que nation maritime, se doit de continuer à assumer ses responsabilités et de participer équitablement à la sécurité des espaces maritimes.

CPF BEM J. Saussez, M.A

Oorsprong en historiek van de Belgische Marineschilders v.z.w.

In 1934 nam de heer Henry De Vos, directeur-generaal van het Zeewezen, het initiatief om met de vereniging "Les Peintres de la Mer" om de twee jaar een tentoonstelling te brengen in het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel. Deze prestigieuze tentoonstellingen kenden een groot succes en bleven lopen tot in de helft van de jaren zestig. De vereniging stierf echter een stille dood ingevolge ouderdom van de leden en door de onenigheid tussen twee strekkingen waarvan een, gesproten uit de realiteit van de maritieme wereld, bestond uit "varenden" die hun binding met de zee in hun kunst weergaven, en een andere groep kunstenaars waaronder zeer bekende die wel de romantiek van het maritieme thema weergaven maar duidelijk gebrek hadden aan de ondervinding van een maritieme loopbaan.

In 1983 besliste een kleine groep schilders die allen de passie deelden van hun voorgangers -zoals o.m. commandant Louis Royon en Maurice Pauwaert, zeezeiler en uitgever van het maandblad "Wandelaer & Sur l'Eau"- een tentoonstelling te organiseren. Deze tentoonstelling, die plaats had in de lokalen van de Brussels Royal Yacht Club, bracht diversen onder hen op het idee om opnieuw een vereniging op te starten waarvan de leden over een degelijke maritieme ervaring beschikten en een artistieke opleiding op academische niveau hadden genoten. In 1991 werd de vereniging "De Belgische Marineschilders" (B.M.S.) opgericht. Stichtend voorzitter was Georges Remi jr.-neef van Kuifje-tekenaar Georges Remi (Hergé)-; hij werd opgevolgd door kapitein t.l.o. Wim

Lafère. De huidige voorzitter is marineschilder en zeezeiler Bob De Bruycker. Heden ten dage telt de vereniging vijftien leden. Velen onder hen zijn opgenomen in "The Dictionary of Seapainters of Europe and America", uitgave 2000, door E.H.H. Archibald, conservator of oil paintings, Greenwich Maritime Museum. In juni 2000 werden enkele leden van de B.M.S. door de stafchef van de Marine gehonoreerd met de titel "Officiële schilder van de Marine".

Jaarlijks worden door de B.M.S. op diverse plaatsen in het land tentoonstellingen gehouden. Wegens hun nauwe band met de Belgische Marine werden de marineschilders als eregasten uitgenodigd op het "Salon de la Marine 2001" in het Palais de Chaillot te Parijs. Ook in andere buurlanden waren ze present o.m. in 1994 in Lissabon met een delegatie op de nationale tentoonstelling in de Academia de Marinha en in 2001 in Gillingham (GB).

Het staat uiteraard eenieder vrij zich marineschilder te noemen maar niet iedereen wordt zomaar lid van de Vereniging van Marineschilders. Jaarlijks worden kandidaten voorgesteld aan een jury voorgezeten door de stafchef van de Marine en samengesteld uit prominenten uit de academische en culturele kringen en de koopvaardij, bekende verzamelaars en marineschilders. Geselecteerde kandidaten kunnen na een proefperiode van drie jaar definitief deel uitmaken van de vereniging.

Geïnteresseerde kandidaten die over voldoende maritieme ervaring beschikken en een degelijke artistieke opleiding hebben genoten,

staat het vrij zich met een vijftal originele werken, schetsboeken en curriculum vitae te presenteren op de jaarlijkse juryzitting georganiseerd door de Belgische Marine. De datum van die zitting wordt bekend gemaakt in de maritieme bladen.



Voor meer inlichtingen kan men terecht op

tel/fax 03/271.09.71,

op E-mailadres

bob.debruycker@antwerpen.be,

op website

www.belgamarine-painters.com.

of op volgend adres:

de Belgische Marineschilders

v.z.w.,

Bakkerstraat 45, 2140 Antwerpen.

