



NEPTUNUS



A960 Godetia op missie in Afrika

Kustwachtpartner: afdeling Scheepvaartbegeleiding

Vision Composante Marine 2030

Bouw van de P901 Castor

Piraterij, alert blijven is de boodschap



nr. 309 - juli 2014
juillet 2014

coverfoto / photo de couverture:
Jimmy Colin

directeur:

Marc Ectors

verantwoordelijke uitgever / éditeur responsable:

Yves Dupont

hoofredacteur / rédacteur en chef:

Franky Bruneel

lay-out / mise en page:

Johan Leye & Alain Coupé

concept / fotobewerking / traitement de photos:

Alain Coupé

medewerkers aan dit nummer:

collaborateurs à cette édition:

Henri Rogie, Serge Ots, Rik Boudry, Philip Loose, Jorn Urbain, Hubert Rubbens, Luc Desanghere, Gilles Schoonheydt, Sharry De Laere, Henk Maene, Jimmy Colin, Franky Bruneel, Jens Van Herck, Yves Dupont, Carl Gillis, Philippe Manderlier, Henri Drago, Louis Van Cant, Freddy Philips, Jacques Boesmans, Jan Gacas, Nadège Godefroid, Ritchie Sedeyn, Jennifer Van Dycke, Karen Bral, Frederik Van Lokeren en Bjorn Vanhuysse

redactie / rédaction:

Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

tel. +32(0)50/55.82.12

e-mail/courriel: neptunus.marine@mil.be



www.facebook.com/neptunusmagazine

Neptunus is niet-confessioneel en politiek onafhankelijk. De artikelen worden gepubliceerd onder verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of gekopieerd zonder toestemming van de uitgever.

Neptunus est libre de toute attache politique ou confessionnelle. Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité des auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine. Aucun article ne peut être reproduit ou copié sans autorisation de l'éditeur.

ISSN 0028-2790

inhoud / contenu :

01: voorwoord / éditorial

03: Ag60 Godetia op missie in de Golf van Guinea

10: Kustwachtspartner: afdeling Scheepvaartbegeleiding

16: Bouw van de P901 Castor

22: Opmars van 's werelds grootste militaire marines

26: Un nouveau président pour l'Académie Royale de Marine de Belgique

28: Piraterij, alert blijven is de boodschap

32: Het Zee-ereten 1940-1945 – deel 4 (slot)

39: Le port autonome de Liège

40: Logische samenwerking tijdens piratenjacht

45: Les nominés 2014 des Peintres de Marine belges

46: Boeken

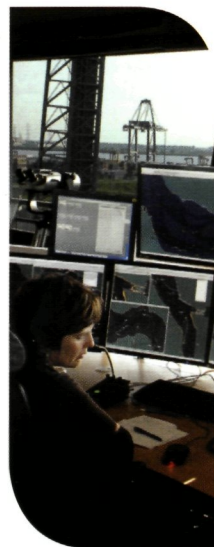
48: Info Marine

60: Visie Marinecomponent 2030

61: Vision Composante Marine 2030

63: Met pensioen – à la retraite / overlijdens – décès

64: Abonnees-weldoeners / Abonnés bienfaiteurs



verkoop & abonnementen

vente & abonnements

prijs per nummer / prix par numéro: € 6,00

jaarabonnementen / abonnements annuels:

- gewoon lid - membre ordinaire: € 17,00
- beschermend lid - membre protecteur: € 19,50
- weldoend lid - membre bienfaiteur: € 24,50
- erelid - membre d'honneur: € 37,00
- abonnement buitenland/étranger: € 33,00

te storten op rekening / a verser au compte:

IBAN: BE66 5512 7313 0043 Belfius Bank

BIC: GKCCBEBB

van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine /

de l'association d'Entraide de la Marine

Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

MRCC-SAR Oostende

Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
Maritime Rescue Coordination Centre

SEARCH AND RESCUE

eerste meldpunt voor ongevallen op zee
first point of contact for incidents at sea

IN NOOD / EMERGENCY

+ 32 (0) 59 70 10 00

VOOR NIET-NOODGEVALLEN / FOR NON-EMERGENCIES

+ 32 (0) 59 25 54 90



VHF CH 16/67

agentschap
*Maritieme Dienstverlening
en Kust*



SEP

(R)

SEP

(2)

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY

1215 EAST 58TH STREET

CHICAGO, ILL. 60637

TEL: 773-936-3700

FAX: 773-936-3701

voorwoord / éditorial

Beste lezers,

Een jaar geleden rolde ons vernieuwde tijdschrift Neptunus van de pers: een facelift op het vlak van lay-out en grafische afwerking, een nieuwe rubriek met actuele internationale en strategische maritieme thema's en meer informatie over de ruimere maritieme wereld om ons heen zijn de nieuwe handelsmerken. Voorts hebben we ons tijdschrift aangeboden aan een ruimer publiek: onze ambassades in het buitenland, het federaal parlement, de federale en regionale administraties en kabinetten die verantwoordelijkheden hebben in het maritiem gebeuren, de bibliotheken van grote steden, havenautoriteiten, kustwachtpartners en de grote middelbare scholen in de kustregio. Deze 'outreach' laat ons toe het maritiem gedachtegoed van ons land op een effectievere wijze te propageren en de samenwerking te bevorderen met andere maritieme partners. Zo heeft het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) voorgesteld de volledige collectie van

Neptunus-uitgaves in zijn bibliotheek op te nemen door alle jaargangen te digitaliseren en aan de onlinencatalogus van zijn webpagina toe te voegen. Het grote publiek zal dus via de site van het VLIZ door het rijke Neptunusarchief kunnen grasduinen.

Op één jaar tijd en met vier nummers zijn we er dus in geslaagd ons blad meer kwaliteit te laten uitstralen en het een vaste stek te laten veroveren in de wereld van de maritieme tijdschriften. Dit hadden we nooit kunnen verwezenlijken zonder de gedrevenheid en het aanstekelijk enthousiasme van alle medewerkers en van onze nieuwe hoofdredacteur in het bijzonder. De uitdaging voor de komende jaren ligt voor de hand: de ingeslagen weg verder volgen, het enthousiasme onderhouden en de kwaliteit van het tijdschrift consolideren en naar een nog hoger niveau tillen. In deze context zou ik hier een oproep willen doen tot de



jongere generatie om zich te engageren en artikelen te publiceren. Zij zullen ons maritiem tijdschrift immers naar de toekomst moeten loodsen.

De inhoud van dit nummer is het resultaat van onze ambitieuze doelstellingen. Ik wens u veel leesgenot.

*Vice-admiraal Marc Ectors
Directeur Neptunus*

Chers lecteurs,

Il y a un an que notre revue renouvelée Neptunus sortait de presse: un 'lifting' de la mise en page et de la finition graphique, une nouvelle rubrique de thèmes actuels internationaux et de stratégie maritime, plus d'informations du monde maritime qui nous entoure, voilà nos nouvelles marques commerciales. En plus nous avons proposé notre revue à un public plus large: nos ambassades à l'étranger, le parlement fédéral, les administrations fédérales et régionales, les cabinets qui ont des responsabilités en matière maritime, les bibliothèques des grandes villes, les autorités portuaires, nos partenaires des garde-côtes et les grandes écoles moyennes de la région côtière. Cet accroissement de notre distribution nous permet de propager l'idée maritime de notre pays d'une

façon plus efficace et de promouvoir la collaboration avec d'autres partenaires maritimes. C'est ainsi que le 'Vlaams Instituut voor de Zee' (VLIZ) a proposé d'incorporer la collection complète des éditions de Neptunus dans sa bibliothèque en la digitalisant et en l'ajoutant au catalogue en ligne de sa page Web. Le grand public pourra ainsi, par le biais du site du VLIZ, consulter à loisir les riches archives de Neptunus.

En l'espace d'un an et de 4 numéros nous avons réussi à élever le niveau de qualité de notre revue et à lui donner une place éminente dans le monde des revues maritimes. Il va de soi que nous n'aurions jamais pu atteindre cet objectif sans le dévouement et l'enthousiasme contagieux de tous les collaborateurs

et plus spécialement de notre nouveau rédacteur en chef. Le défi qui se présente à nous pour les années à venir est évident: suivre la voie que nous avons empruntée, maintenir l'enthousiasme et consolider la qualité de la revue et la hisser à un niveau encore plus élevé. C'est dans ce contexte que je voudrais faire un appel à la jeune génération afin qu'elle s'engage et publie des articles. C'est eux en effet qui devront guider notre revue maritime vers l'avenir.

Le contenu du présent numéro est le résultat de ces objectifs ambitieux. Je vous souhaite une lecture agréable.

*Vice-amiral Marc Ectors
Directeur Neptunus*



bezoek aan een schooltje in Boma – © Jimmy Collin

A960 Godetia op missie in de Golf van Guinea

Op 23 maart om 15.00 u. zette het commando- en logistiek steunschip A960 Godetia onder luid gejuich en op de tonen van Shakira's 'Waka Waka (This Time For Africa)' koers naar het zuiden. Wegens operationele verplichtingen in Lissabon vertrok het schip dus op zondagmiddag. Dat zorgde voor een zeer grote menigte die vanop de kaai in Zeebrugge de mannen en vrouwen aan boord uitzwaaide. Met trots, maar ook met een beetje ontroering... Zowel voor de stoere zeebonken als voor hun familie is zo'n vertrek altijd een moeilijk moment. Gelukkig evolueren de Marine en de Godetia met hun tijd mee. Vrienden en familie kunnen tegenwoordig deze missie volgen op de eigen Facebookpagina van het schip.

De officiële titel van de campagne is 'Maritime Capacity Building 2014' (MCB 2014). Dit overkoepelt de verschillende deelaspecten van de opdracht: het verhogen van de maritieme veiligheid en het steunen van de landen rond de Golf van Guinea.

In een notendop

Tijdens deze campagne van 89 dagen meren we aan in elf verschillende landen. In totaal zijn er met alle personeelsswissels en alle inschepingen 162 personen van twaalf verschillende nationaliteiten aan boord geweest. We hadden 278 m³ hulpgoederen mee, goed voor 1.202 colli en dozen. Wilt u een idee van wat we zelf verbruiken? Wel, we hebben ongeveer 3.800 kg. vlees en vis mee, een ton aardappelen en 7.104 cola's. In onze 'laundry' (het wassalon) zullen de wasmachines ongeveer 1600 keer draaien. Dit is enkel voor de persoonlijke was, want we hebben ook nog 1.200 propere lakens mee. Voor dit alles zullen we zelf 612.000 liter zoetwater produceren. Ons verbruik aan fuel zal ongeveer 479 kubieke meter of 25 tankwagens bedragen.

De golf van Guinea

Al jaren heeft West-Afrika te kampen met een toenemende golf van piraterij en andere illegale activiteiten die de stabiliteit



aankomst in Boma – © Gilles Schoonheydt

//

Tijdens deze campagne van 89 dagen meren we aan in elf verschillende landen. We hadden 278 m³ hulpgoederen mee, goed voor 1.202 colli en dozen.”



aankomst in Boma – © Gilles Schoonheydt



training brandbestrijding aan boord van de Godetia, met stagiairs uit Congo-Brazzaville © Jimmy Collin

en de economie van de regio in gevaar brengen: illegale visvangst, mensen- en wapensmokkel, drugshandel en oliediefstal. Het actieterrein van de Godetia is vooral de oceaan ten zuiden van de Sahara tot net onder de evenaar. West-Afrika, en in het bijzonder de kuststaten en de eilandengroepen zoals de Kaapverdische, de Canarische en Madeira zijn belangrijke tussenstops en verdeelpunten geworden, zowel voor de drugshandel als voor illegaal mensentransport. De diverse olievelden in de Golf van Guinea zorgden voor meer rijkdom en dus ook meer scheepvaart. Samen met het succes van de piraterij aan de Oostkust van Afrika zorgde dit voor een toename van de piraterij. Het blijft een uitdaging om de steeds groeiende bevolking in deze landen te voeden. Een gecontroleerde visvangst is dus van cruciaal belang.

De internationale oefening Obangame Express 2014

De situatie in de Golf van Guinea heeft verschillende landen van het noordelijk halfrond ertoe aangezet om hun krachten te bundelen en samen opleidingen te ontwikkelen. Ze willen op die manier de capaciteit van de Afrikaanse marines in de regio verbeteren. België werkt in dit kader hoofdzakelijk samen met de US

Navy binnen het trainingsprogramma 'African Partnership Station (APS)'. Eén van de meest zichtbare evenementen binnen dit Amerikaanse APS-initiatief is de internationale oefening 'Obangame Express' die dit jaar gelijktijdig in Lagos (Nigeria) en Douala (Kameroen) plaatsvond. De A960 Godetia nam van 16 tot 23 april deel als staf- en targetschip. Naast de staf uit vijf verschillende Afrikaanse landen, en de VS-waarnemers, was dit jaar ook een boardingteam van tien militairen van de Republiek Congo (Brazzaville) ingescheept. Zoals vorige jaren waren de eindresultaten na de vele 'lessons learned' lovenswaardig. Het doet deugd om te zien dat de oefening is uitgegroeid van een zeer kleine oefening in 2010, met enkel de Godetia als westers schip, tot een bijzonder internationaal gebeuren. Enkele cijfers van 2014: In totaal namen 31 schepen deel, hoofdzakelijk uit de regio, maar ook uit Brazilië, Portugal, Turkije, de Verenigde Staten, Spanje, Duitsland en natuurlijk België. Het oefengebied strekte zich uit van Gabon tot Nigeria, een afstand van meer dan 500 zeemijl.

Sinds de eerste missie in 2010 is de impact van dergelijke oefeningen en opleiding van de marines duidelijk merkbaar. De deelnemende eenheden



bezoek aan een schoolje in Banjul, Gambia – © Jimmy Collin

van Afrikaanse landen, de aandacht in de pers en de aankoop van middelen door deze landen hebben een directe impact op de daling van het aantal incidenten in de regio. Ook de toename van de scheepvaart in deze regio is spectaculair. Het gevolg is wel dat onze navigatorische en zeemansschappelijke kunsten op de proef werden gesteld. Vaak hebben we afgemeerd op een zeer beperkte ruimte...

Civil-military co-operation (CIMIC)

De Godetia heeft dit jaar ongeveer 278 m³ of 42 ton aan hulpgoederen verscheept. Deze goederen werden geschonken door diverse NGO's, scholen, dokters en burgergroeperingen, en zijn bestemd voor de lokale bevolkingen van Banjul (Gambia), Boma (Democratische Republiek Congo) en Cotonou (Benin). Verscheidene lokale verenigingen hebben voornamelijk boeken, informaticamateriaal, kledij, speelgoed, bedden, rolstoelen en ander medisch materiaal ontvangen.

Dit jaar is voor de eerste maal ook een CIMIC-team (Civil-military co-operation) aan boord van de A960 Godetia ingescheept. Dit team heeft ons logistiek departement gesteund bij de leveringen van de solidariteitsgoederen, maar heeft bovenal de nadruk gelegd op de samenwerking tussen de militairen en de burgergemeenschap, o.a. door middel van het onderhouden van een persoonlijk contact met de lokale organisaties, autoriteiten en media.

Ook enkele scholen uit Edegem, de peterstad van de 'Information Operations Group' uit Heverlee, maken handig gebruik van de enorme laadcapaciteit van de Godetia om allerlei didactisch materiaal naar scholen in West-Afrika te verschepen: lees- en leerboeken, printers, vijlen, kinderkleding, een schoolbord... Veel scholen in West-Afrika beschikken wel



navigatietraining met stagiairs uit de Democratische Republiek Congo - © Jimmy Collin





ontschepen van hulpgoederen in Banjul, Gambia – © Jimmy Collin

De situatie in de Golf van Guinea heeft verschillende landen van het noordelijk halfrond ertoe aangezet om hun krachten te bundelen en samen opleidingen te ontwikkelen. Ze willen op die manier de capaciteit van de Afrikaanse marines in de regio verbeteren.

over de nodige kennis, maar niet over het nodige materiaal om die kennis zo goed mogelijk over te brengen. De heer Louis Vervoort, directeur van het OLVE-college uit Edegem getuigt: *“Onderwijs bieden is overal ter wereld een uitdaging. De hoge verwachtingen worden steeds bemoeilijkt door het beperkte budget. We beschikken hier over didactisch materiaal dat nog prima in orde is maar dat we niet meer gebruiken. We zijn heel blij dat we dit materiaal een tweede leven kunnen geven.”* Ook de leerlingen en de leerkrachten van het Koninklijk Technisch Atheneum da Vinci uit Edegem hebben materiaal meegezonden voor hun Afrikaanse studiegenoten.

De Ag60 Godetia, Oostende en Banjul: een hechte vriendschapsband

Er bestaat een hechte samenwerking tussen Oostende en Banjul, twee kuststeden die al sinds tien jaar met elkaar verbonden zijn. Sinds deze verbinding zijn er verschillende projecten tussen beide steden opgestart, voornamelijk op het vlak van onderwijs en gezondheidszorg. Regelmatig



ontschepen van hulpgoederen in Banjul, Gambia – © Jimmy Collin



bezoek aan de hulporganisatie Zaba Kina in Boma – © Jimmy Collin

wisselen hogescholen stagiairs uit, om praktijkervaring op te doen of om wetenschappelijk onderzoek uit te voeren. Zo won een onderzoek naar de waterkwaliteit in de mangroven rond Banjul de 'Focus Globe 2011' van de Stichting Koningin Paola. Ook in de gezondheidszorg zijn er al snel synergiën tussen de twee steden ontwikkeld: zo wisselen de ziekenhuizen van Banjul en Oostende verpleegkundigen in opleiding uit.

Oostende is de peterstad van de Godetia. We onderhouden onze zeer goede band. Zo zal de bevelsoverdracht op 25 juni plaatsvinden op het Wapenplein in Oostende en zet de bemanning een solidariteitsactie voor de MS-liga Oostende op het getouw.

Het spreekt voor zich dat van zodra we richting de Golf van Guinea varen, we zullen aanmeren in Banjul om er de hulpgoederen van diverse Oostendse organisaties af te leveren. Sinds 2010 heeft de Godetia vooral veel medisch materiaal voor het lokale ziekenhuis verscheept.

De ogen op zee voor drugsbestrijding

Op vraag van het Maritime Analysis and Operations Center - Narcotics (MAOC -N) in Lissabon en Mindelo en het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) in Zeebrugge, draagt de Godetia bij tot het uitvoeren van politietaken op zee. Het betreft hier een proefproject voor België. Meer en meer gebruiken drugsdealers zeiljachten of vissersboten om hun illegale activiteiten uit te voeren. Op de uitgestrekte oceaan is opsporing natuurlijk



ontscheping van hulpgoederen in Boma – © Jimmy Collin



bezoek van Defensieminister Pieter de Crem aan de Godetia in Banjul, Gambia - © Jimmy Collin



aankomst in Pointe Noire, met stagiairs uit Congo-Brazzaville - © Jimmy Collin

zeer moeilijk. Schepen zonder AIS (Automatic Identification System) zijn altijd een beetje verdacht. Van zodra we een dergelijk schip ontdekken, rapporteren we de gegevens ervan. We beschikken tevens over een lijst van gekende 'contacts of interest'.

Opleiding en training van West-Afrikaanse militairen

Eén van de hoofdtaken van de missie 'Maritime Capacity Building 2014' is het opleiden en trainen van West-Afrikaanse militairen, komende van Gabon, Benin, Democratische Republiek Congo, Congo-Brazzaville en Togo. In dit kader schepen Afrikaanse stagiairs in aan boord van de Godetia om er een complete vorming te ontvangen: brandbestrijding, veiligheid aan boord, navigatie, scheepsmechaniek, eerste zorgen, manipulatie van wapens, inschepings- en boardingtechnieken. Het 'Programme de Partenariat Militaire' (PPM) zijn bilaterale akkoorden van Defensie waarvan deze inschepingen een onderdeel vormen. In ditzelfde

kader waren er ook Marokkaanse officieren ingescheept tussen Zeebrugge en Casablanca.

Hoog bezoek

Tijdens de talrijke havenbezoeken draagt de Godetia bij tot het benadrukken van het belang van samenwerkingen en het versterken van de vriendschapsbanden tussen België en de verschillende bezochte landen in de West-Afrikaanse regio. Bij elk havenbezoek stelt de commandant het schip ter beschikking van de Belgische ambassade. Op die manier kan de ambassadeur een uniek decor aanbieden aan zijn gasten, diplomatieke collega's, lokale autoriteiten en Belgische expats.

