

Het Belgisch maritiem Rijnsmaldeel

Heel wat militairen in dienst bij onze huidige Marine weten weinig of niets over hun voorgangers bij de toenmalige Zeemacht die na WO II hebben deelgenomen aan de bezetting van West-Duitsland. Op hun beurt wisten deze laatste evenmin iets over het marinepersoneel dat zijn plicht vervulde op de Rijn bij de bezettingsmacht na WO I. Ter herinnering even een kort overzicht van deze laatste alvorens dieper in te gaan op de geschiedenis van ons Rijnsmaldeel na WO II.

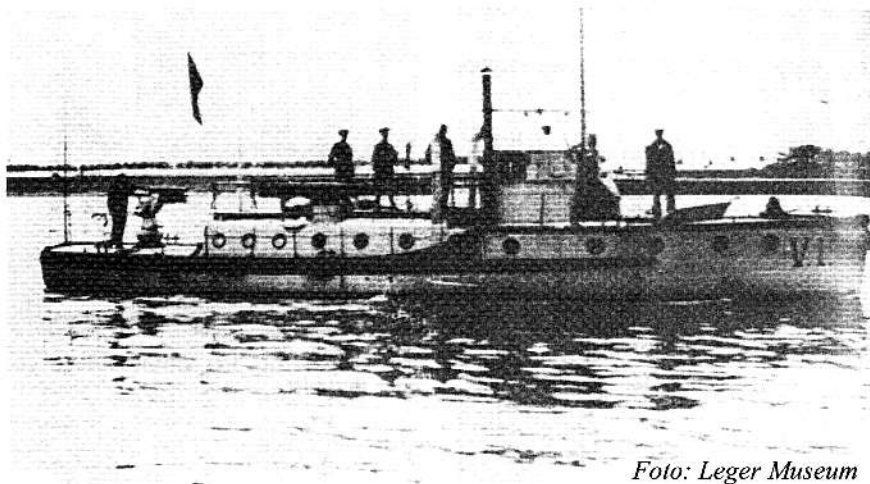


Foto: Leger Museum

A. La Flottille du Rhin (alles was toen nog in het Frans)

Na de wapenstilstand van 14-18 richtte het Geallieerd Commando een controledienst voor de Rijn op. België en Frankrijk werden verzocht een flottielje te sturen om er toezicht uit te oefenen. België nam een kleine 180 km, van de Nederlandse grens tot Keulen, voor zijn rekening.

Kolonel E. F. Cornellie¹ had in maart 1917 te Grevelingen en iets later te Calais het 'Dépôt des Équipages' opgericht met het oog op het vormen van een toekomstige Marine. In mei 1919 stuurde hij commandant Georges Goor² naar Homberg-Essen met onze oude kanonneerboden **Argus** en **Police de la Rade III**, die door de Neder-

De kleine riviersnelboten in 1922

landse regering waren vrijgegeven nadat ze in 1914 op de Schelde in beslag genomen waren bij hun aftocht uit Antwerpen. Samen met luitenant-kolonel Dumont van de Belgische bezettingsmacht en die deel uitmaakte van het Geallieerd Commando, stelde commandant Goor orde op zaken. De beschikbare vaartuigen die al ter plaatse waren moesten de landstrijdkrachten ondersteunen. De twee landmachtdivisies in dit gebied kregen elk een gelijk aantal vaartuigen: een deel stroomafwaarts vanuit Homberg en het andere stroomopwaarts vanuit Heerdt. Beide flottieljes bestonden uit opgeëiste Duitse vaartuigen van allerlei slag, inclusief hun beman-

ning, en stonden onder het bevel van kapitein Margraff. De legerleiding bleek echter niet tevreden bij de uitbating, en alle zorgen die ze met zich meebracht, van zulk legeronderdeel. Van 1920 tot 1922 telde onze Rijnflottielje één officier en ongeveer 400 manschappen voor 17 eenheden (negen sleepboten en een aantal 'barges', alsook een groot toeristschip, de Undine; veel van die vaartuigen waren al dan niet gewild regelmatig buiten dienst). Luitenant-kolonel Dumont richtte zich tot D.T.M.³ in Antwerpen met het verzoek om de Duitse bemanning door Belgisch marinepersoneel te vervangen, wat toegestaan werd. D.T.M. voerde vervolgens

¹ Emile F. Cornellie: meer over deze illustere persoon in Neptunus nr. 279, blz. 75.

² Georges Goor: als officier bij de Staatsmarine in 1910 naar het Moëro-meer in Katanga gezonden voor het opstarten van een visserijproject van IBIS. Verrast door de oorlog in 1914 gedroeg hij zich bijzonder heldhaftig door met rudimentaire middelen de Keizerlijke Duitse Marine buiten strijd te stellen op het Tanganyka-meer. Bij zijn terugkeer uit Afrika vervoegde hij het depot te Calais. Op 5 september 1918 kreeg hij als kapitein-commandant het bevel over het visserijwachtschip Ville d'Anvers; in oktober patrouilleerde hij met dit vaartuig langs de Belgische kust en op 15 november liep hij Oostende binnen met aan boord het volledig bemanningsdepot. Op 5 februari 1919 gaf hij de Ville d'Anvers terug aan het Zeewezen en in mei van dat jaar werd hij door kolonel Cornellie naar Duitsland gestuurd om een Rijnflottielje op gang te brengen.

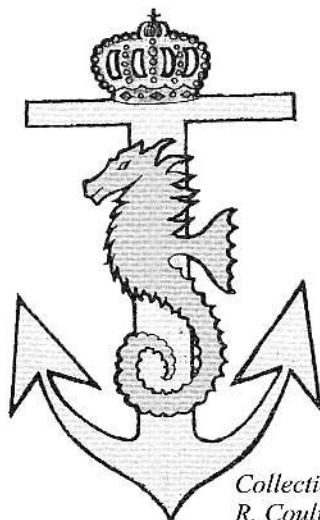
³ D.T.M.: het 'Détachement des Torpilleurs et Marins', opgericht bij KB van 1 september 1919, verving het 'Dépôt des Équipages' dat naar Antwerpen verhuisd was (wat nadien een grote fout bleek te zijn). Toen D.T.M. later naar Brugge verhuisde, waar vele achtergelaten Duitse marineschepen lagen, veranderde zijn naam in C.T.M.: 'Corps des Torpilleurs et Marins'; uit Brugge vertrokken negen snelboten naar de Rijn. C.T.M. werd op 31 maart 1927 ontbonden; de 'vedetten' van de Rijnflottielje bevonden zich toen al te Brugge en werden, samen met vele andere snelboten voor een luttel bedrag verkocht aan Griekenland en sommige aan Belgen die ze verbouwden tot jacht.