Origines et historique de l'a.s.b.l. Les Peintres de Marine belges

En 1934, à l'initiative de Monsieur Henry De Vos, directeur général de l'Administration de la marine, "Les Peintres de la Mer" décidèrent d'organiser tous les deux ans une exposition de leurs oeuvres au Palais des Beaux-Arts à Bruxelles. Ces expositions prestigieuses connurent un grand succès et elles eurent lieu jusque vers la moitié des années soixante. Mais l'association mourut de sa belle mort non seulement en raison du vieillissement de ses membres mais également à la suite d'une dissension profonde entre deux tendances, dont une qui comprenait principalement des "navigants" qui exprimèrent dans leurs oeuvres leurs liens profonds avec la mer, et une autre qui était composée d'artistes parmi lesquels plusieurs de très connus qui exprimaient certes avec beaucoup de talent le romantisme du thème maritime mais qui néanmoins manquaient nettement d'expérience de la vie et du métier de marin.

En 1983 quelques peintres, qui tous partageaient la passion de leurs illustres prédécesseurs tels e.a. le commandant Louis Royon et Maurice Pauwaert, yachtman de haute mer et éditeur de la revue "Wandelaer & Sur l'Eau", organisèrent une exposition de leurs oeuvres au Brussels Royal Yacht Club. A cette occasion plusieurs d'entre eux lancèrent l'idée d'une nouvelle association dont les membres disposeraient à la fois d'une expérience maritime sérieuse et d'une formation artistique au niveau académique. En 1991 fut fondée l'a.s.b.l. "Les Peintres de marine belges". Le président-fondateur en fut Georges Remi jr.-cousin de Georges Remi (Hergé), le créateur

de Tintin-; ensuite la présidence fut assumée par le capitaine au long cours Wim Lafère. Le président actuel de l'a.s.b.l. est Bob De Bruycker, peintre de marine et yachtman de haute mer. A l'heure actuelle l'association compte quinze membres. Plusieurs d'entre eux sont repris dans "The Dictionary of Seapainters of Europe and America", édition 2000, de E.H.H. Archibald, 'conservator of oil paintings' du Musée maritime de Greenwich. En juin 2000 le chef d'état-major de la Marine a conféré le titre de "Peintre officiel de la Marine" à quelques membres de l'association.

L'a.s.b.l. organise chaque année des expositions en divers endroits du pays. En raison de leurs liens étroits avec la Marine belge, quelques peintres de marine furent les invités d'honneur du "Salon de la Marine 2001" au Palais de Chaillot à Paris. Une délégation fut également présente en 1994 à l'exposition nationale de l'Academia de Marinha à Lisbonne ainsi qu'en 2001 à Gillingham en Grande-Bretagne.

Il va de soi que chaque peintre est libre de se nommer peintre de marine mais cela ne signifie pas que tout peintre de la mer soit d'office accepté comme membre de l'association. Chaque année les candidatures sont soumises à un jury d'évaluation présidé par le chef d'état-major de la Marine et composé par ailleurs de plusieurs personnalités du monde académique et culturel et de la marine marchande, ainsi que de peintres de marine et de collectionneurs réputés. Après une période probatoire de trois ans les peintres sélectionnés deviennent

membres à part entière de l'association.

Les candidats intéressés qui disposent d'une solide expérience maritime et des qualités artistiques requises, sont priés de se présenter, munis de cinq oeuvres originales, de leurs carnets de croquis et de leur curriculum vitae, à la session du jury organisée par la Marine belge. La date de cette session est annoncée dans les revues martimes.



**Pour toutes informations
complémentaires:**

tél/fax 03/271.09.71

E-mail

bob.debruycker@antwerpen.be

Website:

www.belgamarine-painters.com.

ou à l'adresse suivante:

Peintres de marine belges
a.s.b.l.

Bakkerstraat 45, 2140 Anvers.

NICE TO KNOW

Oproep aan de oud-gedienden van de Zeemacht

Neptunus ontvangt regelmatig verzoeken van oud-gedienden die op zoek zijn naar ex-collega's die op hetzelfde schip gevaren hebben. Aangezien de oude bemanningslijsten voor het merendeel onvindbaar of onbruikbaar zijn (overlijden, adresverandering...) verzoeken wij onze lezers die in dienst geweest zijn bij de Zeemacht en/of de Marine ons volgende gegevens te willen bezorgen:

Appel aux anciens de la Force Navale

Neptunus reçoit régulièrement des demandes d'anciens de notre Force Navale à la recherche d'ex-collègues ayant navigué sur le même navire. Les anciennes listes d'équipage étant pour la plupart devenues introuvables ou difficilement exploitables (décès, changements d'adresse...), nous demandons à nos lecteurs ayant servi à la Force Navale et/ou à la Marine de bien vouloir nous communiquer les données suivantes:

- Naam - Nom**
- Voornaam - Prénom**
- Adres - Adresse**
- Stamnummer - N° de matricule**
- Graad - Grade**
- Indiensttreding - Date d'incorporation**
- Specialiteit - Spécialité**
- Schip nr 1 - Navire 1**
- Schip nr 2 - Navire 2**
- Schip nr 3 - Navire 3**
- Schip nr 4 - Navire 4**
- Schip nr 5 - Navire 5**
- Basis nr 1 - Base 1**
- Basis nr 2 - Base 2**
- Basis nr 3 - Base 3**

Zoals u zal zien vragen wij u de namen op te geven van de vijf schepen waarop en de drie basissen waar u het meeste tijd hebt doorgebracht.

Al deze gegevens zullen in een database ingevoerd worden. In de loop van april 2005 kan iedereen een complete lijst krijgen van ex-collega's, die wellicht aan de basis zal liggen van nieuwe samenkomsten en het organiseren van heuglijke gebeurtenissen.

Comme vous pouvez le constater, nous demandons de remplir le nom des cinq navires ainsi que des trois bases navales où vous avez passé le plus de temps.

Ces données seront exploitées en base de données. Chacun pourra obtenir dans le courant du mois d'avril 2005 une liste complète d'ex-collègues qui constituera peut-être la base de nouvelles rencontres et de nouvelles initiatives d'organisation d'événements entre vous.



KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

KVK	Y.	DELBRASSINE	26/03/2004
KVK	J.	DUJARDIN	26/03/2004
2VZ	K.	CLEVERS	27/10/2003
2VZ	O.	DEVIS	27/10/2003
2VZ	B.	LECOCQ	27/10/2003
2EV	E.	MARIAGE	27/10/2003
OMC	J.	ANDRIES	26/03/2004
OMC	R.	DECLERCK	26/03/2004
MPC	S.	JACQUET	26/03/2004
MPC	A.	VANDER BRUGGHEN	28/03/2004
1OM	H.	CLAEYS	26/03/2004
1OM	P.	DEBLAUWE	26/06/2004
1OM	N.	DEKESEL	26/03/2004
1MP	J.	PEISKER	26/12/2004
1OM	I.	REGENT	26/09/2004
1OM	P.	SACCASYN	26/03/2004
SMU	F.	GOEMAERE	26/06/2004
1MC	P.	LANGEN	26/03/2004
1MC	M.	LATAIRE	26/03/2004
1MC	E.	MASSART	26/03/2004
1MC	G.	VANHESTE	26/06/2004
1MR	K.	DESCHUYMER	26/06/2004
1MR	S.	VAN RILLAER	26/06/2004
MTR	J.	DE BUYSSCHER	31/12/2002
2MR	W.	BRENDONCK	26/03/2004
2MR	M.	CUSTERS	26/03/2004
2MR	J.	DE CRAMER	26/03/2004
2MR	C.	DE DONDER	26/03/2004
2MR	R.	DEJONGHE	26/03/2004
2MR	B.	DESMET	26/03/2004
2MR	S.	DESTATSBADER	26/03/2004
2MR	J.	DICKX	26/03/2004
2MR	J.-F.	DUBOIS	26/03/2004
2MR	H.	FRACKIEWICZ	26/03/2004
2MR	N.	HAMDANI	26/03/2004
2MR	A.	JACQUES	26/03/2004
2MR	D.	JALET	26/03/2004
2MR	D.	JARBATH	26/03/2004
2MR	J.	JONCKHEER	26/03/2004
2MR	L.	LALLEMAND	26/03/2004
2MR	C.	PEISKER	26/03/2004