Om de samenwerking te benadrukken, zowel politiek, militair als in de pers, doet men vanuit België een inspanning om dit partnerschap te formaliseren en te steunen met VIP-bezoeken. Zo hadden wij de eer om vicepremier en Minister van Defensie Pieter De Crem in ons midden te hebben tijdens de



oefening verlaat-het-schip – © Pierre De Oliveira Beghin

receptie in Banjul (Gambia). Ook de Commandant van de Marinecomponent, Divisieadmiraal Michel Hofman, en de Chef Defensie, Generaal Gerard Van Calenberge, vereerden ons met een bezoek. Flottieljeadmiraal Georges Heeren plant een bezoek aan de Godetia in Cotonou. Voor de bemanning en in het bijzonder het horecapersoneel is dit telkens een tandje bijsteken in de haven, maar iedereen is trots op zijn werk en de Godetia, en zeer tevreden met de brede interesse voor onze missie.

Een stand van zaken halfweg de opdracht

'Cross the fingers'. Alles loopt voorspoedig, zowel technisch als medisch. Het weer is niet te warm, en de airco werkt redelijk. Iedereen laveert netjes tussen de lijntjes, het eten is lekker, de schilderwerken gaan vooruit, en de lessen met de ingescheepte leerlingen worden enthousiast beleefd. Kortom, niets dan blijde mensen met een hoge graad van 'job satisfaction'. En als het al eens wat minder gaat, en er een beetje heimwee is, dan steunen we elkaar. De Godetia op zending is een 'happy ship'. Op het ogenblik van dit verslag zijn we vrijdag 2 mei, 09.35 u. We hebben tot hiertoe 5.776 zeemijl afgelegd én we zijn de evenaar voorbij. Nog 6.718 mijl voor de boeg...

Rik Boudry, Luc Desanghere en Gilles Schoonheydt

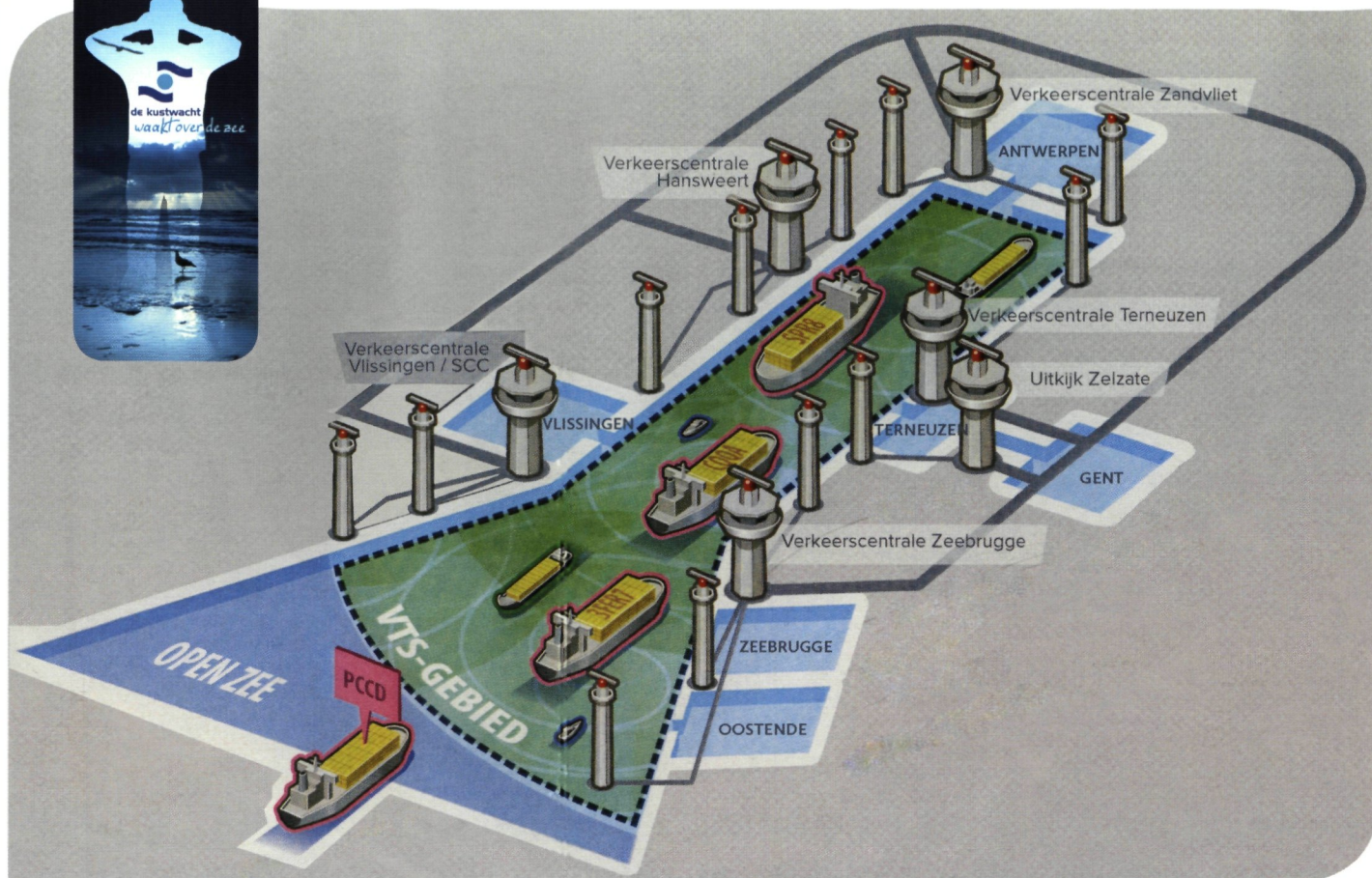
Volg de A960 op Facebook:

<https://www.facebook.com/#!/A960Godetia>

Eén van de hoofdtaken van de missie 'Maritime Capacity Building 2014' is het opleiden en trainen van West-Afrikaanse militairen, komende van Gabon, Benin, Democratische Republiek Congo, Congo-Brazzaville en Togo.



oefening Obangame Express, boardingteam Cameroun – © A960 Godetia



het VTS-gebied – © Scheepvaartbegeleiding

Schepen vlot en veilig naar en van Vlaamse en Zeeuwse zeehavens met afdeling Scheepvaartbegeleiding

Het MRCC is hét centrale meldpunt voor alle incidenten op zee. 24 uur per dag, zeven op zeven, beluistert men er continu de internationale noodfrequenties.

In dit tweede artikel in onze reeks over de Kustwachtpartners focussen we op de afdeling Scheepvaartbegeleiding. Deze afdeling behoort tot het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust van het departement Mobiliteit en Openbare werken, op zijn beurt ressorterend onder de Vlaamse Overheid. Dit voor het geval u van organigrammen houdt. Ook nuttig om weten is wat Scheepvaartbegeleiding precies doet. En misschien is dat wel het best te vergelijken met de taken van de luchtverkeersleiding op een luchthaven. Zowel visueel, auditief als elektronisch

vangt Scheepvaartbegeleiding het scheepvaartverkeer op vanaf de Frans-Belgische grens tot Zeeland en in de hele Westerschelde en zorgt er vervolgens voor dat die scheepvaart vlot en veilig de Vlaamse en Zeeuwse zeehavens in en uit kan.

De actieradius van Scheepvaartbegeleiding is een uitgestrekt gebied, van de Frans-Belgische grens over de havengebieden van Zeebrugge en Oostende tot de drukke as Gent-Terneuzen, en van Vlissingen over de Westerschelde tot in de haven van Antwerpen. In 1978 al beslisten de Belgische en Nederlandse

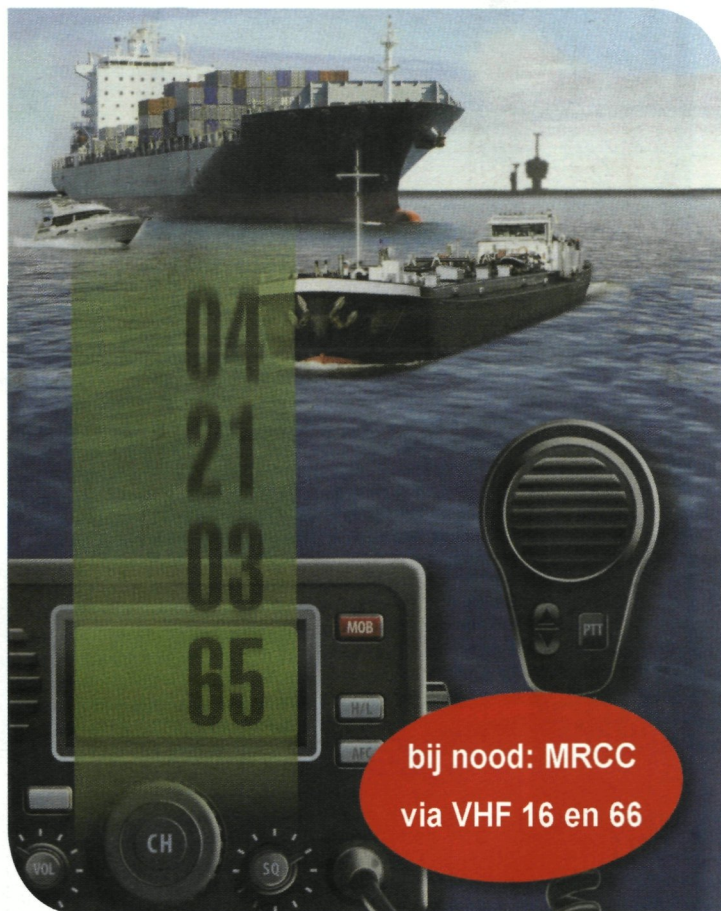
overheid om samen de veiligheid voor de scheepvaart in het hele Scheldegebied te verbeteren. In 1991 gingen de eerste radartorens van de Schelderadarketen in dienst - voordien was er nl. de Schelde Informatiedienst - en sindsdien is het aantal scheepvaartongevallen systematisch afgenomen. Vandaag telt de Schelderadarketen (SRK) vijf bemande verkeerscentrales (Vlissingen, Hansweert, Zeebrugge, Terneuzen en Zandvliet), een uitkijk in Zelzate en 21 onbemande radartorens. De komende jaren zal deze Schelderadarketen nog gevoelig uitbreiden.

Vessel Traffic Services (VTS)

Een eerste belangrijke opdracht van Scheepvaartbegeleiding is het letterlijk begeleiden van schepen. In vaktermen spreekt men over Vessel Traffic Services (VTS). Deze Engelstalige term is er omdat het internationaal is verankerd dat elke kuststaat deze dienstverlening moet kunnen aanbieden. Onder de noemer 'Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied' bundelen de Vlaamse overheid (Agentschap Dienstverlening en Kust) en de Nederlandse overheid (Rijkswaterstaat) hun krachten.

Elk land vult VTS in op zijn eigen manier. Sommigen maken gebruik van een camerasysteem, maar België en Nederland kozen voor radars. In elk geval moet het systeem klantvriendelijk zijn. De klant (de vaarweggebruiker, kapitein of loods) mag nergens de indruk krijgen dat hij naargelang zijn positie in een andere procedure of methodiek terechtkomt. Zo is de verkeerscentrale van Zeebrugge qua uitzicht en systematiek verbonden met die van Terneuzen. Van waar komt het schip? Waar gaat het heen? Wat is de lading? Via de radars, marifonie en het informatieverwerkend systeem (IVS) gaat deze belangrijke informatie - zeg maar de 'black box' van het schip - mee van centrale naar centrale. Als de centrale van Zeebrugge uitvalt, door een stroompanne bijvoorbeeld, dan kan die van Vlissingen overnemen. De visuele informatie van de radars, gekoppeld aan de scheeps- en reisinformatie uit het IVS, vormen samen het complete verkeersbeeld van het Scheldegebied. Elke verkeerscentrale clustert een aantal onbemande radarposten die samen het werkingsgebied van die centrale dekken.

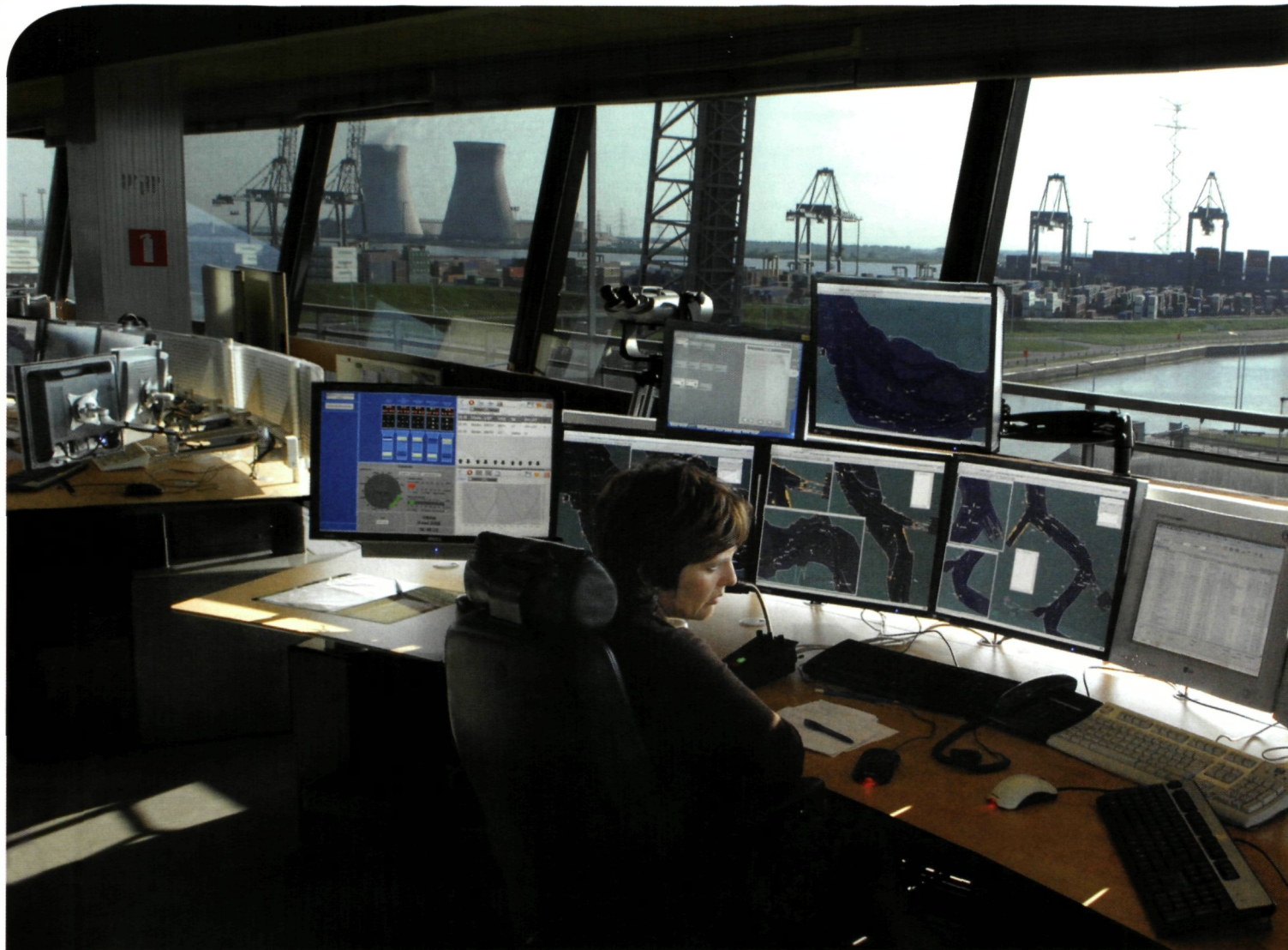
Marifonie zei u? Jawel, dit is een acroniem voor maritieme telefonie. Over speciale VHF-kanalen (Very High Frequency) kunnen schepen met de wal communiceren. De VHF-zender-ontvangers zijn zodanig verspreid dat het hele werkingsgebied volledig radiotechnisch gedekt is. Elk schip dat langer is dan tachtig meter heeft zelfs een meldplicht! Scheepvaartbegeleiding heeft zelf geen mandaat om blindgangers te verbaliseren, maar geen nood. De samenwerking met de Scheepvaartpolitie is positief en stevig verankerd. Het schip meldt zich dus aan de verkeerscentrale en geeft het vermoedelijk tijdstip van aankomst bij het beloodsings- of passagepunt door. De verkeersdienst informeert de loods- en havendiensten. De havendiensten geven sluis- en ligplaatsinfo door aan het IVS en de loodsdiensten voeden het informatieverwerkend systeem met geplande beloodsingstijd, loods aan boord en loodswissel. Deze uitwisseling van informatie is dus vierrichtingsverkeer dat doorgaat tot en met de ankerinfo van de haven.



marifonie - © Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied



het werkingsgebied van het MRCC (EEZ) - © FOD Economie



De verkeerscentrale van Zandvliet – © Katrien Vermeire

Het 'Central Broker System' is de draaischijf voor de uitwisseling van zeevaart- en nautische berichten. In 2014 zijn er bijna 1 miljoen berichten per maand.

Samenwerking met Nederland

We hadden het al over het 'Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied' van Vlaanderen en Nederland. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en het beheer- en exploitatieteam werken vanuit Vlissingen aan de veiligheid. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit werkt rond het toelatingsbeleid voor diepstekende schepen in het Scheldegebied. Het beheer- en exploitatieteam waakt over de technologie van de Schelderadarketen. Sinds 1991 zijn er heel wat technische tools bijgekomen. Zo is de SRK o.a. ook de provider van nautische informatie naar alle stakeholders in de nautische keten: de havens, de waterwegbeheerders, de loodsdiensten, Europa met SafeSeanet en verschillende Maritieme Reddings- en Coördinatiecentra. Een scheepsreis is

een ondeelbaar proces. Elke instantie die ermee verband houdt, voedt het 'Central Broker System' (CBS) met informatie en het CBS geeft die informatie op zijn beurt vorm via de ketenwerking met alle informatiesystemen die er deel van uitmaken. Dat zijn de haveninformatiesystemen, het Loodswezen Informatie Systeem (LIS) en het informatieverwerkend systeem (IVS) van de verkeerscentrales.

Het 'Central Broker System' is de draaischijf voor de uitwisseling van zeevaart- en nautische berichten. In 2014 zijn er bijna 1 miljoen berichten per maand. Dit is een spectaculaire stijging tegenover 2005. Met deze berichten wisselen de ketenpartners informatie uit, gaande van passagemeldingen, wijzigingen in vermoedelijke aankomsttijd, toewijzingen van



Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
Maritime Rescue Coordination Centre
SEARCH AND RESCUE

eerste meldpunt voor ongevallen op zee
first point of contact for incidents at sea

IN NOOD / EMERGENCY
+ 32 (0) 59 70 10 00

VOOR NIET-NOODGEVALLEN / FOR NON-EMERGENCIES
+ 32 (0) 59 25 54 90



VHF CH 16/67

agentschap
Maritieme Dienstverlening
en Kust



en vissers maar evengoed baggeraars, duikers en surfers. En laat ons de windmolenparken niet vergeten.

Scheepvaartbegeleiding stelt met de VTS alles in het werk om de scheepvaart vlot en veilig te laten verlopen, maar ondanks de nauwkeurige identificatie en begeleiding van de vaartuigen, kan het fout gaan. Er zijn tal van mogelijke scenario's. Die gaan van ernstige rampen door bijvoorbeeld een aanvaring met een enorme olieverontreiniging tot gevolg, of een gekapseisd cruiseschip met 6.000 passagiers aan boord, tot kleinschaliger problemen zoals de melding van een man-overboord of een recreant in nood. In geval van nood, treedt het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in actie.

Net zoals dit met VTS het geval is, is elke kuststaat internationaal verplicht om een MRCC te hebben. Bij ons bevindt het MRCC zich in Oostende. Zijn actieradius is de Belgische Exclusieve Economische Zone van de Noordzee. Het MRCC is hét centrale meldpunt voor alle incidenten op zee. 24 uur per dag, zeven op zeven, beluistert men er continu de internationale noodfrequenties zodat een noodoproep onmiddellijk wordt opgevangen. Zodra een oproep bij het MRCC binnenkomt, analyseert de nautische verkeersleider het probleem. Hoewel ieder incident uniek is, heeft het MRCC voor vrijwel alle typeproblemen een draaiboek en procedures om snel en adequaat tot een gecoördineerde hulpactie over te kunnen gaan.