een diepgaande reorganisatie door. De flottielje werd herleid tot negen kleine riviersnelboten en de **Undine** werd als kazerneschip behouden voor de basis te Homberg. In 1922 was de situatie als volgt: het detachement telde 150 man en stond onder bevel van luitenant Duchêne⁴ die kapitein Margraff was opgevolgd; de negen snelboten kregen het kenteken V1 tot en met V9⁵; de sleepboten, barges en allerlei boten van verschillende aard werden aan Duitsland terug gegeven. Op 11 januari 1923 beslisten Frankrijk en België het Ruhrgebied te bezetten wegens het niet betalen van oorlogsschade door Duitsland; de Belgische Rijnflottielje werd versterkt met een deel van de Franse Rijnflottielje ten einde het Rhein-Harn kanaal te controleren. De Rijnflottielje bleef bestaan tot het einde van de Belgische bezetting (1925).

B. Het Belgisch maritiem Rijnsmaaldeel (B.M.R.S.)

Dit maaldeel, meer bekend onder zijn Franse en Engelse benamingen, werd meestal de Rijnescaadrille of Rijnflottielje genoemd. Zijn embleem of logo was een zeepaardje.

Een bezetting begint gewoonlijk onmiddellijk na het beëindigen van een oorlog. Maar ons Rijnsmaaldeel is echter slechts opgericht in



Collectie:
R. Coulier

Het zeepaardje: het embleem/logo van onze flottielje

Foto: A. Keters



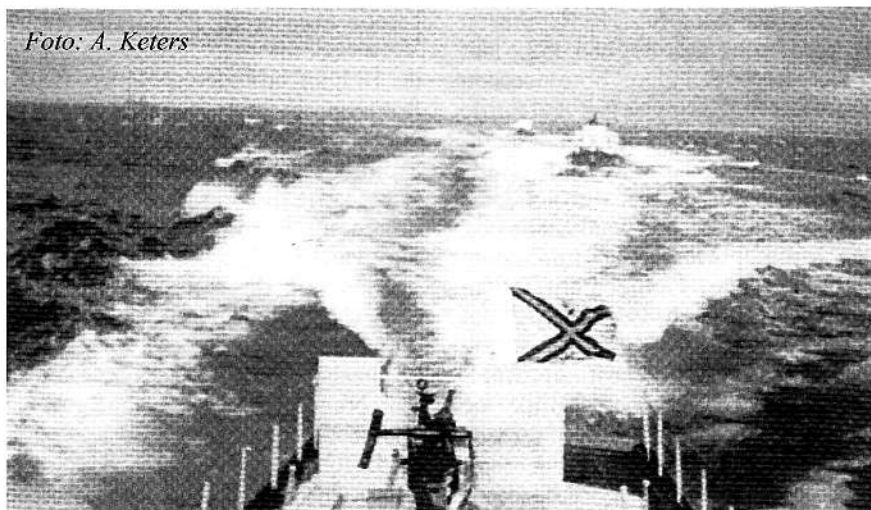
De Britse Rijnflottielje te Krefeld.

1953 met de inhuldiging van een daarvoor nieuwgebouwde basis te Keulen-Niehl. Dit laattijdig Belgisch vlagvertoon op de Rijn kwam doordat, bij de wapenstilstand in 1945, België geen Marine had. Nadat Landsverdediging in 1949 de jonge Zeemacht toegewezen had gekregen stuurde onze ijverige stafchef, fregatkapitein L. Robins, in samenwerking met de Britse Navy, in de zomer van 1951 een voorhoede naar de Rijn die voorlopig afgedeeld werd bij de Britse Rijnflottielje⁶.

Onze snelboot **Benga**⁷, vertrok o/b van marineaspirant Saelens uit Oostende met bestemming de Rijnhaven Eurdingen te Krefeld, waar

- ⁴ Luitenant Duchêne zou later in mei 1940 als commandant bij het Marinekorps het bevel voeren over de 2de escadrille te Zeebrugge. Op 22 mei vertrok hij uit Oostende met de opgeëiste O.348 en voer samen met de O.140 naar Frankrijk voor een 'mission mystérieuse'; later bleek dat die missie bedoeld was om desgevallend onze koning naar Engeland te brengen...!
- ⁵ Deze kleine riviersnelboten van ± 15 m lengte hadden twee motoren (200 pk) en twee schroeven, behalve de V7 en de V9 die er slechts één hadden; allen haalden een snelheid van 16 knopen. Deze 9 vedetten werden gekozen uit meer dan 40 snelboten van allerlei aard en grootte die de Duitse Keizerlijke Marine bij haar aftocht had achtergelaten te Brugge, of die in Nederland in beslag waren genomen toen ze na de val van Antwerpen poogden via de Schelde te ontsnappen. Ze kwamen allemaal in Brugge terecht, maar vele waren door de Belgische bevolking geplunderd.
- ⁶ De Britse Rijnflottielje bestond uit vier ex-Duitse kustsnelboten en een aantal kleine landingsvaartuigen, type LCM, van Britse makelij. De kustsnelboten hadden twee direct omkeerbare 6 cilinder MAN-motoren van 625 pk en haalden een snelheid van iets meer dan 24 knopen; ze droegen allemaal een vogelnaam: Albatros, Swallow, Kestrel (torenvalk) en Swift (gierzwaluw) enz.
- ⁷ Benga: deze in de USA gebouwde motortorpedoboot (maar zonder lanceerinrichting voor torpedo's) werd begin 1943 aan de Belgische koloniale overheden geleverd voor de verkenning van de Beneden Kongo. Toen rond diezelfde tijd de Mercator in Boma door de Britten werd opgeëist kreeg kapitein R. Van de Sande de controle toegewezen over dat deel van de stroom; een van zijn oudcadetten werd aangesteld als bevelhebber van de Benga. Dit vaartuig haalde met zijn twee benzinemotoren van samen 1260 pk een snelheid van 40 knopen; het was 19 m lang en 4,1 m breed, had een diepgang van 1,40 m en woog 23 ton (27 ton met volle tank). De Benga werd in 1949 naar België gebracht en aan de Zeemacht overgedragen nadat de benzineverslindende motoren vervangen waren door twee dieselmotoren van 225 pk elk; hij liep dan nog maar 12 knopen omdat de originele schroeven, die het moesten doen met een veel kleiner toerental, nooit vervangen werden.