2MR	J.	POLLING	26/03/2004
2MR	S.	POLOME	26/03/2004
2MR	M.	POSSENIER	26/03/2004
2MR	K.	PROVOST	26/03/2004
2MR	M.	RINGLET	26/03/2004
2MR	G.	RYON	26/03/2004
2MR	Y.	SANTY	26/03/2004
2MR	C.	SIMOENS	26/03/2004
2MR	G.	TAXQUET	26/03/2004
2MR	A.	TIRARI	26/03/2004
2MR	H.	TONG	26/03/2004
2MR	I.	VAN DE VEIRE	26/03/2004
2MR	H.	VAN KERCKHOVEN	26/03/2004
2MR	F.	VANDERHAEGHE	26/03/2004
1KC	Y.	DE MEULENAERE	26/03/2004
1QC	C.	DEBROEK	26/06/2004
1KC	P.	DEVOLDER	26/03/2004
1QC	E.	MARCHAL	26/03/2004
1QC	G.	ROLAND	26/03/2004
1KC	P.	VAN POUCKE	26/06/2004
1KC	F.	VANNESTE	26/03/2004
1QC	J.	WILLEM	26/03/2004
QMC	O.	VAN DEN BUSSCHE	26/03/2003
QMT	S.	DOMINIQUE	26/06/2004
QMT	F.	ENGLEBERT	26/03/2004
QMT	F.	FELIX	26/03/2004
QMT	L.	GREBEUDE	26/03/2004
QMT	J.	LENAERTS	26/03/2004
QMT	M.	POLET	26/03/2004
KMT	E.	WILLEM	26/03/2004
1MT	R.	AISSATI	1/04/2004
1MT	B.	BARBIER	1/03/2004
1MT	G.	CRESENS	1/05/2003
1MT	K.	DEMAERTELAERE	1/02/2003
1MT	A.	GOART	1/04/2004
1MT	S.	LEPLAE	1/03/2004
1MT	S.	MARIEN	1/10/2003
1MT	V.	RODRIGUEZ CEA	1/04/2004
1MT	D.	SEGRS	1/04/2004
1MT	G.	TOUSSAINT	1/04/2004
1MT	C.	WAUDOIT	1/04/2004

AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

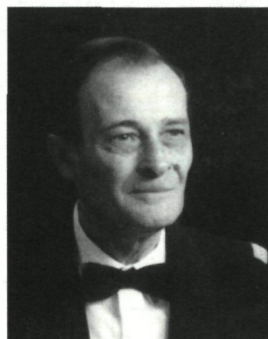
Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
ACHARNE	A693	FR	22/04/2004	26/04/2004	GENT
GLAIVE	P671	FR	22/04/2004	26/04/2004	GENT
BAD RAPPENAU	M1067	GE	30/04/2004	14/05/2004	ZEEBRUGGE
ZIERIKZEE	M862	GE	24/05/2004	28/05/2004	OOSTENDE
L.E. ROISIN	P51	IRL	1/06/2004	7/06/2004	BRUSSEL
ZIERIKZEE	M862	GE	8/06/2004	8/07/2004	ZEEBRUGGE
GEPARD	P6121	GE	14/06/2004	15/06/2004	ZEEBRUGGE
GREIF	P6116	GE	14/06/2004	15/06/2004	ZEEBRUGGE
KONDOR	P6117	GE	14/06/2004	15/06/2004	ZEEBRUGGE
KORMORAN	P6120	GE	14/06/2004	15/06/2004	ZEEBRUGGE
NAMEJS	M03	LIT	21/06/2004	22/06/2004	OOSTENDE
SULEV	M412	LIT	21/06/2004	22/06/2004	OOSTENDE
VETRA	A41	LIT	21/06/2004	22/06/2004	OOSTENDE