Er zijn verschillende manieren om het MRCC te contacteren. De professionele maritieme wereld maakt gebruik van de VHF-kanalen 16 en 67 of de middengolf 2182 kHz. Elk schip heeft Epirbs aan

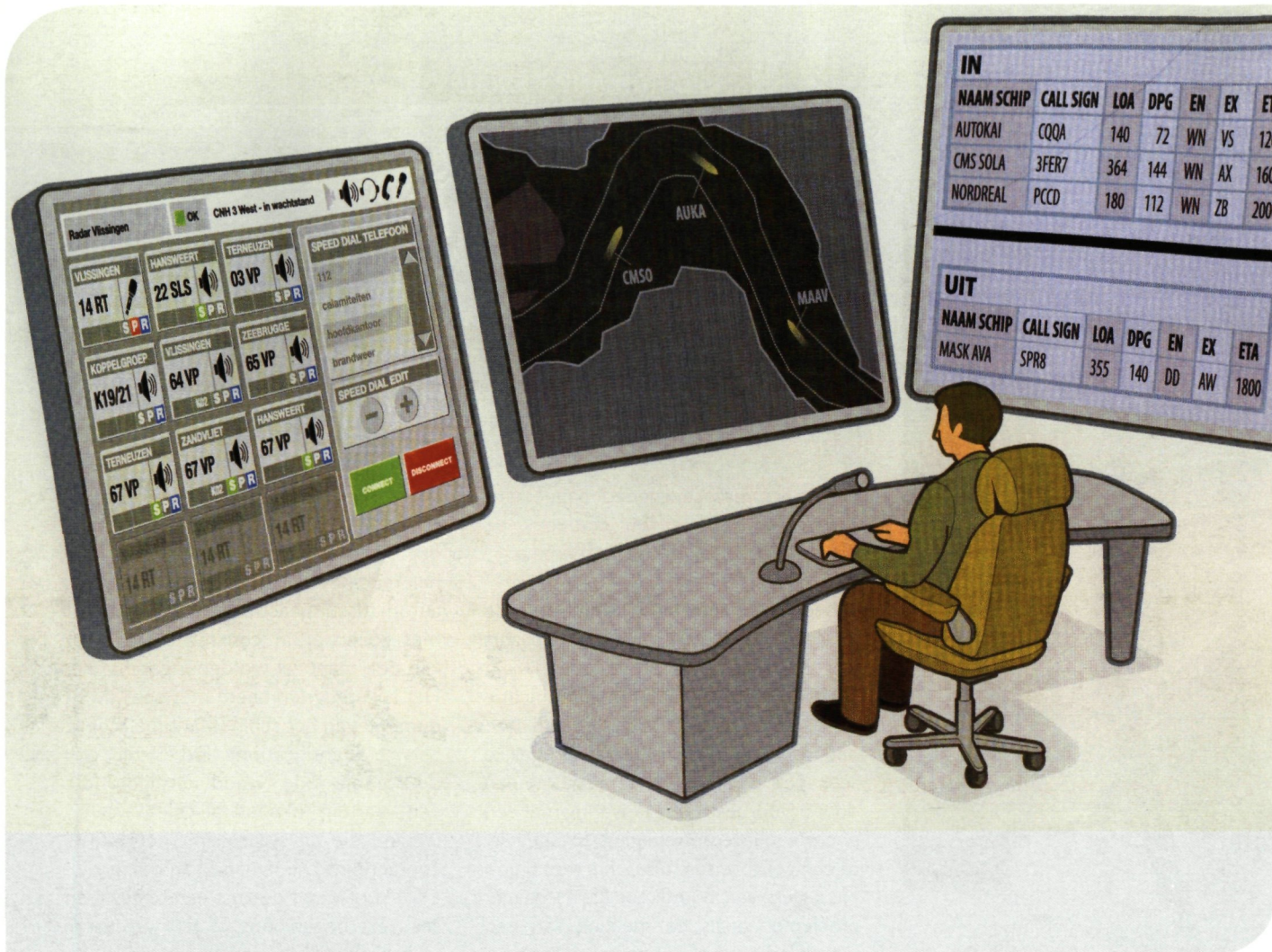
boord. Een Epirb (Emergency Position Indicating Radio Beacon) is een baken dat via satelliet een noodsignaal naar het reddingscentrum zendt. Het wordt automatisch geactiveerd wanneer het met zeewater in contact komt, maar kan ook manueel worden ingeschakeld. Het is geprogrammeerd met het MMSI-nummer van het schip (Maritime Mobile Service Identification). En er zijn ook de oranje-rode noodvuurpijlen die een vaartuig in nood afschiet, waarop iemand die dit waarneemt het MRCC contacteert. Die iemand kan ook u zijn! Of u kunt vanaf de kust een ongeval op zee, iets ongewoons of iets verdachts opmerken. Of... u geniet met uw gezin van een gezellig weekend aan zee tot plots... uw kleinste spruit spoorloos is. In al deze gevallen is het MRCC het eerste meldpunt. U kunt de noodcentrale van het MRCC telefonisch bereiken op +32 59 70 10 00. Bij deze uitgave van Neptunus vindt u trouwens een sticker met de contactinformatie van het MRCC. We adviseren u ten eerste om deze niet thuis op uw koelkast te kleven...

Het MRCC is dus ook een integraal onderdeel van de afdeling Scheepvaartbegeleiding en is in wezen vergelijkbaar met een 100-centrale. Alleen hebben ze geen eigen ambulances maar werken ze voor 'search and rescue' dynamisch samen met verschillende varende en vliegende eenheden: DAB-Vloot (Oostende), de Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst, Ship Support in Nieuwpoort, de Scheepvaartpolitie, het 40ste smaldeel van de Luchtmachtbasis in Koksijde met de ondertussen legendarische Seaking-helikopters, de Marine met haar 'ready duty schepen' en indien nodig zelfs buitenlandse MRCC's en hun middelen.

een ligplaats tot sluisplanningen, vermoedelijk tijdstip van vertrek, enz... De onderlinge uitwisseling van al deze informatie bepaalt in grote mate de interne werkmethodes van de verschillende nautische partners.

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC)

In het Belgische gedeelte van de Noordzee, een gebied van 3.600 vierkante kilometer en qua oppervlakte dus te vergelijken met een provincie, zijn er heel wat verschillende bewegingen. Jaarlijks wordt binnen dit gebied meer dan 200 miljoen ton goederen vervoerd van en naar de havens, inclusief die van Antwerpen, Zeeland en zelfs Rotterdam. Er zijn ferry's en cruiseschepen, er is recreatievaart, er zijn yachten, zeilers



de radarcentrale - © Scheepvaartbegeleiding

Zodra een oproep bij het MRCC binnenkomt, analyseert de nautische verkeersleider het probleem. Hoewel ieder incident uniek is, heeft het MRCC voor vrijwel alle typeproblemen een draaiboek en procedures om snel en adequaat tot een gecoördineerde hulpactie over te kunnen gaan.

En wat is nu de link tussen het MRCC in Oostende en het MIK (Maritiem Informatiekruispunt) in Zeebrugge? Wel, het MRCC gaat eerder over veiligheid op zee, terwijl het MIK instaat voor de beveiliging. Terrorisme, drugssmokkel en illegale visserij - bijvoorbeeld - zijn dus duidelijk het werkdomain van het MIK, maar uiteraard is er een intense onderlinge communicatie tussen MIK en MRCC.

Ondersteunende activiteiten

Scheepvaartbegeleiding volgt bovendien de overeenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de vier Vlaamse havenkapiteindiensten op, voor wat betreft het Havendecreet. De Vlaamse overheid subsidieert de havens trouwens opdat ze het gegeven 'vlot en veilig' zelf zouden kunnen organiseren. Eens een schip de zee verlaat en het de sluisen van de haven voorbij is, wordt 'vlot en veilig' immers een bevoegdheid van de haven. Zo kregen de havens van Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen een combinatie van een radar- en cameranetwerk.

Al deze informatie over de werking van Scheepvaartbegeleiding - inclusief de MRCC-stickers - is ons ter beschikking gesteld door Eva



het MRCC in Oostende – © Grafilus

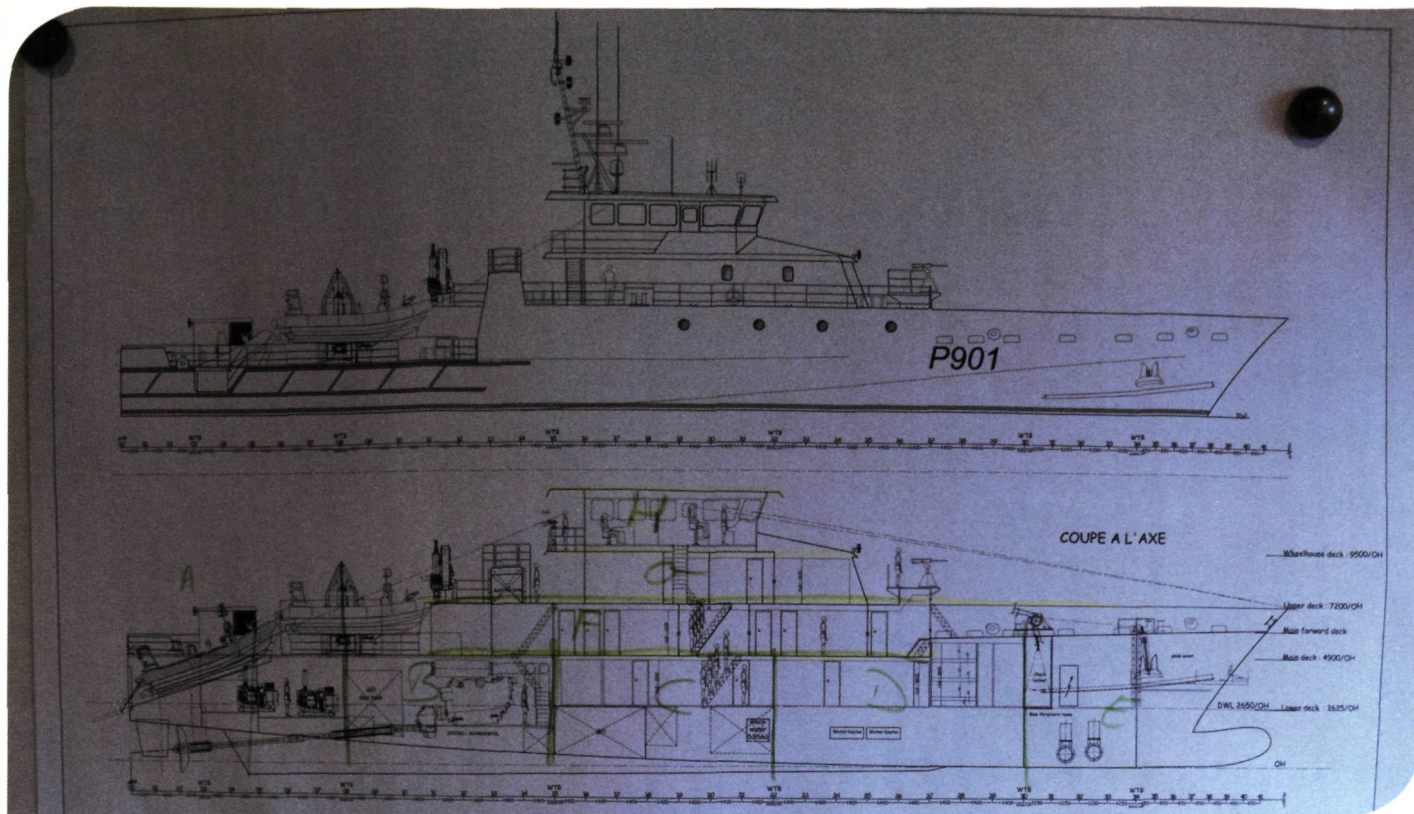
Descamps, hoofd van de communicatiecel van Scheepvaartbegeleiding. Tot slot van een zeer informatief gesprek, polsen wij nog even naar de grootste uitdagingen van de afdeling. “De grootste moeilijkheid is de besparingsronde die de Vlaamse overheid heeft doorgevoerd.”, zegt Eva. Maar ongetwijfeld kan het niet anders of een dienst als Scheepvaartbegeleiding blaakt van fierheid over een verwezenlijkt huzarenstuk. Eva Descamps beaamt dit met een anekdote: “De laatste tijd zijn er enkele uitzonderlijke gevallen geweest, waarvoor geen rampenscenario of -draaiboek bestond. Zo herinner ik me nog een telefoon die vorig jaar rond deze tijd binnenliep over een solozeiler die de oversteek van de Atlantische Oceaan maakte. Van Uruguay naar Antwerpen. In de buurt van het eiland Ascension (dat is Brits overzees gebied) was hij in de problemen geraakt. Zijn Epirb bleek niet geregistreerd en gaf

een verkeerd signaal. In paniek belde hij via de satelliettelefoon zijn vriendin in Gent. Evenzeer in paniek belde zij het MRCC. De operator contacteerde gezien de ligging van Ascension de kustwacht van Brazilië maar kreeg geen gehoor. Hij is dan zelf beginnen onderzoeken welke schepen zich in die buurt bevonden en kon contact maken met een Brits militair schip. Naar goed zeemanschap heeft dat schip onmiddellijk zijn koers gewijzigd, op zoek naar de zeiler. Als bij wonder en op het nippertje hebben ze die gevonden en gered. Enkele ogenblikken later zonk die zeilboot. We hebben die mens hier nadien nog ontvangen op het MRCC. Dit zijn verhalen die ons bijblijven, maar... in alle eerlijkheid... het geeft ons evenzeer voldoening wanneer de Seaking erin slaagt om een onfortuinlijke surfer, verrast door de effecten van zon en wind, weer veilig aan land te brengen.

Franky Bruneel



passagepunt in Zelzate (verboden af te meren over een afstand van 100 meter) – © Scheepvaartbegeleiding



plan van de P901 Castor – © Franky Bruneel

Bouw van de P901 Castor

In Neptunus 308 lieten we u kennismaken met Socarenam, de scheepswerf in het Franse Boulogne-sur-Mer die voor de Belgische Marine twee nieuwe patrouillevaartuigen bouwt. Uit dat verhaal onthouden we vooral dat het nastreven van kwalitatieve perfectie er de belangrijkste doelstelling is. Hiertoe zijn de tweehonderd medewerkers van Socarenam super gemotiveerd, want door een systeem van werknemersparticipatie zijn ze allen voor een stuk mede-eigenaar en dus heel betrokken bij het reilen en zeilen van hun bedrijf. In Neptunus 310 (eind september) zullen we de taken en opdrachten van de nieuwe patrouilleschepen toelichten. Deze keer willen we u een idee geven van hoe zo'n schip wordt gebouwd. Op 7 mei gingen we een kijkje nemen op de werf. We troffen er de P901 Castor in een fraai marinegrijs kleurtje. Binnenin het schip zagen we letterlijk overal elektrische bekabeling, allerlei toestellen werden aangesloten en in de kajuiten waren de bedden en kasten al gemonteerd. Luitenant-ter-zee Bjorn Vanhuyse leidt een team van drie marinemensen die ter plaatse de werkzaamheden van begin tot einde nauwkeurig opvolgen. Neptunus ging met hem praten...

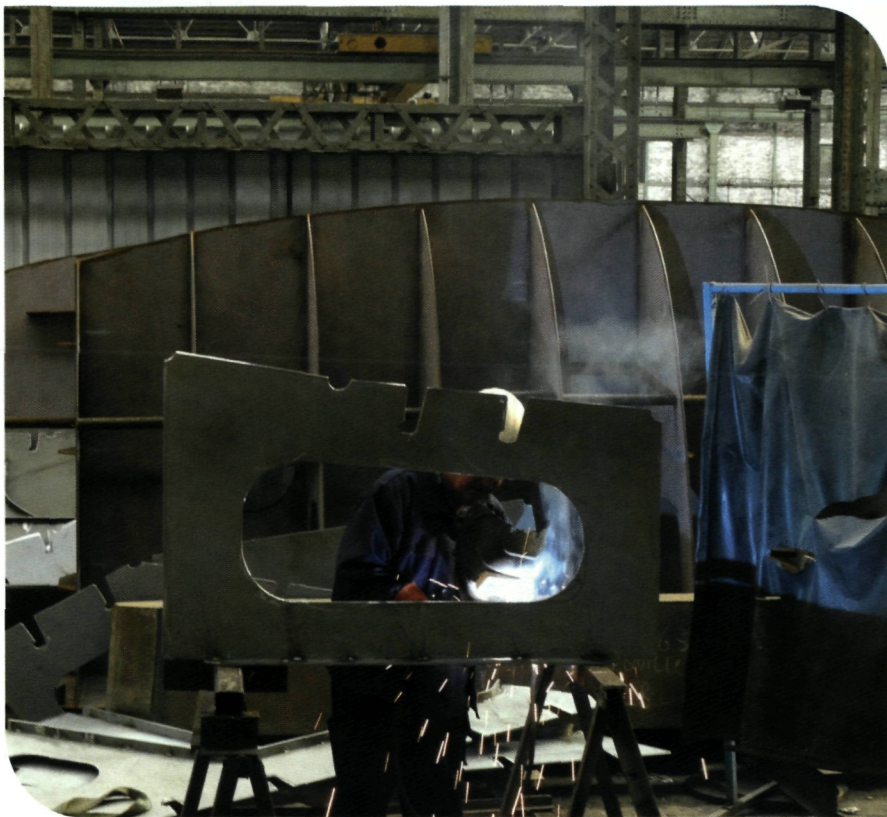
We veronderstellen dat de bouw van een schip letterlijk begint met een blanco blad papier...

Wel... eigenlijk niet! De werf hoeft niet van een wit blad te vertrekken maar baseert zich op het bestek waarin de Marine de functionele vereisten van het schip heeft bepaald. Welke snelheid moet het schip halen? Hoe lang willen we ermee op zee? Wat is de actieradius? In welke gebieden willen we varen? Hoeveel mensen willen we aan boord onderbrengen?

Welke wapensystemen hebben we nodig? Met het antwoord op deze en nog veel meer vragen wordt een algemeen plan samengesteld. Later komen dan de detailconstructieplannen om alle onderdelen te definiëren.

De Castor en de Pollux zijn gebaseerd op de DF P1 Jacques Oudart Fourmentin en de DF P2 Kermorvan, twee patrouilleschepen van de Franse Douane die ook bij Socarenam zijn gebouwd. Heeft de Marine eerst ontdekt dat deze schepen de vereiste karakteristieken hadden of is dat pas gebleken nadat de Marine bij Socarenam was terechtgekomen?

De Marine wou niet zomaar met elke werf in zee gaan. We wilden een werf die al ervaring had met de bouw van patrouilleschepen en/of militaire schepen. In het bestek dat de selectieprocedure voorafging, hadden we geëist dat de kandidaten aantonen dat ze gelijkaardige schepen kunnen bouwen. Socarenam gaf als referentieschip dus een patrouillevaartuig van de Franse douane op. Het was 45 meter lang en de rompvorm en indeling beantwoordden aan wat de Marine had vooropgesteld. Uiteraard hebben allerlei bijkomende vereisten ertoe geleid dat dit bestaande concept nog moest worden gekneed tot het schip dat wij nodig hadden. Wij wilden meer personen kunnen onderbrengen, wij wilden sneller kunnen varen bij een bepaalde zeegang (golven hebben een enorme invloed op de snelheid), wij hadden de volledige Noordzee bepaald als het inzetgebied van onze nieuwe patrouilleschepen, enz... Dit alles was theoretisch beschreven en om hun opdrachten comfortabel, veilig en snel te kunnen uitvoeren, zijn de Castor en de Pollux 8,5 meter langer dan hun Franse zusterschepen. Ook hebben ze krachtiger motoren en dus meer vermogen.



Lassers voegen de uitgesneden platen samen tot grote bouwblokken – © Hubert Rubbens



machinaal versnijden van de stalen platen
© Franky Bruneel

Socarenam heeft een eigen studiebureau en ontwerpdienst. Zijn de Castor en de Pollux hier volledig in huis geconcepieerd?

Neen. Precies omwille van onze speciale eisen qua performantie en comfort, heeft Socarenam samengewerkt met Bureau Mauric, een extern studiebureau uit Marseille, gespecialiseerd in scheepsarchitectuur. Bureau Mauric had destijds ook voor de Franse douane gewerkt, dus konden ze zich baseren op het bestaande concept dat ze naar onze normen hebben omgevormd. Het studiebureau van Socarenam heeft de constructieplannen dan vertaald naar werfplannen. Die zijn nodig om het bouwproces af te stemmen op de machines die ze hier gebruiken om bijvoorbeeld onderdelen uit de stalen platen te snijden. Of plannen voor de lassers, zodat die weten wat ze op welke manier aan elkaar moeten zetten...

Hoe begint dan de bouw van een schip, eens je alle plannen hebt? Wat is bij de bouw van een schip de spreekwoordelijke eerste steen?

Wel, die eerste steen is in dit geval een stalen plaat van drie op acht meter. De dikte van deze platen varieert van 4 tot

12 mm., afhankelijk van de plaats waar je die gaat gebruiken. Vertrekkend van de plannen, snijdt men de nodige vormen machinaal uit de platen. Het plan wordt dus als het ware opgesplitst in minuscule deeltjes. Die deeltjes vormen samen bouwblokken en in een volgende fase voegt men die bouwblokken samen tot de romp van het schip vorm krijgt, zoals op het plan voorzien.