Foto: A. Keters



De Britse Kestrel onder Belgische vlag.

de Britse basis HMS Royal Prince gevestigd was. Hij werd echter zelden gebruikt omdat hij veel te traag was en de andere boten niet kon volgen.

In de nazomer van 1951 reisden, onder leiding van de pas benoemde aspirant P. Marin die optrad als verbindingsofficier, zes matrozen-werktuigkundigen, die pas hun eerste scholing 'motoren' achter de rug hadden, af uit Oostende naar Krefeld voor een stage bij de Royal Navy. Onder hen A. Keters, P. Allaert, J. Geerts en? Daar voegden zich regelmatig bij hen een klein aantal Belgische miliciens van de genietroepen die er hun kaki uniform mochten omwisselen voor een matrozenuniform; allen waren ze zoons van binnenvaartschippers in het bezit van een Rijnbrevet. Onze matrozen werden verdeeld over de bemanning van de Britse Rijnflottielje maar sliepen aan wal. Het duurde niet lang tot de Britten drie à vier van hun boten onder Belgische bemanning lieten varen. Op 20 oktober 1952 vervoegden zeven dekmatrozen van onze Zeemacht de Britse flottielje en werden ze regelmatig ingescheept; ca. twee maanden later keerden ze terug

naar België voor verdere opleiding en werden ze vervangen door een nieuwe ploeg. Ook werden de eerste motoristen vervangen; tot die tweede groep behoorde o.m. Victor Fonteyn die het langst in Duitsland zou verblijven. Als telegrafist kwam 1ste matroos E. Lievens. Van zijn kant werd aspirant Marin vervangen door een officier van de genietroepen, kapitein Gernoy.

Na de overstroming van de grote 'stormnacht' in februari 1953 vertrokken een aantal boten uit Krefeld-Eurdingen op volle snelheid naar het overstroomde gebied in Nederland. Na dertig uur varen bereikten ze het rampgebied waar de nood zeer hoog was, nl. Goeree, Overflakkee en Schouwen-Duiveland. Het waren hoofdzakelijk de kleine LCM landingsvaartuigen onder Belgische vlag die daar reuzenwerk verrichtten; door hun kleine diepgang van amper 30 à 40 cm konden ze in gebieden die voor andere boten ontoegankelijk waren veel mensen van daken plukken en in veiligheid brengen vanuit Zierikzee, Brouwershaven en Oude Tonge. Onze jongens kwamen er als eersten toe van de redders en konden aldus vele slachtoffers redden. Achteraf stuurde Koningin Juliana, via de Nederlandse ambassadeur te Brussel, een eigenhandig geschreven woord van dank!⁸

Begin april 1953 vertrokken vanuit Krefeld-Eurdingen de eerste kandidaat-Rijnloodsen naar Sankt-Goar voor een zes maanden durende cursus bij de Franse Marine voor



Foto: V. Fonteyn

Inspectie te Eurdingen: vlnr. kapitein Gernoy, van de genietroepen, in uniform van de Zeemacht, admiraal Philip Mountbatten, prins-gemaal van koningin Elisabeth II, en Britse en Belgische (met label 'Belgium') matrozen.

⁸ In het prachtige boek over de Zeemacht 'Van de Admiraliteit van Vlaanderen tot en met de Belgische Zeemacht' wordt op blz. 210 melding gemaakt van die overstroming; er wordt helaas met geen woord gerept over die matrozen-schippers van onze Rijnflottielje die daar dag en nacht het schier onmogelijke hadden gedaan. Hoe dat te verklaren? Ofwel omdat het slechts matrozen waren en geen officieren die erop uit waren hun vele eretekens aan te vullen met dat van de Orde van Oranje-Nassau... Ofwel omdat die matrozen toen onder Brits bevel stonden. Akkoord, maar zij die prat gaan op hun eretekens mogen niet vergeten dat de meeste verdiend werden toen ook zij onder Brits bevel stonden!

het behalen van het brevet van Rijnloods (ik kom daar later op terug). Het betrof zes 1ste matrozen nl. W. Van Damme, J. Devis, N. Verhaeghe, W. Camerlinck en E. Verdenne (de zesde wiens naam door iedereen vergeten is verliet de cursus voortijdig); N. Verhaeghe was één van de zeven matrozen die in oktober 1952 een tweetal maanden in Eurdingen verbleven.

De beslissing tot het bouwen van de Rijnsnelboten en van de toekomstige basis te Niehl werd reeds in 1951 genomen door onze gedreven

stafchef fregatkapitein L. Robins en de bouw ving aan begin 1952. Net zoals voor de andere bouwwerken voor het bezettingsleger gebeurde dat door de dienst voor herstelbetaling van de Duitse overheid. Halfweg 1953 was de basis grotendeels afgewerkt onder het waakzaam oog van kolonel Mercier, commandant van het 1ste Geniebataljon van het 1ste Belgisch Legerkorps, dat bevoegd was voor de administratie van het Belgisch Maritiem Smaldeel; hij volgde persoonlijk de verschillende bouwstadia op en ver-

leende waar nodig deskundige hulp. Vermoedelijk arriveerden eind april de Belgen, afgedeeld bij de Britse flottielje, in onze nieuwe basis in Niehl; zij stonden onder bevel van aspirant R. Lambinet die daar gedurende korte tijd verbleef met de vaartuigen uit Eurdingen die onder de vlag van onze Zeemacht voeren. Ze hadden ook de **Zulu** meegebracht, een dienstvaartuig dat voorlopig dienst deed als overzetveer tussen de basis en de bewoonde wereld van Niehl aan de overkant van de haven. Vanuit Krefeld was ook de **Benga** naar Niehl op sleeptouw genomen door een snelboot van de Royal Navy. Hij werd er echter nooit gebruikt en blijkbaar verwaarloosd, en op een mooie morgen zat hij gezonken op zijn ligplaats; hij werd geborgen, bleek niet beschadigd en werd schoongemaakt en verkocht in 1954. Luitenant-ter-zee Seghers⁹, de toekomstige commandant van de basis, was al aanwezig en liet zich fotograferen op een van de toegekomen snelboten, evenals twee officieren van de diensten, nl. de marineaspiranten Bodet en Jacquet, respectievelijk bevoegd voor de administratie en de bevoorrading. Vanaf mei stroomde er heel wat personeel toe, waaronder 1ste matroos A. Laleman voor de SP n° 41.