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

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



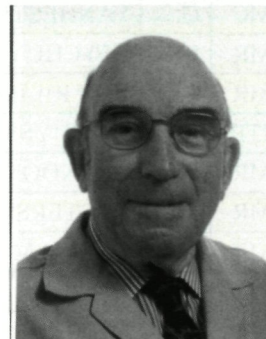
IKC W. RAEYMAEKERS



FKP(B.D.) W. VAN HOUDT



IOM(B.D.) H. BOSSUYT



IMC(B.D.) R. OFFERMANS



IMC(B.D.) J. VAN LAER



IKC(B.D.) J. VERLINDE

MTC C. PANY
CPC(E.R.) J. HUGÉ
IMC(B.D.) E. BOUCQUEZ
IMC(E.R.) R. SCHEYS

Met rust

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



OMC(B.D.) E. HOSTE



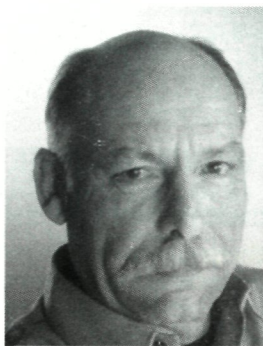
OMC(B.D.) R. VAN HOOREBEKE



IMC(B.D.) A. CLIERIECK



MTC(E.R.) J. LERATE



IQC(E.R.) G. DUBOIS



IQC(E.R.) G. HILSON



IKC(B.D.) E. KLUTSCH



IKC(B.D.) A. VANHOECKE

FKP(B.D.) G. DE RUYTTER
1LZ(B.D.) C. CECAT
1LZ(B.D.) F. DECLERCK
1LZ(B.D.) M. DE MEULENAERE

1LZ(B.D.) M. DE RIDDER
1LZ(B.D.) R. LINTHOUT
1MP(E.R.) E. BEECKMAN
1MC(B.D.) G. DE BRUYCKER

1QC(E.R.) A. FREJEAN
1KC(B.D.) F. MEERSCH

Mise à la pension

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

LEDEN WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - KRAAINEM
BAERT H. - HASSELT
BAES M. Eerste Kwartiermeesterchef - OOSTENDE
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
HOUTAIN-LE-VAL
BECKERS L. - LEFFINGE
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BELLEMANS R. - TUBIZE
BERGEZ J. Capitaine de corvette - BRUGGE
BERO M. - OOSTENDE
BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - VLISSEGEM
BIEBUYCK M. Erefregatkapitein - WAASMUNSTER
BODEN H. Kapitein-ter-zee (R) - OOSTKAMP
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHIS B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRACKE A. Fregatkapitein - DE PINTE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
BULCKE R. - TURNHOUT
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
CAEYZEELE-BERTHELIS F. - BOEZINGE
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE LE CHATEAU
CLAES-VAN WAES A. - BRUGGE
CLAEYS Ch. - KNOCKE-HEIST
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
CUYPERS-WOUTERS C. Mevr. Wwe. - BRUGGE
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DEBBAUT A. - OOSTENDE
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
BRUXELLES
DECLERCK F. Luitenant-ter-zee (b.d.) - LANGEMARK
DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES
DECORTE B. - OOSTENDE
DE CRAMER V. - GENT
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.M.
Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BRUXELLES
DEFEYT A. - BRUXELLES
DEHAENE-VERBEKE J.-L. - VILVOORDE
de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
SERVILLE
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN
DE KIMPE E. - RUPELMONDE

DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO
DE METS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - VARSENARE
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
DENAUIW J.-L. Eerste meester chef - SNELLESEM
DEPOORTER V. - HOEVENEN
DEROO J. - DESTELBERGEN
DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DE VALKENEER F. - WATERLOO
DE VOS J. Kapitein-ter-zee - DAMME
DE WACHTER M. - MERKSEM
DE WACHTER W. - BORGERHOUT
DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DUHOUX J.M. - KNOCKE-HEIST
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. - GENT
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
ECTORS M. Flottielje admiraal - HOFSTADE
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
ESCH P. - BRUXELLES
FAICT M. - BRUGGE
FALASCA A. - CHIEVRES
FILIAERT A. - LAARNE
FILIAERT N.V. - GENT
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
GHEYSSENS G. - ITTERBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOETHALS W. Flottielje admiraal - VINKT
GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT
GOUSSAERT F. Fregatkapitein - ST.-STEVENS-WOLUWE
GROESEMANN M. Capitaine - IXELLES
GUILLAUME C. Eerste Kwartiermeesterchef - AUDERGHEM
HACHA Ch. - HERENT
HAP V. Korvetkapitein - ASSEBROEK
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES
HELLEMANS C. Vaandrig-ter-zee - Wilrijk
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERMIS - OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
HEUSDENS R. - STOU MONT
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUSSEAU DE LEHAIE CL.
Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - MONS
HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITTERBEEK
HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. - LASNE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM

KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LEFEVRE-SEYNAEVE C. Mevr. Wwe - OOSTENDE
LEJUSTE R. - RENAIX
LEKEUX R. - OTTIGNIES
LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
LIENART J.-CL. Capitaine de vaisseau (e.r.) - OOSTENDE
LION J.-L. - BRUXELLES
LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
LURQUIN-BODENGHIE J. Mme. Vve. BRUXELLES
MAES E. Erefregatkapitein - AALST
MAES F. - BRASSCHAAT
MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
MARSIA L. Capitaine de vaisseau - VIRGINAL-SAMME
MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MEES E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
MICHIELSENS M. Ere Eerstemeester-chef - ST. ANDRIES
MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
MULTI N.V. - KRUIBEKE
NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
KEMPEN
NAVDETANT - ANTWERPEN
NYSSSEN L. - VERVIERS
PANESI R. - OOSTENDE
PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN
PERMENTIER-SCHALTIN F. - AALST
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
PIERARD R. - JAMBES
PIRONGS P. - OEVEL
POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
PORTA M. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - GISTEL
POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE
PRAET P. Luitenant-ter-zee 1^e Kl.(R) - DRONGEN
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE
QUAIRIAUX B. - BRAINE-LE-CHATEAU
RASQUIN R. - BRUXELLES
RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
RAVET L. - BRUXELLES
REYNIERS O. Eerste meester-chef (b.d.) - ST. NIKLAAS
RIJCKAERT C. fregatkapitein - WILRIJK
ROSIERS J. Amiral de division - BRAINE L'ALLEUD
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
SANDRAS Ph. - BREDENE
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (b.d.) - BREDENE
SEVERIN R. - BRUXELLES
SIEGERS A. - TURNHOUT
SIMONS J.M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPELLEN
STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
SUYS S. Korvetkapitein - ASSEBROEK
TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - TERVUREN

TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THE NELSON SWEEPERS - TIENEN
THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de division (R)
BRAINE L'ALLEUD
THYS R. - EDEGEM
TOREMANS G. - KESSEL-LO
TRUSSART B. - BRUXELLES
VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe Erefregatkapitein
OOSTENDE
VAN BELLE L. - SINT-AMANDSBERG
VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
VAN BUSSEL Maryse - Fregatkapitein MAB dr. - GENT
VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R)
COURT ST. ETIENNE
VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
VANDENBERGHE F. - MUIZEN
VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R)
MECHELEN
VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK
VAN DER BEKEN - BOUSSU
VANDERPERREN F. Korporaal Chef (b.d.)
STERREBEEK-ZAVENTEM
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein
CONCARNEAU FINISTERE
VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN
VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
VAN NECK D. - AALST
VANOVERBEKE Ph. Fregatkapitein - KOEKELARE
VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT
ANTWERPEN
VERRIEST H. - OOSTKAMP
VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
VOITH S.A. - BRUXELLES
VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT
OOSTENDE
WARNAUTS P. Amiral de division - BRUGGE
WYNSBERGHE J. Luitenant-kolonel - BRUGGE
YACHT CLUB DE LA HAUTE MEUSE ASBL - STAVE
YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 15 juni 2004
Clôturé à la date du 15 juni 2004



Als "huis" voor sensoren en luchtvaartelektronica van EADS, bundelt de Business Unit *Defence Electronics* de technologieën in de sector van de sensoren voor alle platformen die wereldwijd gebruikt worden door strijdkrachten en veiligheidsdiensten.

Defence Electronics levert componenten en deelsystemen gebaseerd op de meest vooruitstrevende technologieën op het gebied van radars en elektronische oorlogsvoering. Bovendien worden door de Business Unit luchtvaartelektronica systemen op punt gezet en geproduceerd voor de verschillende vliegplatformen evenals de elektronica voor grondverdedigingssystemen, pantservoertuigen en oppervlakteschepen.



À titre de « maison » des capteurs et de l'avionique d'EADS, la Business Unit *Defence Electronics* rassemble les technologies du secteur des capteurs pour toutes les plates-formes utilisées au plan mondial par les forces armées et les forces de sécurité.

Defence Electronics fournit des composants et sous-systèmes sur la base des technologies les plus avancées en matière de radars et de guerre électronique. De plus la Business Unit met au point et fabrique des systèmes avioniques pour les différentes plates-formes aériennes, ainsi que l'électronique pour les systèmes de défense basés au sol, les blindés et les bâtiments de surface.

EADS Defence & Security
Systems Belgium NV

Siemenslaan 16
B-8020 Oostkamp

Phone: +32 (0) 50. 831-802
Fax: +32 (0) 50. 831-803

www.eads.com