Dus is het mogelijk dat de ene ploeg de neus van het schip aan het bouwen is, terwijl een andere ploeg zich over het achterdek ontfermt...

Inderdaad. Dat gebeurt ook effectief zo. Bepaalde mensen werken enkel op het voorste gedeelte, terwijl anderen parallel bezig zijn met het achterste gedeelte. Een schip bouw je dus niet van voor naar achter of omgekeerd. Alle grote bouwblokken worden gelijktijdig gebouwd en dan achteraf in het droogdok samengevoegd.

Als we de foto's bekijken, dan lijkt het alsof die stalen platen heel wat hebben doorstaan, vooraleer de bouwblokken samen de romp vormen. Hier en daar zien we zelfs oppervlakkige roestaanslag. Hoe



Een ploeg werkt aan de neus van het schip
© Hubert Rubbens



De verschillende bouwblokken vormen samen de romp van de Castor
© Philip Loose



© Jorn Urbain

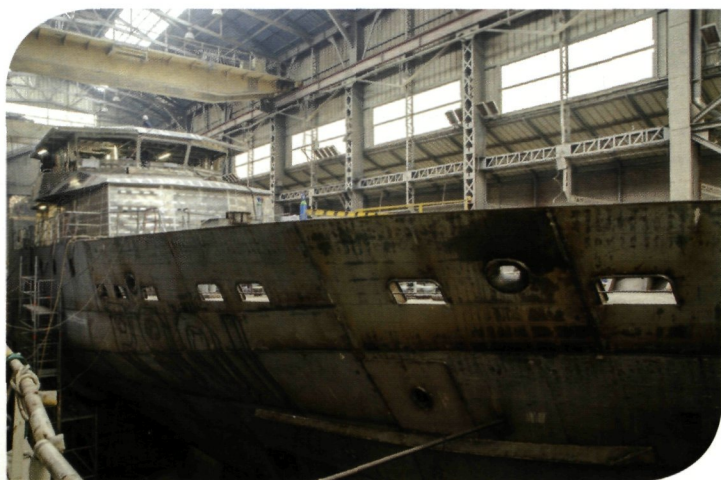
komt dat?

Laat ik je meteen geruststellen. Het externe controlebureau Veritas volgt het hele bouwproces met argusogen op. Alles beantwoordt aan de vastgelegde normen in de scheepsbouw, inclusief de plannen, de samenstelling en de gebruikte materialen. Maar het is zo dat die platen maanden op voorhand zijn geleverd. In het staalbedrijf hebben ze een voorbehandeling gekregen maar de zones rond de uitgesneden vormen zijn ietwat corrosiegevoelig. En de plaatsen waar de stukken aan elkaar zijn gelast, vertonen een verkleuring door de opwarming. Op zich is dat allemaal niet zo erg, als het achteraf maar correct wordt behandeld. Dat is hier dus ook netjes gebeurd. We hebben een eerste tewaterlating gehad op 14 april. Daarna is het schip terug droog gezet en gezandstraald om alle oppervlakkige roestvorming te verwijderen. Vervolgens

kreeg het schip een degelijke bescherm laag om toekomstige roestvorming te vermijden.

Hoeveel tijd zat er tussen de levering van de eerste stalen platen en het moment waarop jullie de Castor als bouw pakket in elkaar hebben gezet?

De materialen voor de bouw van de Castor zijn in maart 2013 aangekomen. In juni is het snijden van de eerste platen begonnen. Het samenstellen van de uitgesneden patronen gebeurt quasi onmiddellijk nadat de vormen zijn uitgesneden. De effectieve samenstelling van de verschillende bouwblokken is in oktober 2013 begonnen. Vanaf het moment dat die blokken – het zijn er een zestal – zijn samengesteld, gaat het heel snel. In één maand zijn we erin geslaagd om de romp, zeg maar de vorm van het schip, te definiëren.



de romp krijgt vorm - © Jorn Urbain

Op het moment van de eerste tewaterlating had het schip nog geen propulsie. Wellicht zullen bepaalde lezers zich afvragen hoe zo'n enorm stalen gevaarte blijft drijven...

Dat is natuurlijk gewoon de wet van Archimedes. Je hebt het gewicht van je schip. Als je dat gewicht vertaalt naar een watervolume met net datzelfde gewicht, dan blijft je schip drijven. Je hebt in een schip uiteraard veel 'lege' ruimte. De stalen platen en de installaties die je in je schip brengt, hebben gewicht en al de rest is lucht. De rompvorm bepaalt hoeveel volume je schip inneemt en het is het identieke gewicht van dat watervolume dat ervoor zorgt dat je schip blijft drijven. Voor de tewaterlating hebben we er uiteraard moeten voor zorgen dat alle openingen waren dichtgemaakt. Er zijn heel wat testen uitgevoerd. In de waterdichtheidstest gaat men met een waterslang over de hele romp om na te gaan of er geen infiltratie is naar het binnenschip toe. Maar er is meer dan die waterdichtheid. Het schip drijft, maar er dient voor gezorgd



© Jorn Urbain

De tewaterlating moet een belangrijk moment zijn geweest, want zelfs Defensieminister Pieter De Crem is een kijkje komen nemen...

Dit was natuurlijk een technische tewaterlating maar het geeft wel een indrukwekkend beeld. Als je de eerste keer het schip uit de loods ziet vertrekken, is dat behoorlijk imposant. De feedback die we achteraf van de minister kregen, was zeer positief. Hij heeft gezien dat we waar voor ons geld zullen krijgen...

Tijdens de bouw van de Castor hebben al verschillende bezoeken aan de werf plaatsgevonden. Divisieadmiraal Hofman, Commandant van de Marinecomponent, is hier verschillende keren geweest. Jullie hebben pers en personaliteiten ontvangen, op 14 mei brengen vier admiraals een bezoek... Hoe kijken de werknemers van de werf hier tegenaan?

Die zijn dat al gewoon hoor. Socarenam reageert eigenlijk zeer goed op die bezoeken. Zonder twijfel is dat belastend voor de werf. Het neemt telkens weer tijd in beslag. Maar die bezoeken stellen de mensen hier echt tevreden want dit benadrukt absoluut de betrokkenheid van de Marine. Het is goed om te zien dat zoveel mensen interesse hebben in het project, in de samenwerking met Socarenam, in de vooruitgang en in het resultaat dat we heel binnenkort zullen krijgen.

Op 27 november gaf Matthieu Gobert, de zoon van Socarenam-voorzitter Philippe Gobert, hier een zeer gedreven exposé. In elk geval hing hij een heel positief beeld van het bedrijf op. We zijn nu bijna aan het einde van de bouw van het eerste schip. Zijn de kwaliteit, de flexibiliteit en de positieve samenwerking bewaarheid geworden?

We zijn hier met drie personen van de Marine doorlopend aanwezig om de werken op te volgen en alle drie ervaren we de samenwerking met Socarenam als heel positief. Er zit heel wat knowhow in het bedrijf. Misschien weerspiegelt de infrastructuur dit niet meteen op het eerste zicht, maar de kennis en de gedrevenheid zit bij de mensen. Voor de bouw van de Castor is een heel strak tijdsschema opgesteld en dit vergt van de mensen hier extra inspanningen. Die leveren ze

dat het niet naar één kant overhelt en kantelt. Een correcte gewichtsverdeling van de verschillende systemen aan boord is onontbeerlijk. Dit bekomen we door allerlei theoretische berekeningen te koppelen aan ervaring!

Daarnet sprak je over Bureau Veritas. Hoe gaat zo'n extern keuringsorganisme te werk?

Bureau Veritas is een internationaal bedrijf dat – als ik me niet vergis – ooit in Antwerpen is begonnen en dat nu zijn hoofdzetel in Parijs heeft. Ze hebben over de hele wereld vestigingen die ter plaatse de scheepsbouw opvolgen. En die opvolging gaat heel ver. Dat gaat van controles op de plannen, tot de uitvoering en achteraf zelfs controle van de performanties. Aan de hand van de gestelde eisen stelt Veritas testprogramma's op en die volgen ze zelf mee. Zo moeten de motoren tot 110% van hun vermogen kunnen leveren en ook dat test Veritas zelf op zee. Ze hebben een heel belangrijke rol in de opvolging van de werken aan boord.

Wat moet er precies aan boord zijn geïnstalleerd vooraleer een tewaterlating kan plaatsvinden?

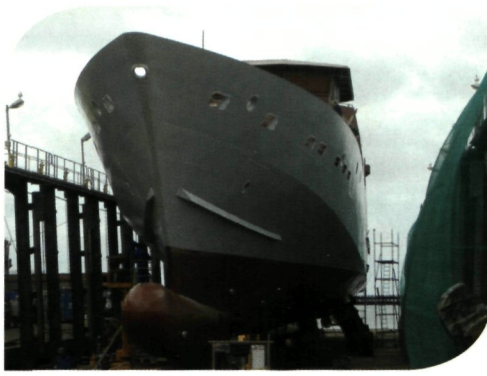
Op zich moet niets. Je moet er alleen voor zorgen dat het schip waterdicht is en kan drijven. Maar op het moment van de tewaterlating staken er bij de Castor al heel wat systemen in: alle leidingen, de hoofdmotoren, de schroefas, schroefasleidingen, dieselgeneratoren die instaan voor de elektriciteitsproductie, een aantal randsystemen zoals het afvalwaterbehandelingssysteem en de stuurmachine (omdat de roeren ook al op voorhand geplaatst werden). Alle belangrijke navigatiesystemen waren dus al geplaatst, maar nog niet in werking. Het schip had ook al een aantal hulpsystemen om de leefbaarheid aan boord mogelijk te maken, zoals ventilatie en klimatisatie.



de schroeven van de Castor – © Jorn Urbain



de technische tewaterlating op 14 april 2014
© Hubert Rubbens



de schilderwerken – © Bjorn Vanhuysse



de schilderwerken – © Bjorn Vanhuysse

ook! Alle tussenstadia van de planning moeten tijdig worden gehaald. Het bedrijf steunt hier ook voor een groot deel op onderaannemers waarmee ze al een heel lange samenwerking en dus ook een goede band hebben. Wij staan soms versteld van de diversiteit die dit bedrijf zijn klanten kan aanbieden.

Voor welke systemen heeft Socarenam onderaannemers ingeschakeld?

Wel, aanvankelijk was ik verbaasd over hoeveel wordt uitbesteed. Alle constructiewerken gebeuren in eigen huis en ook het interieur wordt door Socarenam uitgetekend. Bij de uitbestedingen horen alle elektriciteitswerken, de levering van grote toestellen, ventilatie, klimatisatie, communicatie- en navigatieapparatuur en de bewapeningssystemen.

Welke werken zijn er nog uitgevoerd na de tewaterlating op 14 april, nu drie weken geleden?

Hoe vreemd het ook klinkt, is het schip na de tewaterlating onmiddellijk terug drooggezet naast het normale bouw dok. Het schip is gezandstraald en dan is men beginnen schilderen. Alle schilderwerken zijn buiten verlopen. Op een nieuw schip moeten heel wat lagen worden gelegd. Het verven van de romp en de volledige bovenbouw heeft twee en een halve week in beslag genomen en dat heeft toch een behoorlijke druk gelegd op de onderaannemer die de werken heeft uitgevoerd. Hier parallel aan, heeft men verder gewerkt om alle systemen van elektriciteit te voorzien. Er zijn bekabelingen afgewerkt en ook aan het interieur heeft men verder gewerkt. Er zijn tussenwanden, vloeren en plafonds geplaatst. En op dit ogenblik is men het meubilair in de kajuiten aan het installeren.



© Bjorn Vanhuysse

Wat zijn de allerlaatste zaken die nu nog moeten gebeuren vooraleer de transit naar Zeebrugge plaatsvindt?

We zijn terechtgekomen in de fase waarin de verschillende systemen in dienst worden gesteld. Dit gaat heel geleidelijk. Je moet eerst zorgen dat er spanning naar de systemen komt. Zonder voeding kun je de systemen niet testen. Precies dat testen is een volgende fase. Kunnen de hoofdmotoren starten? Kunnen ze worden gestart op de plaats waar ze zich bevinden maar ook van op afstand? We hebben hier een heel specifiek concept waarin alles moet kunnen bediend en gestopt worden van op de brug. Zo bouw je de verschillende systemen geleidelijk op en controleer je of alles behoorlijk functioneert. Het spannendste moment van het testen is het ogenblik waarop je met je schip op zee gaat. Op dat moment zal duidelijk worden of de functionele eisen die de Marine heeft gesteld ook door de werf worden gehaald. Haalt het schip bijvoorbeeld de vooropgestelde snelheid? Die testen op zee zijn eigenlijk de meest cruciale momenten van wat nu nog moet komen.

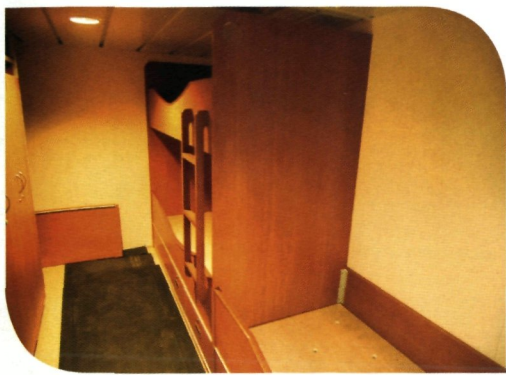
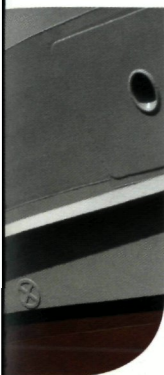
Dit roept weer herinneringen op aan de uiteenzetting van Matthieu Gobert. Hij zei toen dat de testen tegen de kaai drie weken in beslag nemen, terwijl de testen op zee in drie dagen zijn afgerond. Iemand vroeg hoe dat komt en het antwoord was: "Omdat we zeker zijn van ons stuk. We weten dat alles goed zal zijn..."

Dat was misschien een gedurfde uitspraak, want er kan altijd iets mislopen. Maar het is inderdaad wel zo dat als de indienststelling van alle systemen volgens de vooropgestelde procedures goed verloopt, dat je dan weinig problemen zou mogen hebben op zee. Wat je op zee nog test, zijn de performanties. De testen tegen de kaai hebben je geleerd dat de systemen werken in veilige omstandigheden maar op zee test je hoe het schip zich gedraagt in de golven. Op zee test je hoe performant je schip is, wanneer het de krachten van de zee moet trotseren. De verhouding drie weken aan de wal / drie dagen op zee zal wel ongeveer kloppen. Zijn ze dan echt zo zeker van hun stuk? Eigenlijk wel, ja, precies omdat ze alles zo uitvoerig hebben getest aan de wal.

Wanneer is de transit naar Zeebrugge voorzien?

In principe is dat gepland voor de eerste week van juli. Tot op vandaag zitten we op schema, maar dat schema is bijzonder strak. Er mag niets fout gaan. Als de indienststelling van alle systemen vlot verloopt en als er zich tijdens het testen geen defecten voordoen, dan gaan we ervan uit dat we het halen.

Het zou mooi zijn, als we de Castor tijdens de Navy Days op 5 en 6 juli aan het publiek zouden kunnen laten zien...



het meubilair in de kajuiten – © Franky Bruneel



vlnr. 1OM Frankie Kellerman, LTZ Bjorn Vanhuyse en 1OM Glenn De Ridder
© Franky Bruneel

Daar streven we naar en tot op vandaag gaan we ervan uit dat dit mogelijk moet zijn.

Nog een woordje over jullie: de mensen van de Marine die hier op de werf tewerkgesteld zijn voor de duur van de bouw van beide schepen. Wat is jullie taak? Wat doen jullie hier?

Als ik dat heel kort moet omschrijven, dan zou ik zeggen: controleren of de werf uitvoert wat afgesproken is. Het contract met de werf is tot stand gekomen op basis van hun offerte en een lastenboek dat alle technische vereisten beschrijft. Het is onze taak om na te gaan of alle aan boord geplaatste installaties voldoen aan de specificaties die de Marine heeft vooropgesteld. We hebben ook een ondersteunende functie. In een lastenboek kun je nu eenmaal niet alles tot in het kleinste detail omschrijven. De werf rekent ook op onze kennis en ervaring. We gaan dus heel vaak in overleg over de finale uitvoering van wat er beschreven staat. Elk lid van ons team heeft een ruime boordervaring en weet wat en hoe alles aan boord geconnecteerd moet worden. Wij werken voor de Algemene Directie Material Resources (DG MR). Twee personen als materieelbeheerder en één persoon die verantwoordelijk is voor de kwaliteitsopvolging. Zo'n aanbesteding is inderdaad in twee gedeeltes opgesplitst. Je hebt de materieelsbeheerskant. Die tak heeft ook de technische specificaties van het bestek opgesteld. En je hebt de contractuele kant. De verantwoordelijken hiervan staan in voor het administratieve gedeelte, de wettelijke aspecten van het contract, de kwaliteitskeuring bij de uitvoering van de werken en achteraf dan ook de betaling. Maar we steunen elkaar. Het is een wisselwerking. Hier kun je je niet als individu afzonderen om gewoon je eigen ding te doen. Dit soort werk moet je als team doen, anders kom je er niet. En wij vormen trouwens ook een team in een groter verband, want we hebben ook zeer regelmatig vergaderingen met de mensen van de werf, waarop de communicatie absoluut als tweerichtingsverkeer verloopt.

Wordt de toekomstige bemanning van het schip op één of andere manier betrokken bij het bouwproces?

Ja hoor! Ook dat behoort tot onze taken. We volgen niet alleen de werken op, we zorgen er ook voor dat de bemanning een zekere kennis van de systemen heeft, alvorens ze met hun schip hier buitenvaren. De bemanningsleden hebben al een groot gedeelte van hun opleiding gekregen bij de firma's die de systemen leveren, meer bepaald de hoofdmotoren, dieselgeneratoren, navigatie-, communicatie- en wapensystemen. Sinds 5 mei is hier een kernbemanning op de werf aanwezig om de indienststelling van de systemen mee te

volgen. Door aan boord te zijn, leren ze de installaties nog beter kennen. Kennis kan nooit alleen uit boekwerken komen. Een ander gedeelte van de bemanning werkt op dit ogenblik aan het uitschrijven van (nood)procedures. Samen denken we ook aan de nazorg. Eens je je schip hebt, moet je het natuurlijk onderhouden. Welke wisselstukken moeten we aan boord hebben? Welke zijn de te volgen onderhoudsprocedures? Wie doet wat en wanneer is dat nodig? Het is onze taak om al die informatie aan de materieelbeheerders door te geven.

Zal het onderhoud van de Castor en de Pollux kunnen gebeuren in de scheepsloods van de marinebasis in Zeebrugge?

Dat was inderdaad één van de eisen wanneer het over de lengte van het schip ging. We moesten het schip kunnen droogleggen in Zeebrugge. Dit betekent niet dat het onderhoud automatisch in Zeebrugge zal geschieden, maar het moet wel mogelijk zijn. Ook voor onderhoud zal in de toekomst een aanbestedingsprocedure worden opgestart en kunnen verschillende constructiewerven hieraan deelnemen. Eén van die kandidaten kan zeker Socarenam zijn. Wie weet, keren de Castor en de Pollux ooit wel eens naar hun geboorteplaats terug.

Nvdr. Volledigheidshalve vermelden we nog het voltallige team van de Marine dat op de werf de bouw van de Castor en de Pollux opvolgt. Luitenant-ter-zee Bjorn Vanhuyse leidt het team en is materieelsbeheerder. Oppermeester Frankie Kellerman is verantwoordelijk voor de kwaliteitscontrole. Oppermeester Glenn De Ridder en oppermeester-chef Ronny Steyaert zijn als materieelbeheerder alternerend voor een periode van zes maanden aanwezig in Boulogne-sur-Mer.

Franky Bruneel



bekabelingswerken op de brug – © Franky Bruneel



de destroyer Munmu the Great (DDH 976) van de Noord-Koreaanse marine – © Rebecca J. Moat / US Navy

Opmars van 's werelds militaire marines

De 21ste eeuw wordt ongetwijfeld een maritiem tijdperk. Overal ter wereld zijn de vloten ingezet voor gevechtsoopdrachten, de bewaking van exclusieve economische zones, visserijcontrole, de strijd tegen illegale trafieken en tegen de maritieme piraterij. De opdrachten worden alsmaar veelvuldiger en nemen in omvang toe. Daarom ook winnen de militaire marines aan belang en de grote zeemogendheden zijn op dit ogenblik druk bezig met het uitbreiden en moderniseren van hun maritiem wapenarsenaal.