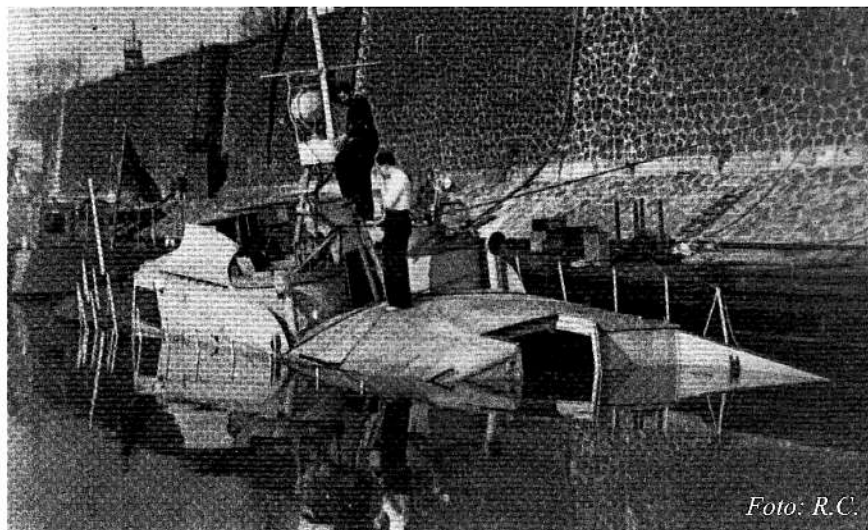
Tussen 20 augustus en 20 oktober 1953 vervoegden zes nieuwe snelboten de basis. Ze werden gebouwd op de werf van Theodor Hitzler te Regensburg, een stad gelegen aan de Donau. Ontdaan van alle bovenbouw werden ze over de weg naar Mannheim gebracht, daar afgewerkt en te water gelaten, en over de Rijn naar Niehl gevaren voor oplevering (destijds was de geplande verbinding Donau-Rijn nog niet afgewerkt).

Onder groot vertoon werd op 16 november 1953 om 10u30 de marinebasis officieel ingehuldigd door generaal Degreef, minister van Landsverdediging. Naast hem op de tribune zijn kabinetschef kolonel Berben; generaal Tromme,

Foto: A. Laleman



De Zulu; links de toenmalige 1ste matroos André Laleman; rechts matroos Neuhard.



De Benga gezonken.

⁹ LTZ Seghers (ex officier Landmacht) was toentertijd een volkomen onbekend figuur voor het marinepersoneel. Achteraf bleek dat hij bij zijn aanstelling tot commandant van ons Rijnsmaldeel pas teruggekeerd was uit de VS, waar hij lange tijd verbleef en er de bouw en aflevering opvolgde van kust- en oceaansnelboten bestemd voor de Zeemacht. LTZ Seghers bleek een ware diplomaat te zijn in hogere kringen; hij was altijd vriendelijk en beleefd ten overstaan van zijn ondergeschikten en was, zoals iedereen kon vaststellen, een zeer goede vriend van commodore L. Robins.



Foto: A. Laleman

Luitenant-ter-zee Seghers, vermoedelijk aan boord van de Britse Swift na aankomst op de basis te Niehl eind april 1953.

bevelhebber van de Belgische strijdkrachten in Duitsland; eskaderadmiraal Jaujard, commandant van de geallieerde marinestrijdkrachten in Centraal Europa; generaal sir Richard Nelson-Gale, hoofd strijdkrachten Noord; viceadmiraal E. Orem, commandant van de US Navy in Duitsland; generaal Gijssels, bevelhebber van de 16de Belgische pantserdivisie; generaal Velghe, commandant artillerie 1ste Belgisch Legerkorps; commodore Timmermans, maritiem commandant van de Belgische kuststreek; en uiteraard de bevelhebbers van de Britse, Franse en Amerikaanse Rijnflottieljes, alsmede onze commandant Seghers. Vlak voor de tribune op het plein stonden het muziekkorps van onze Zeemacht, de standaardvlag met ernaast een peloton van de Royal Navy evenals twee pelotons van de Zeemacht opgesteld. Onze stafchef, commodore L. Robins, dankte alle prominenten voor hun bijdrage tot het tot stand komen van de Belgische

Rijnflottielje. Na het hijsen van de vlag van de Zeemacht met de gepaste groet en op de tonen van de Brabançonne was de basis officieel ingehuldigd. Na de plechtigheid had de eedaflegging en erkenning plaats van de marineaspirantendek Luyten en Vanvyve, alsmede die van aspirant-technicus Falin. Daarop volgde een defilé van de nieuwe Belgische snelboten –onder bevel van aspirant P. Van Paepghe–, gevolgd door vier Britse, twee Franse en twee Amerikaanse Rijnsnelboten. De ceremonie werd afgesloten met een bezoek aan de basis en de Belgische boten; daarop werd een lunch aangeboden aan de prominenten. Vanaf dan was de verdediging van de Belgische sector in Duitsland volledig, met dien verstande dat onze flottielje operationeel verbonden bleef met de Britse flottielje o/b van kapitein-ter-zee Casement¹⁰. Kort na de officiële opening kwamen de eerste vijf opgeleide Rijnloodsen de basis vervoegen.

Bronnen:

- *La dernière heure* van 17 november 1953 en onze voornaamste kranten.
- *Tijdschrift B.S.D. door en voor soldaten nr. 172 van 2 december 1953.*

C. De Marinebasis te Niehl

Aangezien ik bijna zes jaar tot dat smaldeel behoorde is het logisch dat ik daar iets meer over schrijf.

Om de basis te bereiken stapte men in het station van Keulen –naast de reusachtige Dom gelegen vlak aan de Rijn– van de trein. Op de promenade ging men rechtdoor richting stroomafwaarts; onder de brug van Mülheim bleef men de Rijn aanhouden. Tussen de weg en de stroom lag er een prachtige grasstrook die dienst deed als overstromingsgebied, want in de wintermaanden en tijdens de dooiperiode stijgt de Rijn meestal met 8 meter (men heeft zelfs pieken vermeld van 9,5 meter); in de zomer en tot in de herfst graasden daar bestendig schapen, met hun herders als verzorgers. Aan het einde van die weg kwam men aan de toegangspoort van de basis, die gelegen was op een landtong, met rechts de Rijn en links de haven van Niehl.

Naar onze maatstaven was het een zeer moderne en functioneel ingerichte basis; men had werkelijk alles voorzien; geen sprake van het triestige uitzicht van de klasieke kazerne... Bij het binnengaan



Foto: F. Falin

16.11.53: Eedaflegging marineaspirant (T) F. Falin; naast hem commodore G. Timmermans en daarachter cdt. Seghers.

¹⁰ De Britten hebben bijzonder veel gedaan voor onze Rijnflottielje; denk maar aan die Belgische voorhoede onder Brits bevel te Krefeld, waar sommige van hun eenheden onder Belgische vlag voeren, met het gevolg dat de Britse controlestrook op de Rijn tot de helft werd teruggebracht.

had men links het stafgebouw, met vooraan het wachtlokaal en daarnaast een trap naar de eerste verdieping waar zich alle administratiekantoren en het radiostation bevonden, evenals de kantine en tv-zaal voor de matrozen. Op de benedenverdieping lagen de keuken, de koelkamer, de bevoorrading enz. Rechts, aan de overzijde van het betonnen plein, waren de garages met werkplaats, de benzinepompen, de timmer- en schilderwerkplaatsen alsook de stookplaats voor de centrale verwarming. Oostelijk bevonden zich de lichtgrijs geschilderde paviljoenen met de slaapplekken van de matrozen, die van de onderofficieren met bar, eetplaats en bijkeuken, en die van de officieren die dan wel over een suite beschikten in plaats van een kamer. De lichte vensters hadden niet alleen gordijnen want ook draperieën ontbraken niet. Alle kamers beschikten over centrale verwarming en overal waren er wc's en douchecellen. Het interieur van alle gebouwen was afgewerkt in diverse pastelkleuren en de matrozenkantine was versierd met prachtige muurschilderingen. Kortom, de accommodatie was voor iedereen een verademing. Gans de basis werd onderhouden door Duits burgerpersoneel, zowel vrouwen als mannen; aldus waren de matrozen ontlast van vele vervelende karweien en beperkten zij zich tot het onderhoud van hun kamer en het reglementair opmaken van hun bed. Iedereen kon beamen dat de basis de eigenschappen had van een vakantieverblijf, vooral dan met dat groen betegelde openluchtzwembad. Jammer dat men ongeveer 75 minuten moest stappen om de 7 km tussen de Dom en de basis af te leggen. De basis beschikte over een 300 m lange kaaimuur op één lijn; langs die muur lag een vlottende kaai van 260 m die door middel van rails en rollenstellen de waterstand volgde. Deze vlottende aanlegplaats bestond uit met elkaar verbonden gesloten metalen bakken, volgespoten met een niet water opnemend schuim, zodat het geheel onzinkbaar was. Boven op de drijvers was er als dek een doorlopende houten constructie van geteerde planken, waarop over de gehele lengte op gelijkmatige

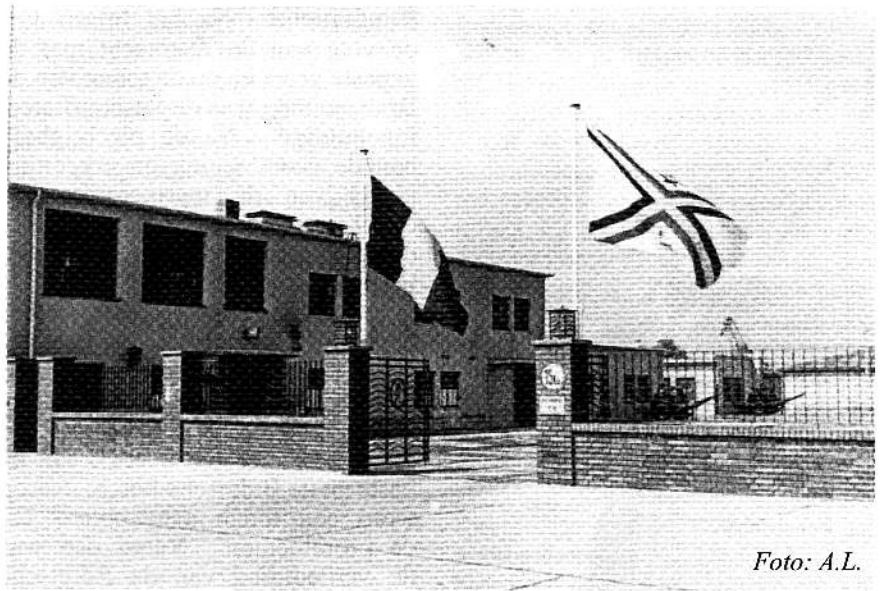


Foto: A.L.

Toegang basis Niehl.



Foto: M.L.

Een van de muurschilderingen in de matrozenkantine door onze schilder Gustav (Duitse oorlogsinvalide) met een prachtig gezegde uit vorige eeuw bij de Koninklijke Nederlandse Marine.

afstand bolders waren aangebracht voor het vastmaken van de meertouwen; aldus had men geen zorgen met het vieren en het inhalen van die meertouwen. Het geheel kon men van boven op de kade gadeslaan vanuit een uitkijkpost, ook mirador genoemd.

De eerste loodsen-roergangers waren dienstplichtige matrozen, die ook op deze boten schipper waren tot einde 1953.

Op 24 augustus 1954 kwam er een riviersnelboot bij, met bouwnummer 196. Hij kreeg de naam **Libération** en was bedoeld als flottielje-vlaggenschip. Deze boot, die nog steeds in dienst is, heeft een licht gewijzigde bouwstijl: zo kent het dek geen verval en loopt het

door vanaf het voorschip tot aan de spiegel in één licht gebogen lijn en heeft het aldus een andere zeeg. De **Libération** is 2,85m langer, bijkomende lengte die uitsluitend ten goede komt aan het verblijf van de schipper in het achterschip; dit verblijf heeft ook een luxueuzere uitvoering. De boot is 4m breed, maar oogt breder omdat het berghout op dekhoogte werd geplaatst; hij beschikt over dezelfde motoren, en heeft dezelfde diepgang en snelheid als de zes andere boten ondanks zijn meergewicht (+ 2,5 ton). De **Libération** werd gedoopt op 25 augustus; meter was de echtgenote van generaal Tromme; een kleine rondvaart op de Rijn werd aan de generaal en zijn gevolg aangeboden en meteen kreeg de boot de bijnaam 'Flandria'.