De tendensen

Wat als eerste opvalt, is de forse groei van de Chinese marine, de langzame maar onvermijdelijke uitbreiding van de Indische vloot en het uitbreiden van de onderzeebootvloeden door de meeste welvarende landen. Daartegenover stellen we vast dat het volume van de Westerse marines slinkt, ten gevolge van de heersende economische crisis.

Spitstechnologieën vinden ingang in China, Indië en Brazilië, en in mindere mate in Zuid-Korea, Vietnam en Singapore. Landen die het nucleaire onder de knie hebben, of het binnenkort zullen hebben, zoals China, Indië en Brazilië, passen deze technologie toe voor de voortstuwing van hun onderzeeboten en de strategische upgradering van hun raketten. Dit laatste is typisch voor Israël. Qua vliegdekschepen zijn Frankrijk, Brazilië en de V.S. de enigen die katapulten voor zware vliegtuigen met lange actieradius kunnen gebruiken.

Ten slotte zien schepen met hoge technologieën (fregatten, destroyers, kruisers) hun aantal slinken, gelet op hun hoge kost. Daardoor wordt het in vreedstijd moeilijk om courante opdrachten uit te voeren voor de bescherming van de maritieme vaarroutes en de strijd tegen de piraterij. OPV's (Offshore Patrol Vessels) van de Gowind- en Hollandklasse, met helikopter of drone aan boord, zijn daar een oplossing voor.



het Amerikaanse vliegdekschip USS Kitty Hawk en andere Amerikaanse en Japanse eenheden - © Kyle D. Gahlau

US Navy op kop

Wanneer we de evolutie van de verschillende militaire vloten bekijken, stellen we vast dat de US Navy de grootste marine ter wereld is, met drie miljoen ton, veertien onderzeeboten met nucleaire raketten (SSBN), 58 aanvalsonderzeeboten met nucleaire raketten (SSN en SSGN), elf vliegdekschepen, 138 gevechtseenheden en 35 logistieke steunschepen.

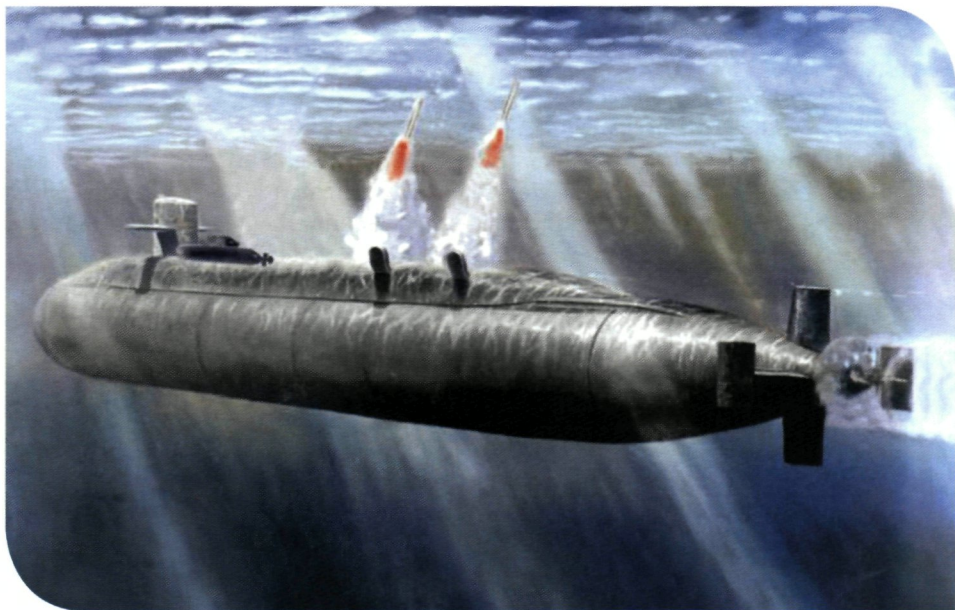
Amerika wordt gevolgd door de Russische vloot, ruim 1 miljoen ton groot, met één vliegdekschip en dertien onderzeeboten met nucleaire raketten als voornaamste eenheden. Voor wat betreft de bouw van destroyers is de vloot nog altijd in wederopbouw sinds het uiteenvallen van de Sovjetunie in 1989.

De Chinese marine kent momenteel een fantastische opmars. Circa 900.000 ton groot, met tal van moderne slagschepen, bouwt ze nu een strategische oceanische vloot, bestaande uit o.m. zes nucleaire

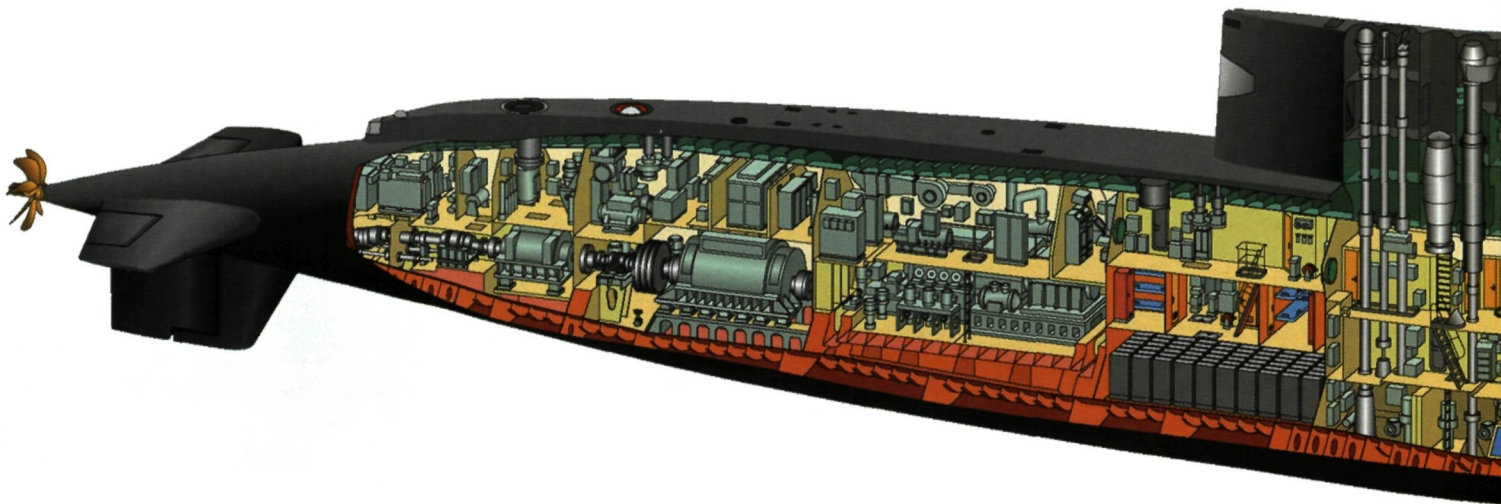
onderzeeboten. Ook twee volwaardige vliegdekschepen staan op het programma. Noteren we terloops dat ook Chinese eenheden de piraterij bestrijden in de Indische Oceaan, naast de eenheden van de EU-operatie Atalanta. Ze beschouwen

deze oceaan immers als een aanlooproute naar hun havens.

Met 250.000 ton is de Indische marine thans bezig, net als China, een strategische oceanische zeemacht uit te bouwen. Ze



de USS Ohio (SSGN 726) van de US Navy - © US Navy



onderzeeër van het Kilo-type, van Russische makelij en o.a. in gebruik bij de Iraanse marine – © Defense Industry Daily

heeft nu één groot vliegdekschip en zal er nog twee bezitten tegen 2017. Voor 2030 hoopt ze de zesde militaire wereldvloot te worden. In volle expansie dus.

Royal Navy en Franse marine

West-Europa kent een economische crisis en daarom ook zijn de vloten er aan inkrimping en reorganisatie toe. Zo heeft de Royal Navy maar liefst 40 % van haar maritiem potentieel moeten prijsgeven. De ingescheepte luchtmacht alsook de maritieme patrouille (PATMAR) werden afgeschaft. Twee vliegdekschepen zijn momenteel in aanbouw, maar alleen voor STOVL-vliegtuigen (short take-off and vertical landing aircraft). Nochtans zou de Royal Navy operationeel zelfstandig willen blijven, zonder beroep te moeten doen op bevriende marines.

Met 300.000 ton heeft de Franse marine wél een ingescheepte luchtmacht en een maritieme patrouille. Ondanks de economische crisis bezit ze nog een heel gamma eenheden, gaande van gesofistikeerde oceanische gevechtseenheden tot kleinere schepen voor het optreden in vredetijd en de bescherming van de maritieme trafiek.

Zo beschikt Frankrijk binnenkort over vier SNLE (sous-marins nucléaires lanceurs d'engins), zes SNA (sous-marins nucléaires d'attaque), één vliegdekschip, vijftien fregatten, vijftien patrouilleschepen, zes observatiefregatten, drie BPC (bâtiments de protection et de commandement), maritieme patrouille-vliegtuigen en een belangrijke mijnenbestrijdingsvloot.

Iran en Israël te duchten

Ook de Duitse marine heeft moeten inleveren, terwijl Denemarken fregatten van 6.000 ton heeft ingezet ten koste van zijn onderzeebootvloot en zijn patrouilleschepen. Zweden en Noorwegen daarentegen hebben een bescheiden

hoogzeevloot kunnen uitbouwen, maar kampen met rekruteringsproblemen. Griekenland wou zijn hoogzeevloot uitbreiden, maar maar geraakte nergens door de economische crisis. Italië kreeg onlangs een STOVL-vliegdekschip van 28.000 ton en ook Spanje een zelfde eenheid van 27.000 ton.

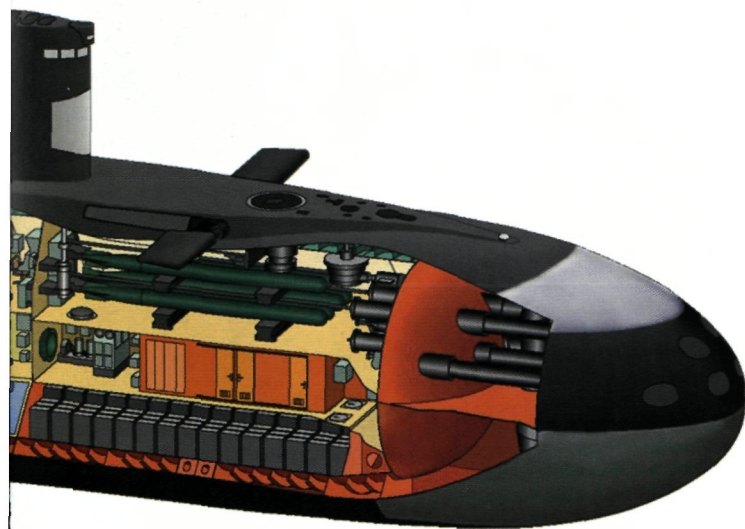
In het nabije oosten beschikt Iran over zes fregatten, drie moderne onderzeeboten van het type Kilo, zestien kleinere onderzeeboten van het type Yono en zowat 200 vedetten en patrouilleboten. Deze eenheden opereren doorgaans in vlootverband zodat ze uiterst gevaarlijk zijn voor Westerse schepen die langs de kusten van Iran zouden opereren. Israël is op zijn beurt in staat nucleaire raketten vanuit zijn onderzeeboten te lanceren en is bijgevolg ook een te duchten marine.

Brazilië en Japan expansief

Van de Latijns-Amerikaanse landen heeft Brazilië de belangrijkste marine, met het vliegdekschip Sao Paulo (ex-Foch), vier onderzeeboten van het type Scorpene en een nucleair voortgestuwde onderzeeboot.

In Azië is de Japanse marine in tonnage groter dan de Royal Navy. Krachtens internationale verdragen behoudt ze hoofdzakelijk een defensieve functie, hoewel ze ook offensief kan optreden met haar destroyers-helikopterschepen van 24.000 ton.

De andere Aziatische marines zijn in volle opmars. Dat is onder meer het geval voor Noord-Korea met de inzet van KDV3-destroyers van 10.000 ton en twee helikopterschepen van 18.000 ton van het type Dokdo. Verder bezit ze twintig oceanische onderzeeboten van het type Romeo, 72 recente mini-onderzeeboten, 28 patrouilleschepen en 175 vedettes, uitgerust met lanceeruitrustingen van respectievelijk raketten en torpedo's. Net als Israël en Iran heeft Noord-Korea een te



het vliegdekschip HMS Illustrious (R06) van de Royal Navy - © Joel Rouse

duchten marine. Ook Zuid-Korea, met o.m. het helikopterschip Dokdo, is met haar marine in volle expansie.

Conclusie

Aan de hand van dit overzicht is het duidelijk dat, met uitzondering van

West-Europa, 's werelds marines aan het uitbreiden en moderniseren toe zijn. Vergeten we niet dat 90% van de wereldhandel vandaag via maritieme wegen gebeurt. Daarom ook willen de meeste welvarende landen hun economische en strategische belangen verdedigen door hun maritieme

toegangswegen veilig te stellen. Dat kan alleen maar gebeuren door hun militaire marine aan deze noden op volwaardige wijze aan te passen en uit te bouwen. Zoals in de introductie gezegd, wordt de 21ste eeuw bij uitstek een maritiem tijdperk.

Henri Rogie



de P840 Holland, een 'Offshore Patrol Vessel' van de Koninklijke Nederlandse Marine - © S.H. Free Photos



La Belgique est
incontestablement une
nation maritime!
La vraie question est
peut-être: 'en est-elle
consciente?'"



Louis de Hardÿ de Beaulieu, le nouveau président de l'Académie Royale de Marine de Belgique – © Louis de Hardÿ de Beaulieu

Un nouveau président pour l'Académie Royale de Marine de Belgique

Depuis de la rentrée académique de novembre 2013, le Professeur Louis le Hardÿ de Beaulieu assume la présidence de l'Académie Royale de Marine de Belgique. Membre de l'Académie depuis 2004, professeur de Droit international à l'Université catholique de Louvain (Campus de Mons) et à l'Université de Namur, il s'est spécialisé dans les questions relatives au recours à la contrainte armée dans les relations internationales, au Droit des grands espaces et donc au Droit international de la mer. Auteur de nombreuses publications dans ses matières, il effectue aussi de fréquents séjours d'études et organise ou participe à des colloques tant en Belgique qu'à l'étranger. Il est enfin professeur visiteur au Collège de Défense de l'École Royale Militaire.

Dans ses nouvelles fonctions au sein de l'Académie, il succède à l'Amiral de Division e.r. Michel Verhulst ir. Illustration de la diversité des profils présents au sein de l'Académie, c'est donc aujourd'hui un juriste qui succède à un ingénieur/marin – et avant lui à un historien (le Prof. Dr. Christiaan Koninckx). Signalons enfin que Louis le Hardÿ de Beaulieu est capitaine de frégate de réserve.

Président, d'où provient votre intérêt pour le monde maritime?

L'eau est la source de la vie. Les océans recouvrent les deux tiers de la surface du globe terrestre. On considère que près de la moitié de la population mondiale vit à moins de 100

kilomètres de la mer. En revanche, le citoyen modal réalise peut-être moins que 90 % des marchandises que nous consommons journalièrement transitent, à un moment ou à un autre de leur cycle de vie, par la mer. Je suis donc convaincu que la mer est véritablement un moteur de l'économie, non pas seulement pour notre bande côtière mais aussi pour l'ensemble de notre pays et pour l'Europe. Maintenir la liberté des voies de communication maritime est donc une condition essentielle de notre bien-être. Ces considérations se trouvent à la base de mon intérêt pour le monde maritime, non pas seulement comme scientifique mais également comme citoyen. Ensuite - et avec un énorme clin d'œil - je ne puis exclure qu'un lien familial et sentimental joue un rôle dans mon intérêt pour la mer. En effet, le premier officier que le régent Surllet de Chockier a nommé dans la marine militaire belge le 1er juin 1831 s'appelait... Louis le Hardy de Beaulieu!

Pouvez-vous nous présenter l'Académie Royale de Marine?

L'Académie Royale de marine de Belgique a été créée le 6 juillet 1935 à Anvers(*1). Elle y a d'ailleurs toujours son siège à l'heure actuelle. L'académie ambitionne d'encourager la recherche scientifique dans le domaine maritime et de soutenir sa mise en œuvre. C'est pourquoi elle publie des études; elle organise des conférences et des journées d'études. Elle souhaite également témoigner de sa présence dans la société en stimulant l'intérêt pour l'ensemble des problématiques scientifiques liées à la mer en mettant également en évidence les enjeux et les potentialités qui y sont liées pour la Belgique. L'Académie Royale de Marine de Belgique réunit une cinquantaine de membres effectifs et une trentaine de membres associés auxquels s'ajoutent quelques membres étrangers. Elle agence ces travaux autour de l'activité de cinq 'classes': la Classe d'Histoire, d'Archéologie et d'Iconographie maritime; la Classe de Navigation maritime, d'Océanographie, d'Hydrographie et de Météorologie; la Classe de Construction navale, de Technique navale et de Construction hydraulique; la Classe de Droit et

d'Économie de la mer et des fleuves et la Classe d'Études maritimes et stratégiques. En 1985, à l'occasion de son cinquantième anniversaire, Sa Majesté le Roi Baudouin a octroyé à l'Académie le privilège de se nommer dorénavant Académie 'royale'. En 1994, Sa Majesté le Roi Albert II et à partir de 2014 Sa Majesté le Roi Philippe acceptèrent d'en assurer le haut patronage.

Comment voyez-vous l'avenir de l'académie?

Depuis sa création, l'Académie a effectué un travail remarquable. Elle doit, dans le futur, demeurer une 'vigie'. Il revient d'attirer l'attention des décideurs publics et privés mais aussi des citoyens sur l'énorme potentiel que la mer offre à notre pays. Elle doit les sensibiliser, lorsque cela est nécessaire, à des enjeux importants et à des rendez-vous historiques qu'il ne faut pas manquer. Pour atteindre cet objectif, l'Académie doit utiliser des moyens de communication modernes (elle dispose à présent d'un site Web: www.kbma-armb.be) et elle doit - toujours dans le strict cadre de son rôle scientifique - se tourner vers la société et en particulier vers les jeunes par des conférences publiques, des rencontres, des publications, etc...

Pensez-vous que la Belgique est une nation maritime? Quelles sont les conditions nécessaires pour cela?

La Belgique est incontestablement une nation maritime! La vraie question est peut-être: 'en est-elle consciente?' Sans entrer ici dans une discussion sur les chiffres, je ne peux que souligner la place essentielle de nos ports de mer parmi les ports européens et mondiaux. De même, trop peu de nos compatriotes mesurent qu'au plan mondial, notre pays s'apparente à une bande côtière: Ainsi, par exemple, les habitants de Malines, Bruxelles ou Mons se trouvent à peine à 100 kilomètres de la côte et ceux d'Arlon à moins de 200 kilomètres d'Anvers (la même distance que par rapport à Stuttgart ou Paris). De même le flux des marchandises qui proviennent du centre de l'Europe pour rejoindre nos ports - ou qui parcourent le chemin

inverse - a un impact positif majeur sur les entreprises et les travailleurs de l'ensemble de nos régions. Mais il faut réfléchir au-delà: dès lors que la quasi-totalité des biens que nous consommons ou produisons passent par les mers du globe, on comprend aisément que nos enjeux maritimes se situent aussi à des milliers de kilomètres d'ici. Pour ne prendre qu'un exemple: quand notre Marine lutte contre la piraterie dans l'océan indien, elle œuvre évidemment à un vaste projet humanitaire, mais elle contribue aussi à garantir la sécurité de nos voies d'approvisionnement maritimes. Nous pourrions aussi parler de l'importance et de la qualité internationalement reconnue de notre recherche scientifique marine, du développement des connaissances dans le domaine de la construction navale ou dans bien d'autres encore pour souligner combien notre pays est traversé en profondeur par l'impact de l'activité maritime. L'une des ambitions de l'Académie Royale de Marine est d'ailleurs de contribuer à y sensibiliser chacune et chacun d'entre nous.

Serge Ots

(*1) L'Académie entretient aussi des relations avec l'Académie de Marine de France, créée en 1635, dissoute en 1793 et recrée en 1921.





© Elaborate Communications Limited

Piraterij, alert blijven is de boodschap

Dankzij inspanningen van de internationale gemeenschap en de scheepseigenaars is men erin geslaagd om het aantal succesvolle kapingen voor de kust van Somalië de laatste jaren aanzienlijk terug te dringen. Schepen die vandaag de gevarenzone doorkruisen, zijn minder kwetsbaar omdat men kosten noch moeite spaart om de piraten op afstand te houden. Van een definitieve ommekeer is echter geen sprake, aangezien de fundamentele oorzaken van piraterij nog niet zijn opgelost. Het probleem kan razendsnel escaleren als de beschermingsmaatregelen aan boord en de militaire aanwezigheid zouden worden gestaakt. Zolang permanente oplossingen uitblijven, komt het er dus op aan om alert te blijven.

De Koninklijke Belgische Redersvereniging (KBRV) stelt verheugd vast dat ook de Europese Unie deze mening is toegedaan, zoals blijkt uit de aangekondigde verlenging van EUNAVFOR Operatie 'Atalanta' tot eind 2016. In dat kader heeft het fregat Louise-Marie in 2013 een derde succesvolle missie achter de rug. Bovendien is de deelname van de Belgische Marine aan Operatie 'Atalanta' nu reeds verzekerd voor 2014.

Met de arrestatie van Mohamed Abdi Hassan (bijgenaamd Afweyne) op de luchthaven van Zaventem, bewijst België nog maar eens dat het de piraterijproblematiek ernstig neemt. Afweyne wordt beschouwd als de meest beruchte en machtigste piraat van Somalië. Samen met zijn piratenbende



'Somali Marines' zou Afweyne sinds 2005 miljoenen hebben verdiend aan het kapen van schepen in ruil voor losgeld. Hij werd inderdaad herkend door de bemanning van het gekaapte Belgische schip Pompei als de man die de leider was van de bende. Afweyne zou de derde Somaliër zijn die in de zaak van de Pompei wordt veroordeeld. De zogenaamde piraten 001 en 002 werden reeds veroordeeld tot respectievelijk tien en negen jaar cel. Het bemoedigende nieuws wordt echter overschaduwd door het snel toenemende aantal acties van West-Afrikaanse piraten. De cijfers zijn verontrustend, vooral omdat het vrijwel vast staat dat niet alle incidenten worden gerapporteerd. Men kan er dus van uitgaan dat de 53 incidenten die in 2013 werden gemeld, slechts een fractie zijn van het werkelijke aantal tankerkapingen, cargodiefstallen en gevallen van gijzelneming voor het verkrijgen van losgeld.

Er is dus weinig betrouwbare informatie omtrent veiligheid in de Golf van Guinea te verkrijgen in vergelijking met andere internationale routes en er bestaat geen equivalent van de 'Internationally Recommended Transit Corridor' zoals in de Golf van Aden. Zelfs in de territoriale wateren laat de bescherming van schepen te wensen over. De kustwacht is slecht uitgerust, onvoldoende getraind en patrouilleert bovendien te weinig. Schepen zijn dus op zichzelf aangewezen voor bewaking en beveiliging aangezien ook internationale militaire aanwezigheid ontbreekt. De kuststaten rondom de Golf van Guinea mogen dan wel geen 'failed states' zijn - zoals Somalië - ook hier is zwak en slecht bestuur één van de hoofdoorzaken van piraterij. Dit uit zich in een precair wettelijk kader, gebrekkige rechtshandhaving en wijdverspreide corruptie in de regio.

Resoluties VN-Veiligheidsraad bevorderen vrede en stabiliteit

Als reactie op de onveiligheid werd de afgelopen jaren een waaier aan initiatieven op regionaal en nationaal niveau opgericht, aangemoedigd door twee resoluties van de VN-Veiligheidsraad. Deze resoluties focussen op het bevorderen van vrede en



de geduchte piratenleider Mohamed Abdi Hassan die in België werd gearresteerd voor zijn aandeel in de kaping van de Pompei – © Abayomi Azikiwe



ECCAS en ECOWAS ondertekenen de 'Code of Conduct' inzake maritieme bedreigingen – © USAFRICOM

stabiliteit in de regio. Hierbij moedigen internationale partners de staten en organisaties aan om samen te werken en op die manier gewapende overvallen in de Golf van Guinea te voorkomen en te bestrijden.

Een belangrijke stap werd genomen in juni 2013 met de 'Gulf of Guinea Code of Conduct'. Dertien staten en vertegenwoordigers van de lidstaten van de Economische Gemeenschap van

Centraal-Afrikaanse Staten (ECCAS) en de Economische Gemeenschap van West-Afrika (ECOWAS) ondertekenden deze 'Code of Conduct' die gebaseerd is op de 'IMO Djibouti Code of Conduct' voor de West-Indische oceaan. In tegenstelling tot de 'Djibouti Code', focust de 'Code of Conduct' voor de Golf van Guinea op het volledige gamma van regionale maritieme bedreigingen waaronder piraterij, illegale drugs, wapens, mensenhandel, illegale visserij



© Port 2 Port Maritime

en milieuverontreiniging. Momenteel is de 'Code of Conduct' niet bindend maar het is de bedoeling om in drie jaar tijd te evolueren naar een bindende overeenkomst voor 26 West- en Centraal-Afrikaanse landen.

Ook de Europese Unie is actief in deze regio, meer bepaald met het 'Criminal Maritime Routes' Programma (CRIMGO), dat gestart is met het oog op verbetering van veiligheid en beveiliging van maritieme routes langsheen de zeven Afrikaanse landen in de Golf van Guinea. CRIMGO helpt deze kuststaten bij de opleiding van een efficiënte kustwacht en de oprichting van een netwerk om informatie uit te wisselen tussen lidstaten en organisaties in deze regio. Recent werd bovendien een 'EU Strategy on the Gulf of Guinea' voorgesteld. Deze strategie beoordeelt de totale omvang van risico's en bedreigingen waaraan de kuststaten en de Europese Unie wordt blootgesteld. Tevens worden potentiële acties gedefinieerd die de EU kan nemen om deze staten en regionale organisaties te helpen het probleem aan te pakken.

Dit gebeurt dankzij een alomvattende aanpak ter ondersteuning van de acties in de regio en in coördinatie met internationale partners.

De Golf van Guinea blijft tevens een belangrijk aandachtsgebied voor BEMTAR (Belgian Maritime Threat Awareness & Reporting). BEMTAR is een initiatief van de FOD Mobiliteit en Vervoer, in samenwerking met de Marine, OCAD (Coördinatieorgaan voor de Dreigingsanalyse), KBRV en verschillende andere overheidsdiensten. Het doel van dit project is het bijstaan van alle schepen onder Belgische vlag om hun veiligheid op zee te verhogen. BEMTAR werkt door middel van het verzamelen van relevante informatie komende van zowel 'open source'-bronnen als van overheidsdiensten, deze te bundelen en een relevante samenvatting ervan door te sturen naar de deelnemende rederijen. Anderzijds is BEMTAR ook het aanspreekpunt voor de vragen van de reders over de veiligheidssituatie op zee. Dit project is nu een jaar operationeel en kent een groot succes.

Naar een definitieve wet in de strijd tegen maritieme piraterij

Op 30 januari 2013 werd de wet houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen maritieme piraterij gepubliceerd in het Belgisch staatsblad. Sindsdien is het mogelijk om op een legale wijze private bewaking aan boord van Belgische schepen te plaatsen onder het voorlopige regime, in afwachting van de publicatie van de negen Koninklijke Besluiten. Dit hield in dat bewakingsfirma's enkel samen met een rederij een gezamenlijke aanvraag konden indienen voor het verkrijgen van een voorlopige vergunning. Ondertussen is de wet ook definitief in werking getreden met de publicatie van het laatste Koninklijke Besluit van 11 december 2013 betreffende de opleidingsvereisten. Voortaan zou het dus eenvoudiger moeten zijn voor bewakingsfirma's om een vergunning te verkrijgen.

De wet is slechts geldig tot einde 2014 en de tijdige verlenging van de wet is voor KBRV op dit moment een prioriteit. Met de verkiezingen in het vooruitzicht en de daarop volgende periode van een



De bewakingsfirma Port 2 Port Maritime is gespecialiseerd in het bieden van bescherming aan de scheepvaart in risicogebieden – © Port 2 Port Maritime

regering in lopende zaken, werd de procedure tot verlenging daarom al opgestart.

In de evaluatie die voorafgaat aan de beslissing tot verlenging, staat te lezen dat de wetgeving effectief en werkbaar is. Belgische reders zijn in staat om hun schepen in de Golf van Aden en in de Indische Oceaan te beschermen. Aangezien de bedreiging in de Golf van Guinea steeds groter wordt, pleit KBRV nu ook voor een uitbreiding van de zone zodat het ook in deze regio geoorloofd is om private bewaking aan boord te plaatsen. Verder dient een rederij voor de aanvang van elke reis telkens een aanzienlijk dossier in te dienen om aan te tonen

dat de bewakingsfirma voldoet aan alle eisen. Bij herhaling van een reis onder dezelfde omstandigheden kan een elektronisch dossier met een beperkt aantal documenten dan ook in principe volstaan.

Sinds de invoering van de wet hebben een twintigtal doorvaarten met private bewaking aan boord van Belgische schepen plaatsgevonden. Tijdens deze reizen hebben zich geen incidenten voorgedaan en de schepen werden ook niet door piraten aangevallen.

Elle De Soomer





variëties van Zee-eretekens – © Guy Deploige

Het Zee-eretecken 1940-1945

DEEL 4 (SLOT)

Dit vierde en laatste deel gaat over de Belgisch-Britse correspondentie rond deze maritieme medaille. Opzoekingen in 'The National Archives' in Kew belichten interessante en tot nu toe ongepubliceerde correspondentie over de vereremerkten van de Royal Navy Section Belge enerzijds en uitzonderlijk aan twee Britten anderzijds.

Een open informatiebron is het Belgische oorlogstijdschrift 'Marine'. Het werd uitgegeven door het ministerie van Verkeerswezen in London. 'Marine' propageerde zowel de visserij, de koopvaardij als Royal Navy Section Belge. Hieruit komt het tweetalige katern met het Oorlogskruis en Zee-eretekens aan zeelieden (Marine, Vol.III, N° 8. Augustus 1943).

De Belgisch/ Britse briefwisseling over de RNSB

BELGIAN MEDAILLE MARITIME – AWARD TO BELGIAN PERSONEL in the ROYAL NAVY, SECTION BELGE

With reference to the letter from the Belgian Ministry of Transport of 12th January 1944, there is so far as is known no precedent for

the granting of decorations by a foreign country to persons in the R.N. for what amounts to nothing more than a period of service and good conduct, although the decoration in question has been awarded to British Naval ratings for exceptional service in Belgian interests during the present war (see file BENIT & COFFEY). On the other hand, the circumstances appear to be equally without precedent in that there never has been within the Royal Navy, a Section composed entirely of foreigners.

2. This is due to the fact that there is no Belgian National Navy which Belgian subjects in this country could join and no National Naval organization which could have administered them, and apart from technicalities, the Belgian Section is really a Belgian National force which, it is contemplated, may in the future form the nucleus and its members would, no doubt, resent being treated less favourably than their countrymen in the Merchant Service.

3. It is not clear that there is any material objection to the Belgian proposal and it is considered that it should be granted and that they should be informed that the names of persons who have served in the Belgian Section for at least two continuous years with good conduct, will be submitted to them.

Signed King
P.N.L.O. (Principle Naval Liaison Officer)
13th January, 1944

Concur with P.N.L.O. The Section Belge is in a quite special position as a separate section of the Royal Navy, and represents as nearly as possible in the circumstances the Belgian Royal Navy.

2. Approval was given on H. & A. (Honours & Awards) 1040/42 for the Section Belge to wear, on Royal Naval uniform, decorations given to them for war services by their own Government.

3. The Belgian Governments desire to recognize service in the Section Belge by Belgian decorations on the same terms as the recognize service in the Belgian Merchant Navy: i.e. after two years good service mostly afloat, is a reasonable one.

4. Submitted therefore for approval as at X of P.N.L.O.'s submission.

Signed A. Oppé
For head of H. & A.
(Honours & Awards Branch)
15th January, 1944

A letter from the Belgian Government is attached stating that they have now definitely decided to award the Medal to Belgian subjects in British Naval Service.

2. Will D.N.A. please furnish a list of Belgian subjects who have completed two years satisfactory service as Officers, R.N.R. (Royal Naval Reserve) or R.N.V.R. (Royal Naval Volunteer Reserve), and as ratings in Royal Navy, Section Belge or R.N.P.S. (Royal Naval Patrol Service) – including any who have been subsequently invalidated from the Service.

Signed H.S. Moss Blundell
For P.N.L.O.
21th February, 1944

There are approximately 450 Belgian subjects serving in the Section Belge. The posting of the Central Register of Seamen's Service is much in arrear; it could not be stated whereas the individuals' service has been satisfactory without making a special trace in each case, and obtaining latest

brief van A. Campenhout aan H.S. Moss Blundell,
12 januari 1944
© The National Archives, Kew

information as to character by reference to the ships and establishments in which the men are now serving. As regards ratings invalidated or discharged it would only be possible to furnish the information required by examining the Central Register in every case and bringing up to date the record of service. No staff is available for this work. It is suggested the information be obtained by the issue of a Fleet Order requesting ships and establishments to report the names of ratings, and officers, qualified.

Signed ?
D.N.A.
11th March, 1944



Ministères des ~~_____~~
Communications
Cabinet du Ministre

102 77, EATON PLACE,
LONDON, S.W.1

Tel.: Sloane 944 0726

Réf. No. AVG/EP/ *e 73*

12th January, 1944.

H.S. Moss Blundell Esq.,
Queen Anne's Mansions,
St. James's Park, S.W.1.

Dear Mr. Moss Blundell,

I wish to inform you of a decision which has been taken quite recently concerning the award of the Médaille Maritime to Belgian seamen. There are three cases in which it is considered advisable to make this award:-

1. Posthumously, to seamen who have lost their lives through enemy action;
2. To those who re-embark on a Belgian ship after having been torpedoed twice;
3. To those who accomplish acts of valour or shew special devotion to duty.

In application of case 3, the Minister has decided to award the Médaille Maritime to seamen who have served at sea during two war years, and it is suggested that the benefit of this decision should be extended to Belgians who have served for this period in the Royal Navy, provided of course that their services have been satisfactory and that they have spent most of the time afloat.

I would like to know if the Admiralty would have any objection to this award to Belgians in the Royal Navy, and if not, whether they would be kind enough to propose to us the candidates whom they would recommend for the Médaille Maritime on this basis, giving at the same time the dates of entry and length of service.

Yours very sincerely,

A. van Campenhout
A. van Campenhout.



keerzijde variatie 4 van Zee-eretekenen
© Guy Deplouge



Detail Zee-ereten met streep – © Jan Van de Vel



de eretekens van Maurice Mommens – © Guy Deploige

It is not considered necessary to issue a Fleet Order because, with a few exceptions, the Belgian ratings all belong to the Devonport Division, and it seems probable that Commodore Devonport would be able to supply the required information without much difficulty.

2. It is proposed to ask him to furnish a list of the persons who have served in Section Belge for two years or more and have rendered satisfactory service in the sense that they have not been guilty of any serious offences, giving their dates of entry, and in the case of those who haven left the Services, their dates of discharge.

3. The exceptions are a small number serving in R.N.P.S., and it is proposed to ask Commodore Lowestoft to furnish similar information regarding them.

4. So far as Belgian officers are concerned, P.N.L.O. can furnish the particulars required.

*Signed H.S. Moss Blundell
For P.N.L.O
16th March, 1944*

277 Zee-eretekens, waarvan vier met streep, aan de RNSB

Op 1 juli 1944 verleent de minister van Verkeerswezen Balthazar vier zeemannen één streep (bareet) op het lint van het Zee-ereten:

- 1. Richard Davelooze, Seaman
- 2. Désiré Geselle, Leading Telegraphist
- 3. Arthur Lenaers, Stoker 1st class
- 4. Georges Vincke, Seaman

Met hetzelfde besluit verleent hij initieel aan 277 officieren en bemanningen het Zee-ereten, gesorteerd volgens graad

en alfabetisch en dus vanaf Lieutenant-Commander Larose tot en met Signaler Zwervaegher. Deze levende lijst wordt voortdurend aangepast wegens: desertie en opsluiting, misverstanden in de berekening van de diensttijd, naamsverandering (aliassen) en door spraakverwarring met een Britse medaille, namelijk de Good Conduct Medal.

Op de nationale feestdag (21 juli) 1944 decoreert minister Balthazar in Liverpool persoonlijk een delegatie van twaalf RNSB-schepelingen. Per koerier worden de overige 265 Zee-eretekens, de vier strepen (bareetten) en voor iedereen nog een stukje lint overgemaakt. De brevetten deelt het ministerie bewust niet uit, daar de kans op verlies of beschadiging groot is. Vermoedelijk worden de brevetten pas na de terugkeer in België uitgedeeld. Zij

Mommens, Maurice, Isidère, Nobert

- Geboren op 31 juli 1921 in Oostende en daar overleden op 19 juli 1987.
- Beroep: visser
- Meldt zich als vrijwilliger op 2 oktober 1941, opgenomen in de rangen op 3 oktober 1941
- Graad: Able Seaman, 1ste matroos
- Stamnummer D/SB/JX 199
- Specialiteit: dek, nautische dienst
- Mutaties:
 - 03 oktober 1941 HMS Royal Arthur / Ordinary Seaman
 - 28 november 1941 HMS Lochinvar
 - 07 januari 1942 HMS Drake / Able Seaman
 - 14 april 1942 HMS Godetia
 - 26 juli 1943 HMS Buttercup
 - 15 november 1943 HMS Drake
 - 06 januari 1944 MMS 187
 - 11 maart 1944 HMS Drake
 - 11 mei 1944 HMS Godetia
 - 16 augustus 1944 HMS Drake
 - 1 september 1944 HMS Kernot
 - 1 oktober 1944 Pembroke IV
 - 13 december 1944 Odyssey
 - 01 januari 1945 Royal Edmond II
 - 08 / 09 mei 1945 In werkelijke dienst gehouden als beroepsmilitair
 - 01 februari 1946 gaat over naar het Zeekorps / Zeemacht
 - datum ? Muteert naar het Bemanningsdepot Zeekorps Oostende
 - 30 oktober 1952 Met onbepaald verlof, administratief verbonden met Mobilisatie-kern 1 Z, Sint-Kruis, Brugge
 - 01 januari 1955 Met definitief verlof geplaatst
 - Gaat over naar Regie van het Zeewezen als matroos.
 - Eervolle onderscheidingen:
 1. Zee-ereten 1940-1945
 2. Herinneringsmedaille van de oorlog 1940-1945 met twee elkaar kruisende bronzen ankers van 6mm op het lint / 16 februari 1946 (RB N° 1859) + kenteken bronzen kroon op het lint.
 3. Medaille van de Vrijwilliger 1940-1945 / 16 februari 1946 (RB N° 1861)
 4. Burgerlijk Eretoken 1ste klasse voor anciënniteit (Regie Zeewezen)
 5. The 1939-1945 Star (GB)
 6. The Atlantic Star (GB)
 7. The Defence Medal (GB)

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

Tot deze 277 gedecoreerden behoort Able Seaman Maurice Mommens (zie kader)

Luitenant Léon Lurquin, de latere commodore, is de enige zeeman die het Zee-ereteken op 17 augustus 1944, zowel voor zijn dienst bij de koopvaardij als bij de Royal Navy wordt toegekend, met volgende unieke vermelding: "Heeft de gevaren der zeevaart in oorlogstijd gedurende meer dan twee jaar getrotseerd, zoowel aan boord van eenheden der Belgische handelsvloot als in dienst van de Belgische sectie der Royal Navy, in dewelke hij vrijwillig dienst genomen heeft."

De Belgische regering in Londen verleent het Zee-ereteken 1940-1945 uitzonderlijk aan twee Britten

S.W.J. Benit, Acting Able Seaman, DEMS Gunner

'Defensively Equipped Merchant Ship', kortweg DEMS zijn koopvaardischepen, bewapend met een adequate verdediging tegen vijandelijke onderzeeërs en vliegtuigen. Benit is, samen met een Belgische collega, kanonnier aan boord van de Marie Floré wanneer op 10 juni 1942 dit Belgische schip in volle zee door drie Duitse vliegtuigen wordt aangevallen. Beide kanonniers van de Marie Floré openen een geconcentreerd en agressief vuur op de aanvallers. Zij slagen erin één vliegtuig neer te halen. Deze moedige daad gaat niet onopgemerkt voorbij. Op 19 februari 1943 vraagt de Belgische ambassadeur baron de Cartier de Marchienne aan de Britse regering of er bezwaren zijn tegen de verlening van het Belgische Zee-ereteken. Aangezien Benit voor deze actie geen Britse onderscheiding kreeg, antwoord een Britse beampte op 23 maart 1943, in naam van Winston Churchill, dat de Britse regering akkoord gaat met deze verlening en



Maurice Mommens – © collectie Johnny Geldhof



de lintjes van commodore Lurquin – © collectie Jens Van Herck



minister Balthazar en Benits weduwe – © tijdschrift Marine okt/nov 1943

wanneer de medaille aan Benit wordt uitgereikt, zij de nodige stappen zullen ondernemen, opdat Able Seaman Benit het Zee-eretecken mag dragen. Tragisch genoeg scheept Able Seaman Benit in aan boord van een Brits schip, waarbij hij sneuvelt tijdens een schermutseling met vijandelijke vliegtuigen. Hierdoor reikt de minister van Verkeerswezen Balthazar op 02 oktober 1943 in zijn Kabinet het Zee-eretecken uit aan zijn weduwe (zie foto tijdschrift Marine okt/nov 1943).