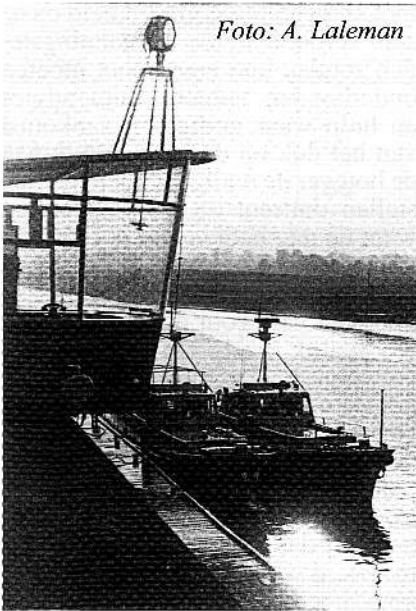


Foto: A. Laleman

Uitzichtpost op de kaai ook 'mirador' genoemd.

nam in augustus gedurende zeven dagen, samen met eenheden van Nederlandse Marine, deel aan de operatie 'Sea Horse' op de Schelde. In datzelfde jaar was er een kruisvaart naar Straatsburg en Basel met zeven snelboten: vijf Britse en twee Belgische, het geheel onder Brits bevel. De Britse flottieljeleider had voor de Boven-Rijn een beroep gedaan op een Franse loods. In Basel was er een enorme volkstoeloop: het was 150 jaar geleden dat marinevaartuigen een bezoek hadden gebracht aan de stad!

Ter gelegenheid van onze nationale feestdag op 21 juli 1954 namen voor het eerst marinesoldaten uit Niehl deel aan de militaire parade vóór de Dom van Keulen, waar een tribune was opgesteld voor generaal Tromme, die als opperbevelhebber van de Belgische strijdkrachten in

bezet Duitsland onze Koning vertegenwoordigde, en zijn vele genodigden. Net zoals in Brussel was er vooraf een Te-Deum.

Deze nieuwe boten kregen, zoals de andere, de naam van Belgische waterlopen. Weldra zou blijken dat dit drietal niet tot de Rijnflottielje behoorde en het kreeg al gauw de bijnaam 'de Kongolezen'; ik kom daar later op terug. Onder de waterlijn waren ze identiek aan de zes andere: dezelfde afmetingen, motoren en snelheid. Het dek was zonder verval, zoals de **Libération**, waardoor de zeeg veranderde en de romp met 25 cm verhoogde aan de spiegel. In het wielhuis waren de ramen in de hoogte groter; het achterverblijf had niet die grote ramen maar wel vaste niet openklapbare ronde patrijspoorten; idem op de achterdeur. Wanneer men via die deur naar buiten ging kon men zich enigszins schuilen bij regenweer omdat het bovenliggende dek 60cm doorliep. Aan bakboord was er in de cockpit een trap naar het bovendek, zoals op de **Libération**, en kon men de open brug bereiken. Deze boten hadden op het wielhuis geen houten maar wel een metalen mast, met twee naar voren gerichte steunen; op de top was een radar geplaatst van het type Decca 707. Op de brug was er aan beide zijden van de reling een gestroomlijnd plaatwerk, zodat er geen zijdelingse tocht was. Er was geen verwarming in de verblijven bij gebrek aan Webasto. De motoren werkten met interkoeling zodat de afkoeling minder

De nieuwe snelboten		
Naam	Bouwnummer	Datum operationeel
Meuse	186	20 augustus 1953
Schelde	187	2 september 1953
Leie	188	16 september 1953
Sambre	189	30 septembet 1953
Ijzer	190	14 oktober 1953
Semois	191	20 oktober 1953

Technische fiche: L 23,25m; B 3,8m; Diepte 0,9m; 2 MWM motoren van 220pk; 2 schroeven; snelheid 19 knopen; brandstoftanks 2,4m³; bewapening 2 x MI.50; gewicht 25ton; 6 à 7 bemanningsleden

Onze aanwezigheid op de Rijn beperkte zich niet tot de dagelijkse patrouilles die in wezen vlagvertoon waren. Er hadden ook kruisvaarten naar andere oorden plaats, soms als oefening met andere marines, andere keren voor deelname aan plechtigheden of eerbetoon aan militaire gezagsdragers enz. Bij die gelegenheden scheepte telkens, naast de gewone bemanning, ook varend personeel met een functie op de basis in. Dat begon toen drie snelboten naar Parijs vertrokken en gedurende de 'Jours de la Meuse' -van 30 april tot 2 mei 1954- toen onze zes snelboten o/b van P. Van Paepghem, samen met vier Britse Rijnboten, te Luik afmeerden. In de loop van mei werd de flottieljeleider afgelost door marine-aspirant G. Laurent.; deze laatste



Foto: G. Laurent

21 juli 1954 : aankomst van onze matrozen voor de parade te Keulen.



Foto: G. Laurent

5 augustus 1954: doop van de Libération; de echtgenote van generaal Tromme overhandigt een klein geschenk aan flotieljeleider aspirant G. Laurent.

hevig was, vooral bij het varen op zee, en waren aldus beter bestand tegen het vormen van het geduchte 'ketelsteen' in de koelmantel. Alle boten hadden een stalen geklonken romp die totaal verzinkt was en waarop een glasharde plamuur was aangebracht voor het verkrijgen van een gladde romp. Volgens de scheepsbouwer verhoogde aldus de maximale snelheid van de boten aanzienlijk. Inderdaad, in die tijd werden de rompplatten nog niet aaneengelast met het gevolg dat de koppen van de klinknagels en het overlappend plaatwerk de snelheid van vooral de boten van klein formaat verminderde.

Begin 1955 werd aspirant Bodet, die verantwoordelijk was voor de diensten, vervangen door aspirant R. Thill.

In het voorjaar van 1955 werd ik in de vroege morgen bij de commandant ontboden. Hij bracht me ter kennis dat wij weldra een vlottend droogdok zouden krijgen en dat ik aangewezen was als dokmeester,

met alle verantwoordelijkheid daaraan verbonden; de bemanningsleden zouden hun eigen boot moeten onderhouden volgens mijn advies en hulp waar nodig; bij aankomst van het dok op de basis zou ik aan de bouwer de nodige vragen moeten stellen omtrent de werking ervan, want de dag nadien zou ik er alleen voorstaan. Ik drukte mijn tevredenheid uit; eindelijk kreeg ik een opdracht waarvoor ik alleen verantwoordelijk was! De commandant antwoordde dat mijn reactie voor hem een hele geruststelling was. Ik verzweeg wijselijk dat ik reeds op de hoogte was van de komst van die 'cale sèche'; de chef-telegrafist, die trouwens mijn kamergenoot was, had mij dat bericht uit Belnav, dat trouwens weinig betrouwbaar was, reeds getoond.