Albert Coffey, Able Seaman, Merchant Navy

In tegenstelling tot de heldhaftige DEMS-kanonnier Benit, komt zeeman Coffey in aanmerking voor het Zee-eretecken door zijn langdurige dienst op zee aan boord van Belgische koopvaardischepen. Hij vaart van 1941 tot en met 1943 aan boord van SS Sambre en SS Garonne. De Belgische regering vindt het rechtvaardig dat Coffey dezelfde onderscheiding zou krijgen voor dezelfde prestaties als zijn Belgische collega's. Vandaar dat op 30 december 1943 de aanvraag tot toekenning vertrekt van de Belgische ambassade, waarop de Britten positief

antwoorden. Het Zee-eretecken wordt per besluit op 7 maart 1944 aan Able Seaman Albert Coffey toegekend. Een maand later krijgt hij de 'King's permission' om deze medaille, zonder beperkingen, te dragen.

*Jens Van Herck
(Studiekring Faleristiek vzw)*

*Thanks to John Howes
(The National Archive, Kew),
Peter Verstraeten & Jean-Marie Van
Wijsberghe (Studiekring Faleristiek vzw).*

ROYAUME DE BELGIQUE



de la CROIX DE GUERRE



de la MÉDAILLE MARITIME

HOMMES DE MER DÉCORÉS

PRIÉ, J., Capitaine.

Lors des premières opérations de débarquement en Afrique du Nord, fut désigné pour prendre le commandement d'une division d'unités de transport; dans des circonstances périlleuses, s'est acquitté avec un plein succès de la mission difficile qui lui fut ainsi confiée.

PIÉRRARD, Alfred, Capitaine.

Grâce à son sang-froid, son discernement et son action rapide, est parvenu à échouer le s.s. "Ostende", fortement avarié et chargé d'explosifs, dans un endroit protégé et sur un fond boueux.

CROIX DE GUERRE

MÉDAILLE MARITIME

DÉCERNÉES LE 21 JUILLET 1943

KONINKRIJK BELGIË



HET OORLOGSKRUIS

ZEELIEDEN

AAN

DEWELKE

EN



HET ZEE-EERETEEKEN

zijn toegekend :

LEONARD, Alfons, 1st Officier.

Heeft blijken gegeven van buitengewone hoedanigheden van moed en zelfopoffering door het verleen van een werkdadigen bijstand aan zijn kapitein, groepleider, tijdens de eerste ontscheepsverrichtingen in Noord Afrika.

EYER, Jan, kanonnier.

Door zijn moedig optreden tijdens een luchtaanval, heeft daadwerkelijk zijn schip verdedigd en heeft een vijandelijk vliegtuig neergeschoten.

**HENDRIKSEN, Hans,
Hoofdwerktuigkundige.**

Heeft blijken gegeven van buitengewone hoedanigheden van moed en zelfopoffering door het verleen van een werkdadigen bijstand aan zijn kapitein, groepleider, tijdens de eerste ontscheepsverrichtingen in Noord Afrika.

COOPMAN, Ch., Kapitein.

Heeft niet geaarzeld zich met zijn schip naar de plaats te begeven waar twee schepen getorpedeerd werden, niettegenstaande de aanwezigheid van talrijke drijvende mijnen. Heeft een dertigtal geredden aan boord genomen.

OORLOGSKRUIS en

ZEE - EERETEEKEN

UITGEREIKT OP 21 JULI 1943



le port de Liège – © Ville de Liège

Le port autonome de Liège: à la croisée des routes vers Rotterdam et Anvers

Situé au confluent de la Meuse et du Canal Albert, au carrefour d'autoroutes menant vers l'Est et l'Allemagne, le Nord et les Pays-Bas et le Sud vers le Grand-Duché de Luxembourg et la France, Liège est idéalement situé pour développer une activité logistique importante. Le port est aujourd'hui le troisième port intérieur au niveau européen en termes de tonnage. Les autorités ont bien compris l'importance de cette activité et ont développé parallèlement le transport aérien avec Liège Airport qui est devenu au fil du temps le 8ème aéroport cargo au niveau européen.

Le déclin de la sidérurgie a rendu le développement d'autres activités indispensables mais a aussi libéré des terrains en bordure de Meuse; c'est ainsi qu'est né le projet Trilogiport qui marie le transport par route, par train et par voie d'eau à des activités logistiques sur une superficie de 100 ha, permettant

le traitement de 200.000 conteneurs 'équivalents 20 pieds' ou EVP.

Si l'on veut augmenter le tonnage des marchandises manutentionnées dans le port, il est indispensable de permettre à des bateaux de plus gros tonnage et transportant plus de conteneurs de l'atteindre. A cette fin, la Région wallonne a entrepris la construction d'une quatrième écluse à Lanaye permettant l'acheminement de péniches de 4000 tonnes depuis Rotterdam et reliant ainsi le bassin mosan au bassin rhénan.

Mais le partenaire naturel du port reste Anvers. En effet, le Port autonome de Liège et le Port d'Anvers sont, depuis 2006, partenaires dans le Groupement d'Intérêt Economique Trilogiport. Cette réalisation souligne les rapports entre les deux bassins industriels, Liège faisant partie de l'hinterland du port d'Anvers et lui ouvrant de par ce fait la route vers l'Allemagne. Dans ce cadre, à l'occasion

du Symposium tenu pour le 75ième anniversaire du canal Albert, un contrat de collaboration a été signé entre le Port autonome, la NV Scheepvaart et le port d'Anvers soulignant 'l'importance du canal Albert comme axe économique entre Liège et Anvers'. Un des objectifs marquants de cet accord est l'adaptation des 62 ponts situés sur le canal afin de permettre le passage de barges avec quatre couches de conteneurs au lieu de trois, un autre étant la promotion des terminaux installés le long de la voie d'eau.

Le port de Liège est une pièce importante du redéploiement économique de la région et un lieu de passage obligé vers le Canal Albert pour les péniches de plus gros tonnage. Les nouvelles infrastructures et les nouveaux accords renforcent ainsi l'attrait de la ville comme centre logistique important, en améliorant l'accès à la mer via Anvers et Rotterdam.

Yves Dupont



de Johan de Witt (rechts) in Operatie Atalanta – © Zr.Ms. Johan de Witt

Logische samenwerking tijdens piratenjacht

BELGEN INTEGRAAL ONDERDEEL VAN OPERATIE ATALANTA AAN BOORD VAN ZR.MS. JOHAN DE WITT

Op 21 december 2013 keerde het Nederlandse marineschip Zr.Ms. Johan de Witt na de vijf maanden lange antipiraterijmissie Operatie Atalanta terug in Den Helder. Aan boord van het amfibisch transportschip namen meer dan 420 militairen van twaalf verschillende nationaliteiten deel aan de operatie, waaronder ook een aantal Belgen.

Net zoals de andere West-Europese havens zijn de Belgische havens, waaronder Antwerpen, Zeebrugge en Gent, gebaat bij een vrije doorgang van de scheepvaartroutes. De belangrijkste handelsroute van Azië naar Europa loopt via de Golf van Aden, tussen Somalië en Jemen. Een risicovol gebied, zo bleek een aantal jaar geleden. Somalische piraten vielen sinds 2008 massaal schepen aan, kaapten deze en gijzelden de bemanningen in ruil voor losgeld, oplopend tot miljoenen. Deze lucratieve business voor Somalische piraten leverde een vernietigend effect op de koopvaardij en daarmee een gevaar

voor de wereld economie op. Maar liefst tachtig procent van de wereldhandel wordt vervoerd over zee. We zijn afhankelijk van een veilige en vrije doorvaart over deze belangrijke scheepvaartroutes.

De Nederlandse 'Force Commander' van Operatie Atalanta, commandeur Peter Lenselink, verwoordt het als volgt: "Als schepen niet veilig door de Golf van Aden kunnen varen, dan merken wij dat aan de prijs van benzine aan de pomp en aan de prijs van de producten in de winkel."

Operatie Atalanta

Operatie Atalanta, de antipiraterijmissie van de Europese Unie, draagt sinds 2009 bij aan een veilige doorvaart over zee. En met succes: op dit moment is de piraterij in het gebied teruggedrongen (zie grafiek). In 2010 hebben piraten 174 aanvallen uitgevoerd op schepen in de Golf van Aden,



Gemeenschappelijke opleidingen zowel in België als in Nederland, zorgen voor een zelfde denk- en werkwijze. Het maakt weinig verschil of ik met Belgische of Nederlandse collega's werk, in de operatie zijn we één."

korvetkapitein Leon Schepens

waarvan 47 succesvolle kapingen. Na het gezamenlijk optreden van de verschillende vlootverbanden en marines in het gebied, hebben er zich in 2013 nog geen succesvolle kapingen voorgedaan. De aanwezigheid van schepen in het gebied is echter nog steeds broodnodig gezien het aanpakken van de oorzaak van piraterij, de veiligheidssituatie in Somalië, een werk van lange adem is. "Piraterij is onder controle, maar nog niet voorbij. Als wij weggaan, komen de piraten terug", aldus commandeur Lenselink.

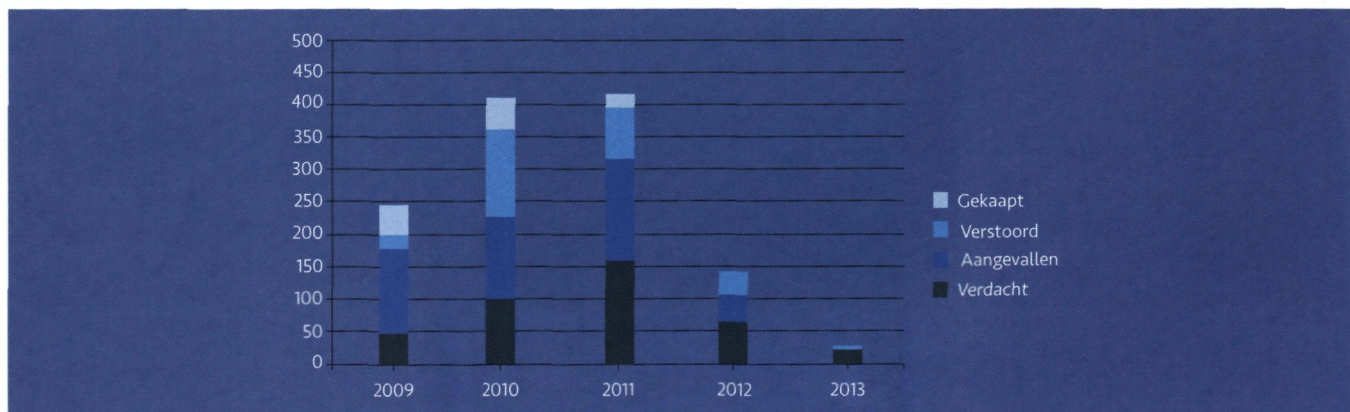
Belgische inbreng

Aan boord van het amfibische transportschip wemelde het van de nationaliteiten, waaronder Spanjaarden, Portugezen, Duitsers, Finnen, Letten, Litouwers, Fransen, Italianen en natuurlijk ook Belgen. De aanwezigheid van de Belgen op het Nederlandse marineschip wekt echter geen verbazing meer na bijna drie decennia van intensieve samenwerking tussen de Nederlandse en de Belgische marines. De onlangs uitgesproken intentie tussen beide defensie-ministers om het

partnerschap te verbreden naar andere krijgsmachtdelen, is het ultieme bewijs dat een doorgedreven samenwerking voor beide partijen voordelig is.

Belgisch FRISC-team

Tijdens de uitvoering van de missie was een Belgische FRISC-bemanning aan boord ingescheept. FRISC staat voor 'Fast Raiding Interception Special Forces Craft'. Dit zijn snelle onderscheppings- en beveiligingsvaartuigen. Het FRISC-team maakte integraal deel uit van de bemanning van het schip. De





oefening tijdens Operatie Atalanta – © Zr.Ms. Johan de Witt



een FRISC en lokale vissers – © Zr.Ms. Johan de Witt

commandant van de Johan de Witt, kapitein-ter-zee Frank Foreman kijkt positief terug op de deelname van het team: "De samenwerking aan boord verliep uitstekend, op een natuurlijke manier zelfs. Je merkte aan alles dat beide marines al verschillende jaren lang samenwerken." Jan, bestuurder van een Belgische FRISC, kijkt terug op een succesvolle inzet: "Ondanks dat we met onze FRISC voor de eerste keer werden ingezet aan boord van een Nederlands schip, heeft dit geen problemen opgeleverd. De opleiding en het materiaal is namelijk hetzelfde, wat alles eigenlijk eenvoudig maakt. Voor ons is dit hopelijk slechts het begin van een nauwere samenwerking."

Naadloos afgelost

Ook de bijdrage aan de Europese staf van Operatie Atalanta kleurde Belgisch. Na Nederland was België de



inspectie van een vissersvaartuig – © Zr.Ms. Johan de Witt

grootste 'leverancier' van stafleden. De stafofficier operaties, de stafofficier verbindingen en informatiemanagement, de 'helicopter element coordinator' en de NCAGS-officier (Naval Cooperation And Guidance for Shipping) waren tijdens deze rotatie Belgen. Om aan te geven hoe ver de samenwerking gaat, is het voldoende te kijken naar laatstgenoemde functie. Deze officier adviseert de koopvaardij schepen over het operatiegebied. Deze functie werd initieel vervuld door een Belgisch officier, maar deze is halverwege naadloos afgelost door een Nederlandse collega.

Ook adjudant Dirk Debruyne, 'helicopter element coordinator', is positief over de samenwerking: "In mijn functie was ik verantwoordelijk voor alle vliegbewegingen van helikopters, onbemande vliegtuigen en patrouillevliegtuigen in het gehele operatiegebied. De coördinatie van al deze vliegende eenheden, en de daarbij horende veiligheidsaspecten, was mijn taak. De ondersteuning die ik van de Nederlandse collega's kreeg, maakte mijn werk gelukkig een stuk eenvoudiger."

Logisch

Ook voor commandeur Lenselink is deze manier van werken vanzelfsprekend: "Al jarenlang werken beide marines, tot



een FRISC in actie – © Zr.Ms. Johan de Witt



de multinationale bemanning aan boord van de Johan de Witt tijdens Operatie Atalanta – © Zr.Ms. Johan de Witt



Als schepen niet veilig door de Golf van Aden kunnen varen, dan merken wij dat aan de prijs van benzine aan de pomp en aan de prijs van de producten in de winkel.”

commandeur Peter Lenselink

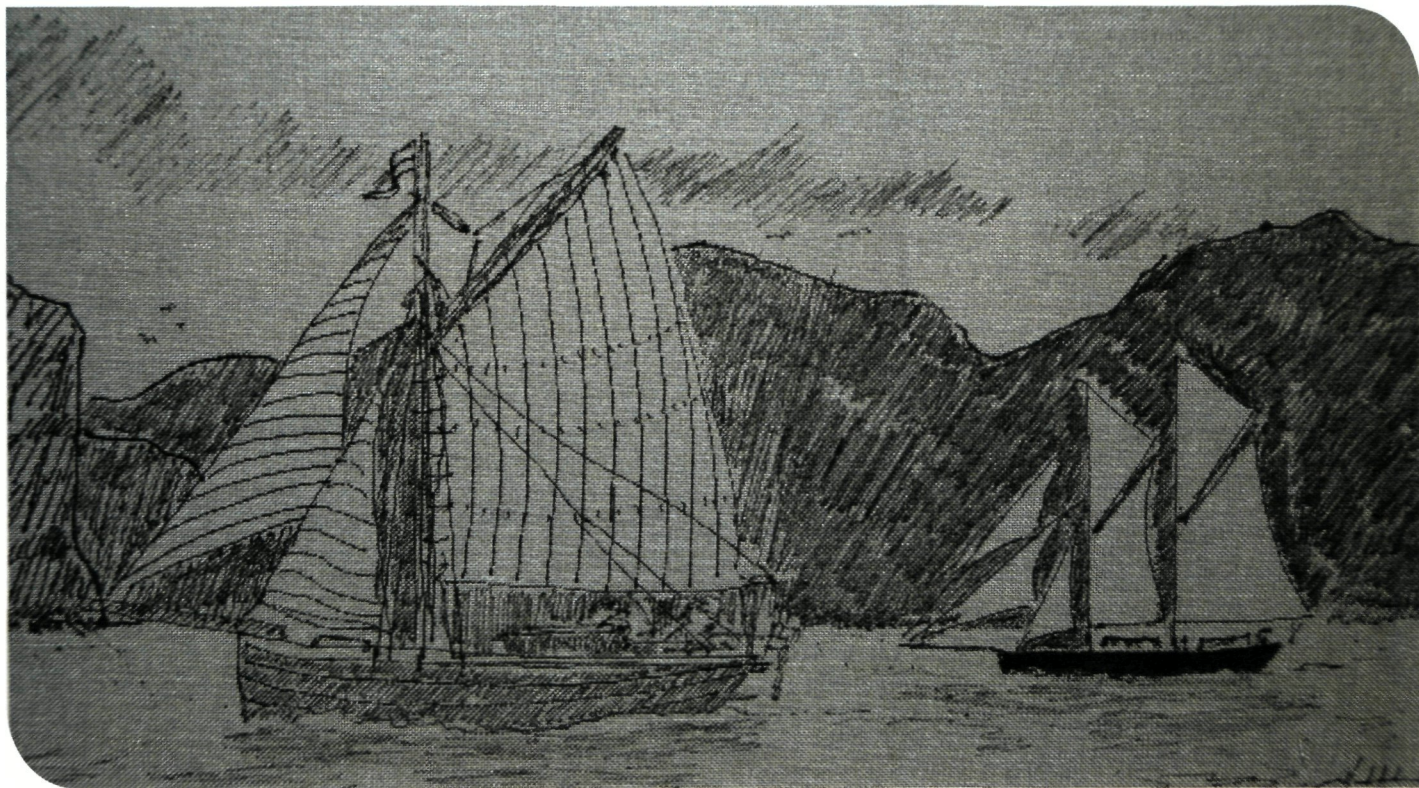
ieders tevredenheid, samen. Ook in mijn uitzendbare staf zijn al jaren Belgen toegevoegd. Het is daarom niet meer dan logisch dat we deze samenwerking in operaties voortzetten.”

Korvetkapitein Leon Schepens, stafofficier operaties en tevens de Belgische detachementcommandant, ziet overeenkomsten tussen de werkwijzen van beide marines: “Het werk dat we hier doen, namelijk het veiligstellen van de handelsroutes over zee, heeft een onmiddellijke impact op de prijzen in de winkels. Mijn functie, op het tactisch niveau de schepen dagelijks aansturen, droeg hier direct toe bij. Het feit dat ik reeds verschillende functies in Nederland heb vervuld, maakte het natuurlijker allemaal eenvoudiger. Gemeenschappelijke opleidingen zowel

in België als in Nederland, zorgen voor een zelfde denk- en werkwijze. Het maakt weinig verschil of ik met Belgische of Nederlandse collega's werk, in de operatie zijn we één.”

Jan Gacas

Nvdr: Luitenant-ter-zee Jan Gacas maakte tijdens Operatie Atalanta deel uit van de Europese staf 'CTF465' (Commander Task Force 465). Hij was er verantwoordelijk voor de operationele informatievoorziening en de communicatieverbindingen van de Operatie Atalanta.



© E. Schelfhout

Les nominés 2014 des Peintres de Marine belges

Au cours de sa réunion annuelle, qui s'est déroulée le 13 décembre dernier au Brussels Royal Yacht Club, le jury des Peintres Officiels de Marine Belges - POMB a jaugé les qualités artistiques et techniques d'œuvres présentées par quatre candidats au prestigieux titre de 'Peintre de Marine Belge'.

Rappelons que pour y accéder, il convient de répondre impérativement à des critères essentiels tels que: qualités artistiques et techniques de haut niveau alliées à une expérience maritime prouvée, etc... Exigences requises afin "de ne point ouvrir trop largement l'écouille à des 'marinistes'", comme disait l'ami Georges Rémi!

Présidé par l'amiral de division Michel Hofman, Commandant de la Composante Marine, ce jury composé de B. De Bruycker, président de l'association, R. Moortgat, W. Lafère, Fr. van Ré et Fr. Philips, reçu à l'unanimité les quatre candidats. Tandis que Fernand Thienpondt et François Bertels confirmaient leurs talents (2ème année) et se voyaient élevé au titre de 'Peintre Officiel de Marine Belge', Greet Jacobs et Charles-Emmanuel Schelfhout (1ère année) étaient retenus avec brio, comme Aspirants.