Zoals de snelboten was ook dat dok langs de weg in onderdelen tot Mannheim getransporteerd, daar aan elkaar vastgezet en vervolgens met een sleepboot naar Niehl gesleept. De constructie was heel vernuftig bedacht: alles was uitneembaar met bouten en ieder deel was verzinkt, zodat er geen roestvorming was en het onderhoud tot een minimum werd herleid. De twee machinekamers waren overhoeks opgesteld in twee van de vier torens die tevens als reserve drijfvermogen dienst deden¹¹. Bij het uitvallen van een van de motoren of pompen kon men het dok leegpompen met één machinekamer, maar natuurlijk duurde dat 100 minuten i.p.v. 45, tenzij men het toerental opdreef; ik heb dat eenmaal ten titel van proef laten vaststellen. Ook kon men een metalen kielblok weghalen terwijl er een boot op het droge stond om bvb. herstellingen aan de kiel uit te voeren, aangezien hun basis gemonteerd stond onder een hoek van 20°.

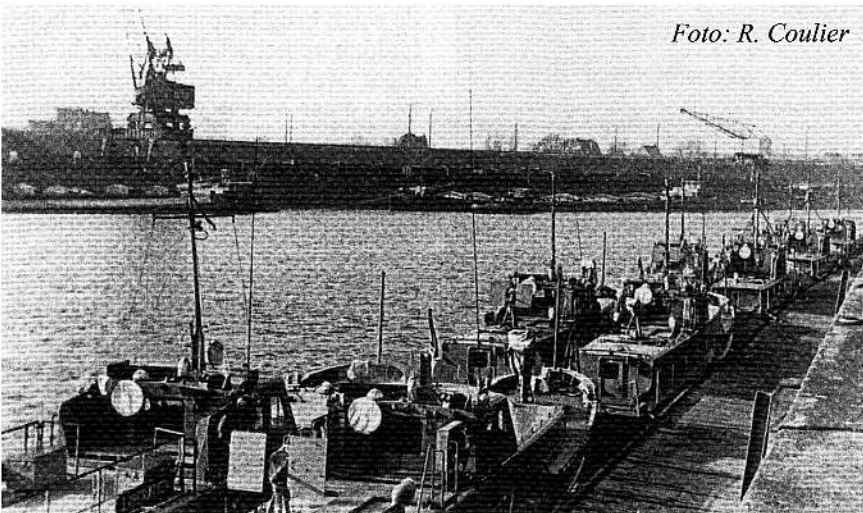


Foto: R. Coulier

Van 27 november 54 tot 3 februari 1955 lagen er tien snelboten te Niehl.

¹¹ Bij het droogdokken met beide machinekamers was een helper nodig omdat de bediening van kleppen en pompen gelijktijdig moest gebeuren. Marineaspirant F. Falin, hoofd van het technisch bureau, duidde zijn helper QMT scheepswerktuigkundige Victor Fonteyn aan, die tezelfdertijd kon instaan voor het onderhoud van de machinekamers en tevens als walmachinist de motoristen van de snelboten kon bijstaan. Bij zekere gelegenheid kregen die machinisten bij gebrek aan de juiste werktuigen een schroef niet los en toen heb ik maar een primitief middel gebruikt door hardhouten keggen te slaan tussen het schroefaslager in het bracket en de schroef. Rond september 1955 werd V. Fonteyn vervangen door scheepswerktuigkundige meester G. Ameloot. Toen hij had gezien hoe wij die schroeven verwijderden dacht hij even na en verdween; die man smeedde een werktuig met een gemak alsof hij nooit iets anders had gedaan en toverde iets tevoorschijn vergelijkbaar met een 'poulie-trekker', waarmee het voortaan bijna een plezier werd beschadigde schroeven te wisselen. Tijdens zijn kort verblijf in het BMRS - hij moest voor verdere opleiding naar de Hogere Zeevaartschool - heeft hij heel wat averijen hersteld, zoals gebroken keerkoppelingen of erger nog toen de Meuse moest drooggezet worden wegens ernstige trillingen: de SB schroefas bleek lichtjes geplooid waardoor door een slingerbeweging bij het draaien de schroefaslager in het bracket aanzienlijk was uitgesleten; het geheel moest vervangen worden waarvoor de roeren - het waren twins - moesten verwijderd worden. Toen G. Ameloot werd overgeplaatst, werd hij vervangen door F. Van Der Hoeven.

Opnieuw drie nieuwe snelboten uit Regensburg

Naam	Bouwnummer	Datum operationeel
Ourthe	197	27 oktober 1954
Dender	198	10 november 1954
Rupel	199	27 november 1954

Technische fiche: dezelfde karakteristieken ald de eerste zes snelboten, maar wel met uiterlijke verschillen

Enkel voor de **Libération** moesten drie kielblokken vervangen worden en wanneer zich een Amerikaanse snelboot bij noodgeval aanbod zelfs vijf, terwijl er onmiddellijk na het droogzetten moest geschoord worden¹².

bereid: van de ene dag op de andere veranderden de nummerplaten van hun privé-wagens; in plaats van de melding 'US Occupation Forces' werd er voortaan 'US Protected Forces' op vermeld. Voor de Belgen veranderde er niets: hun BZ



Foto: R. Coulier

Op 30 mei 1955 voor het eerst een boot, nl. de Meuse, in het vlottend droogdok.

In de loop van 1955 kreeg West-Duitsland toestemming een militaire macht op te bouwen om aldus het Navo-verbond te versterken. Dit verwekte veel deining in zekere politieke- en persmiddens omdat men vreesde dat het de koude oorlog zou aanwakkeren. Meteen kreeg Duitsland veel van zijn rechten terug. Politie en douane seponcerden voortaan geen of toch heel wat minder zaken waarbij militairen van de bezettingsmacht betrokken waren. In feite werd aldus de bezetting zonder veel ruchtbaarheid opgeheven. Alleen de Amerikanen bleken er op voor-

nummerplaten bleven ongewijzigd. Wel verminderde druppelsgewijze het Duitse personeel bij onze strijdkrachten en hun gezinnen.

De flottieljeleiders werden gewoonlijk na één jaar vervangen en half april 1955 werd marineaspirant G. Laurent afgelost door marineaspirant J. Van Oeteren. Kort nadien vroeg deze laatste me of ik hem een lijst kon bezorgen met de onderhoudsdroogdokbeurten voor één jaar, zodat hij op voorhand kon bepalen welke eenheden hij kon inzetten voor bepaalde opdrachten. Meteen gaf hij mij een periode op

waarin geen enkele boot mocht drooggezet worden omdat ze dan allemaal samen zouden ingezet worden. Onderaan mijn lijst vermeldde ik dat men daar niet 100% op kon rekenen, omdat men nooit wist welke eventuele herstellingen een langere duur in het dok konden vereisen en dat ook extreme weersomstandigheden als spelbreker konden optreden.

Op 5 mei 1955 was er een kruisvaart naar Heidelberg en Eberbach aan de Neckar, onder bevel van marineaspirant J. Van Oeteren. Alle zeven 'vedetten' namen eraan deel; tijdens de heenreis overnachtten we te Sankt-Goar en vandaar voeren we naar Schierstein waar we uitgenodigd werden op de basis van de Amerikaanse Rijnflottielje; we brachten ook een bezoek aan de zeer moderne stad Wiesbaden. Dan voeren we verder tot in Mannheim en wisselden daar de Rijn voor de Neckar richting Heidelberg, waar we een drietal dagen verbleven. Op de schilderachtige Neckar voeren we dan naar Eberbach, waar we twee dagen verbleven en dan begonnen we aan de terugreis, tijdens dewelke we overnachtten in Koblenz. Dat reisje heeft zo'n een twaalfal dagen geduurd, want we werden overal uitgenodigd. Op 22 juni was er een grote oefening op de basis. Nog in 1955 vond een escorte plaats vanuit Bonn ter ere van veldmaarschalk Montgomery die er aan een conferentie had deelgenomen met kanselier Adenauer. 'Monty' was ingescheept aan boord van het Franse schoolschip **Amiral Exelmans**, met aan boord de Franse admiraal Jaujard, bevelhebber van de Franse Marinestrijdkrachten in bezet Duitsland (aan boord bevonden zich ook enkele Belgische leerlingen-Rijnloodsen). Vier snelboten van onze flottielje namen eraan deel: de **Libération**, de **Leie**, de **Sambre** en de **Semois**; 85 km stroomafwaarts, ter hoogte van Düsseldorf, werd het escorte overgenomen door Britse Rijnsnelboten die bij het binnenvaren van de Britse sector ons vergastten op een concert van bootsmansfluiten.

¹² De Rijnsnelboten van de US Navy leken op afstand dezelfde als de onze- ze waren trouwens op dezelfde werf gebouwd- maar in feite waren ze aanzienlijk groter: bijna 5 m langer dan de Meuse-klasse en 40 cm breder maar ze hadden dezelfde diepgang en snelheid; ze beschikten over zwaardere motoren die minder toeren draaiden; ze wogen 32 ton. Hun grotere brandstoftanks gaven hen een grotere autonomie. Ook de bemanningsverblijven en de keuken waren groter; zij beschikten over een wasplaats met aparte wc. Deze boten hadden drie waterdichte schotten en vijf waterdichte deuren.



5 mei 1955: vertrek naar Heidelberg; boven links de basis.

'Plaats Keulen' naar Brussel, vermoedelijk gebeurde dat eind augustus of begin september 1955. Reeds na enkele dagen werd hij vervangen door korvetkapitein Marcel Steens, voor mij geen onbekende want een goed jaar eerder was ik nog bootman aan boord van de algerine M901 Georges Lecoq, waar hij toen het bevel over voerde.

In september 1955 kreeg ik uiteindelijk als werkboot een 'vedette' van de genietroepen te Westhoven waarnaar ik enkele maanden voordien had gevraagd. Halfweg oktober arriveerde in de basis een ploeg van scheepsbouwer Theodor Hitzler om de zeven boten die zij destijds geleverd hadden lichtjes om te bouwen; allen kregen ze een metalen mast, zoals op de 'Kongolezen', voorzien van de zware radarblok met antenne

Foto: R. Coulier



6 mei 1955: onze zeven snelboten, wegens plaatsgebrek, op een niet orthodoxe manier gemeerd aan het kleine steigertje te Sankt-Goar.

Foto: R. Coulier



22 juni 1955: rustpauze aan het zwembad; links kwartiermeester R. Coulier en naast hem onze wapenmeester Iste meester Verlet; op de achterzijde paviljoenen van de officieren.

Foto: R. Coulier

Onze commandant LTZ Seghers bood ter gelegenheid van zijn afscheid van het Rijnflottielje en ook van de Zeemacht, op zijn kosten, een feestelijke meergangenmaaltijd aan aan alle onderofficieren en officieren, met inbegrip van hun dame (althans voor de gehuwden!). Merkwaardig is dat niemand van de oudgedienden nog weet wanneer hij exact vertrokken is; ook ik niet alhoewel ikzelf zijn verhuis gedaan heb met een vrachtwagen van de

type Decca 70713. Op de zes eerste boten werd eveneens dat gestroomlijnde platenwerk geplaatst als bescherming tegen de tocht voor de roergangers, waarmee de **Libération**, de **Ourthe**, de **Rupel** en de **Dender** reeds waren uitgerust.

Wordt vervolgd

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

¹³ Op 1 januari 1957 trad, ingevolge het toenemend gebruik van radar, artikel 80 van het politiereglement voor de Rijn, met betrekking op zekere inbreuken, afwijkingen en tekortkomingen voor een veilige navigatie, in voege. Voortaan was het verboden voor de roerganger van een varende eenheid het radarscherm te gebruiken; dat moest verplicht door een andere persoon gebeuren. Bovendien moesten zowel de roerganger als de gebruiker van het radarscherm een bewijs van praktische navigatie-ervaring met radar overleggen. Onze Rijnloodsen hadden echter nooit een radaropleiding gehad; specialisten op dat gebied waren niet voorzien in ons smaldeel. Eenmaal werd radaroperator gezonden maar dat was hopeloos; enkel de flottieljeleider bleek in orde, maar dat beperkte zich tot één boot en dan nog voor zover hij aanwezig was. Het gebruik van de radar was nog zeldzaam in die tijd en bovendien waren de toestellen van toen niet te vergelijken met de huidige; na kort gebruik waren ze dikwijls defect omdat de zware behuizing van de radarblok, die waterdicht was, een gebrek aan koeling had.