Relevons avec discrétion, que Ch.-E. Schelfhout étant devenu malvoyant au fil des ans, c'est grâce dit-il, à des aides techniques telles que loupes-visionneuses, projection lumineuse sur écran informatique et une épuisante concentration, qu'il réalisa de mémoire, ces dessins picturaux de qualité qui lui valurent sa

sélection. Avec comme message au monde, qu'il est donné à chacun, s'il le veut, de surpasser un handicap. Emotion!

Certes le parcours artistique de ces nominés n'est point terminé, ni l'aiguade acquise. Il leur faudra courir encore bien des nautique et étaler de la toile pour forcer les cimes de l'art. Mais ils ont d'ors et déjà prouvé qu'ils étaient résolument talentueux, créatifs et laborieux et qu'en cette matière ils savent que n'est pas Albert Brenet qui veut!

Saint Bernard du Spuikom

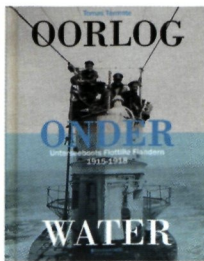


de gauche à droite: R. Moortgat, Bob De Bruycker, Ch. E. Schelfhout, Michel Hofman, amiral de division, Commandant de la Composante Marine, Fr. Van Ré et W. Lafère, peintres de marine – © Freddy Philips

Boeken

Oorlog Onder Water Unterseeboots Flottille Flandern 1915-1918

- auteur: Tomas Termote
- uitgever: Davidsfonds
- ISBN: 9789059085268
- Kostprijs: 37,50 euro



Alles wat u ooit wou weten over de geschiedenis van de in 1914-18 door Duitsland bezette Belgische havens, staat voor het eerst volledig uitgewerkt in een opvallend boek.

WO I was de eerste oorlog waarbij duikboten werden ingezet en tevens een belangrijke rol speelden. Voor Duitsland betekende het zelfs het belangrijkste wapen om Groot-Brittannië te verslaan. Zodra het grootste deel van de Vlaamse kust in Duitse handen was gevallen, begonnen de Duitsers in 1914 met de bouw van reusachtige versterkingen, kanonstellingen, bunkers en mitrailleursposten. Het indrukwekkende werk had slechts één bedoeling: 's werelds grootste duikbootbasis bouwen en van bescherming voorzien. Vanuit Zeebrugge en Oostende, met Brugge als hoofdbasis, voeren vier jaar lang U-boten uit om de geallieerden aan te vallen. Tegen het einde van de Eerste Wereldoorlog was de 'U-boots Flottille Flandern' erin geslaagd om 2.554 geallieerde schepen te kelderen en had het bijna Groot-Brittannië tot overgave gedwongen! De geallieerden reageerden natuurlijk met allerhande middelen: mijnen, vliegtuigen, spionage.

In 'Oorlog Onder Water' geeft de alom bekende onderwaterarcheoloog Tomas Termote een unieke kijk op de bloedige strijd die met onderzeeërs werd gevoerd. Hij gebruikt verschillende gezichtspunten om het onderwerp te verduidelijken: een encyclopedische aanpak van de geschiedenis, het nagaan van archieven en uiteindelijk ook het bevestigen van de feiten door onderzoek en duiken op de wrakken.

Het werk vangt aan met een historisch overzicht dat inzicht geeft in de vooroorlogse politiek omtrent de duikboten. Vervolgens gaat hij in op de duikbootoorlog tijdens WO I zelf. De focus van het boek richt zich dan op de Belgische kust; haar ligging en haar strategisch belang; het verhaal van de inname en de bezetting van Brugge, Zeebrugge en Oostende. Vervolgens heeft hij het over de onderzeeërs zelf, de Duitse werven waar ze werden opgebouwd en de beschrijving van de verschillende types die tijdens WO I werden ingezet. Termote bespreekt de technische analyse en structuur, de communicatiesystemen, de navigatiemiddelen en de bewapening in detail. De tegenmaatregelen van de geallieerden gaande van spionage en ondervragingen, via mijnevelden en netten tot dieptebommen en blokkades komen natuurlijk ook aan bod.

Termote schetst niet alleen de ontwikkeling en organisatie van de 'Unterseeboots Flottille Flandern', maar gaat ook in op het dag dagelijks leven van bemanning en officieren, zowel aan boord als tijdens hun vrije tijd aan wal, in aangename plaatsen zoals Brugge...

'Oorlog Onder Water' is een belangrijk naslagwerk dat een breed publiek erg zal appreciëren. Het is rijkelijk geïllustreerd met veel nooit eerder gepubliceerd en exclusief beeldmateriaal. Anderzijds is dit een referentiewerk dat een leemte vult in onze geschiedenis van de Grote Oorlog. Een aanrader dus!

Freddy Philips

British Aircraft Carriers Design, development and service histories

- auteur: David Hobbs
- uitgever: Seaforth Publishing
- an imprint from Pen & Sword Books Ltd., South Yorkshire, UK
- (www.pen-and-sword.co.uk)
- uitvoering: hardback met kleurencover
- pagina's: 384
- format: 255 x 300 x 30 mm.
- kostprijs: £ 36,00 (+ verzendingskosten)



Dit is werkelijk hét ultieme boek over de geschiedenis van de marineluchtvaart van de Royal Navy en haar vliegdekschepen. Het boek dat bijna vierhonderd pagina's bevat, is onderverdeeld in veertig hoofdstukken. Het eerste is 'Admiralty Interest in Aviation 1908- 1911', dus werkelijk het verhaal over het prille begin. Daarna komen de verschillende types vliegdekschepen - vroeger ook wel vliegtuigmoederschepen genoemd - aan bod. Zoals de bijna legendarische Ark Royal die officieel in dienst van de Royal Navy trad op 16 november 1938. De Swordfish torpedobommenwerpers die het roer van de Bismarck onklaar hebben gemaakt, zijn opgestegen van 'HMS Ark Royal'.

Ingeval van een reeks van zusterschepen wordt de levensloop van elk individueel schip apart gedetailleerd beschreven. Bijzonder interessant zijn de hoofdstukken over de minder bekende en/of kleinere eenheden zoals de MAC-schepen of Merchant Aircraft Carriers uit de tweede wereldoorlog. Ook de zogezegde onderhoudsschepen komen uitgebreid aan bod. Vele van deze schepen zijn in Groot-Brittannië gebouwd en hebben een zeer belangrijke rol gespeeld bij het vervoer van levensnoodzakelijke bevoorrading door de konvooien. Hun rol mag zeker niet worden onderschat maar komt in de meeste publicaties niet tot zijn recht. Uiteraard komen de drie 'Invincible' carriers, die gedurende lange jaren de Royal Navy hebben vertegenwoordigd, zeer uitgebreid aan bod. Het zijn de Britse carriers die tot nu toe het langst in dienst zijn gebleven. Als een echte verrassing bevinden zich in het midden van het boek enkele originele ontwerpen en dekplannen, voor de eerste maal in kleur en uitklapbaar. We vinden er o.a. de Hermes, Victorious en Magnificent.

In zijn inleiding legt de auteur uit waarom hij in het hele boek heeft gewerkt met 'Imperial measurements', de zogenaamde Engelse afmetingen, en niet volgens het metrisch systeem, alhoewel het boek zo recent is. Met uitzondering van Invincible (3), de Ocean en de beide Queen Elizabeths, zijn alle andere

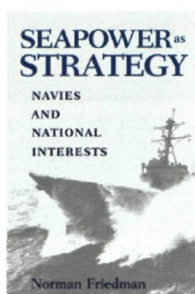
vliegdekschepen ontworpen en gebouwd volgens de Imperial measurements. Om een juiste vergelijking te kunnen maken tussen de oude en de nieuwe schepen is een gelijke basis noodzakelijk, daarom allemaal op dezelfde schaal. David Hobbs vreesde ook voor mogelijke misverstanden of fouten bij een eventuele omzetting.

David Hobbs, die een vijftiental boeken op zijn naam heeft staan, was piloot bij Fleet Air Arm van 1964 tot in 1997. Hij heeft de Royal Navy verlaten met de rang van 'Commander', dus een echte professional met een lange ervaring op het gebied van vliegtuigen en carriers. Ik durf dit boek door zijn uitzonderlijke kwaliteit van harte aan te bevelen, temeer omdat het onderwerp op een encyclopedische wijze wordt behandeld.

Louis Van Cant

Seapower As Strategy Navies and national interests

- auteur: Norman Friedman
- uitgever: Naval Institute Press, Annapolis, MD (USA)
- (customer@usni.org)
- ISBN: 1557502919
- pagina's: 352



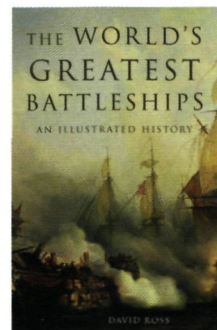
Norman Friedman staat bekend als een defensieanalist en een expert op het gebied van maritieme wapens. In dit boek schets hij de rol van marines en maritieme strategie doorheen de afgelopen drie eeuwen. Met behulp van een groot aantal historische voorbeelden schetst hij de vele taken die marines en militaire schepen kunnen uitvoeren. Dit boek snijdt vele onderwerpen aan, gaande van de verschillende strategieën, over de invloed van geografie en economie op marines tot aan hun politieke waarde en het sluiten van allianties, voornamelijk met staten met een sterke landmacht. Norman Friedman slaagt erin om op een eenvoudige en overzichtelijke manier zijn historische voorbeelden uit te leggen. Hiermee spreekt hij zowel ervaren militairen als gewone geïnteresseerde mensen aan.

Als een expert in maritieme wapens en technologie vergeet Norman Friedman niet om de invloed van technologie op marines uit te leggen. De revolutie van stoomturbines over zeilen en raketten tot kanonnen worden duidelijk uitgelegd. Verrassend blijkt de conclusie over hoe maritieme strategie bijna onveranderd is gebleven sinds de tijd van de zeilschepen. Op het einde heeft de lezer een verhelderend beeld van hoe maritieme strijdkrachten opereren en waartoe ze in staat kunnen zijn. Een nadeel aan het lezen van dit boek is dat de meeste details die Norman Friedman gebruikt, terug te vinden zijn in de voetnoten die achteraan het boek staan neergeschreven. Hierdoor kan het lezen van dit boek bij momenten een moeilijke opgave zijn, wanneer de lezer heen en weer moet bladeren. Toch is dit werk een aanrader voor iedereen die zich wenst te verdiepen in hoe marines werken en op strategisch niveau ingezet worden.

Frederik Van Lokeren

The World's Greatest Battleships An illustrated history

- auteur: David Ross
- uitgever: Casemate UK / Amber Books
- (casemate-uk@casematepublishing.co.uk)
- ISBN: 9781435145559
- uitvoering: hardback met kleurencover
- pagina's: 224
- afmetingen: 300 x 232 x 22 mm
- kostprijs: £ 19,99 (+ verzendingskosten)



Dit verzorgde boek beschrijft 52 van de belangrijkste oorlogsschepen ter wereld zeer gedetailleerd. Het is doorlopend geïllustreerd met een tweehonderdtal tekeningen en foto's, zowel in zwart-wit als in kleur.

Het eerste gedeelte omvat 24 schepen, vanaf de Britse Henry Grace of God (uit 1514, dus vijfhonderd jaar geleden) tot en met de Tsesarevich uit 1903. De Henry Grace of God was het vlaggenschip van Henry VIII en werd na zijn dood, in 1547, herdoopt als Edward, naar de nieuwe Engelse koning. In zijn tijd gold het met een lengte van 57,9 m., een breedte van 15,2 m., twee geschutsdekken, 43 zware en 141 lichte wapens als een groot en machtig oorlogsschip. Het Russische slagschip Tsesarevich van 13.000 ton had een hoofdbewapening van slechts vier kanonnen van 305 mm., maar wel met een zeer uitgebreide bijkomende bewapening van uiteenlopende kalibers. Drie jaar later verschijnt de Dreadnought. Die had zomaar even tien kanonnen van 305 mm. als hoofdbewapening. Er was geen vergelijking meer mogelijk en daarna kwamen nog de super-dreadnoughts...

Het tweede gedeelte van het boek bevat 28 eenheden vanaf de revolutionaire Dreadnought tot en met het laatste Britse slagschip HMS Vanguard, dat door verschillende omstandigheden een veel te korte carrière heeft gekend. Uiteraard komen ook de Amerikaanse en Japanse superslagschepen uitgebreid aan bod. Deze recente studie leert ons dat het fenomeen 'slagschip' in december 1941, na eeuwen van suprematie, op enkele dagen tijd een rampzalige anticlimax heeft beleefd.

Op 7 december overvalt de Keizerlijke Japanse marine Pearl Harbor met de gekende gevolgen. Slechts drie dagen later worden zowel de trots van de Royal Navy, HMS Prince of Wales als HMS Repulse door een vijftigtal vliegtuigen op een ongenadige wijze tot zinken gebracht. Voor Groot-Brittannië betekende dit een groot verlies van mensenlevens en twee onmisbare oorlogsschepen.

David Ross is een gevierd Brits auteur van zowel maritieme werken als boeken over treinen. Hij voorzagt zijn keurige studie van een handige 'grand index' (3 blz.) en een 'ships index'. Voor een dergelijk kwaliteitswerk is de prijs bovendien zeer schappelijk. Veel lees- en kijkgenot is gegarandeerd.

Louis Van Cant



VSW-team speurt naar wrak van Anna Catharina

Het befaamde zeilschip Anna Catharina (van de Verenigde Oost-Indische Compagnie) verging in 1735, vermoedelijk vóór de kust van Knokke, samen met haar zusterschip 't Vliegend Hert. In 1981 ontdekte de roemrijke Britse wrakduiker Rex Cowan 't Vliegend Hert. Tal van vondsten uit het wrak bevinden zich in verschillende Nederlandse musea. Van de Anna Catharina is tot op heden elk spoor bijster. Op 27 maart is het Very Shallow Water-team (VSW) van de Marine ingescheept op het 'ready duty ship' A996 Albatros. Men hoopte door het inzetten van de onderwaterrobot Remus de Anna Catharina te kunnen lokaliseren, maar na bijna 300 jaar rest van een gezonken schip niet veel meer dan de metalen onderdelen. Bovendien heeft de grote stroming voor de Roompotbank wellicht een deel van het wrak verplaatst. In elk geval was de zoektocht een ideale opportuniteit om met hoogtechnologische middelen een  Na de F930 Leopold I in 2012 en 2013 is het nu de beurt aan het



de Remus op zoek naar de Anna Catharina / le Remus à la recherche de la Anna Catharina
© Patrick Coppens

F931 Louise-Marie in Den Helder (NL) voor zijn instandhoudingsprogramma

fregat F931 Louise-Marie om het instandhoudingsprogramma te ondergaan (zie Neptunus 308). Een aantal voorbereidende werkzaamheden zijn uitgevoerd in de marinebasis van Zeebrugge. Eind maart vertrok het fregat richting Den Helder. De bedoeling is het schip te moderniseren, zodat het beter inzetbaar is tegen de nieuwe dreigingen van vandaag. Die dreigingen zijn vaak kleine snelle motorboten die vrij moeilijk te detecteren zijn. Ook de piraten rond de Hoorn van Afrika maken van dergelijke vaartuigen gebruik. Het instandhoudingsprogramma (IP) van de Belgische fregatten houdt o.a. de integratie van nieuwe systemen in, zoals de Gatekeeper en de Seastar. Vermoedelijk zullen de werkzaamheden midden 2015 afgerond zijn. Het schip keert dan terug naar zijn thuishaven van waaruit het aan zijn opwerkingsprogramma begint. Daarna kan het nieuwe operationele avonturen tegemoet varen. Ondertussen is de Leopold I op operationeel vlak aan zet.



de F931 Louise-Marie in Den Helder (NL) / le F931 Louise-Marie à Den Helder (NL)
© F931 Louise-Marie



L'équipe VSW à la recherche de l'épave de l'Anna Catharina

Le célèbre voilier Anna Catharina de la VOIC (la compagnie néerlandaise des Indes orientales) sombra en 1735, probablement au large de Knokke, en même temps que son navire jumeau 't Vliegend Hert. En 1981 le fameux plongeur d'épaves britannique Rex Cowan découvrit 't Vliegend Hert. Un grand nombre d'objets trouvés dans cette épave se trouvent dans divers musées néerlandais. Mais à ce jour il n'y a aucune trace de l'Anna Catharina. Le 27 mars dernier l'équipe Very Shallow Water (VSW) de la Marine s'est embarquée à bord du 'ready duty ship' A996 Albatros. On espérait en effet pouvoir localiser l'Anna Catharina au moyen du robot sous-marin Remus, mais après près de 300 ans il ne reste pas beaucoup plus d'une épave que quelques fragments en métal. En outre il est plus que probable que le courant puissant du Roompotbank a déplacé une partie de l'épave. Mais de toute façon cette expédition fut l'occasion idéale pour chercher une épave presque tricentenaire au moyen d'instruments hautement technologiques.

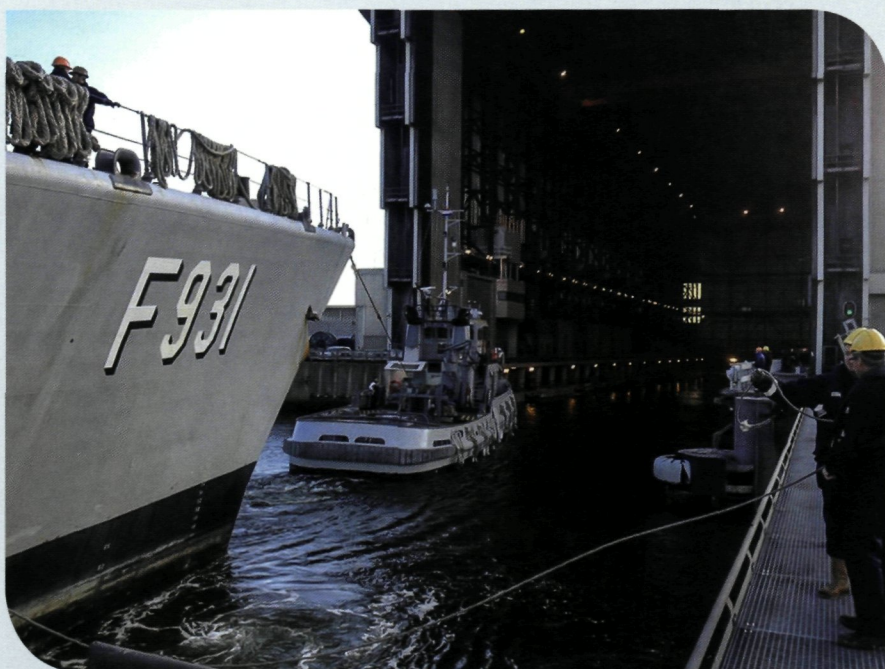


de Remus op zoek naar de Anna Catharina / le Remus à la recherche de la Anna Catharina
© Patrick Coppens

Programme de maintenance pour le F931 Louise-Marie à Den Helder (NL)

Après le F930 Léopold I en 2012 et 2013, c'est au tour de la frégate F931 Louise-Marie de subir son programme de maintenance (voir Neptunus 308). Un nombre de travaux préparatoires

furent exécutés à la base de la Marine à Zeebrugge. Fin mars la frégate partit en direction de Den Helder. Le but consiste à moderniser le navire de façon à ce qu'il puisse être mis en œuvre contre les nouvelles menaces d'aujourd'hui. Ces menaces sont souvent des petits bateaux très rapides et très difficiles à détecter. C'est ce genre de bateaux qu'utilisent également les pirates dans la région de la Corne de l'Afrique. Le programme de maintenance des frégates belges comprend entre autres l'intégration de nouveaux systèmes, tels le Gatekeeper et le Seastar. Probablement ces travaux seront terminés vers la mi-2015. A ce moment le navire retournera à son port d'attache où il commencera son programme de commissionnement. Après il sera fin prêt à entamer de nouvelles aventures opérationnelles. Entretemps c'est le Léopold I qui est de service au point de vue opérationnel.



de F931 Louise-Marie in Den Helder (NL) / le F931 Louise-Marie à Den Helder (NL)
© F931 Louise-Marie





de F930 Leopold I / le F930 Léopold I – © Jorn Urbain

Dubbele opdracht voor F930 Leopold I

Op vrijdag 28 maart is het fregat F930 Leopold I teruggekeerd in zijn thuishaven Zeebrugge, na het voltooien van het laatste deel van de SARC (Safety And Readiness Check). Tijdens deze cyclus van zes controles gaat men na of schip en bemanning operationeel klaar zijn, en dus inzetbaar voor internationale opdrachten van b.v. de NAVO of de Europese Unie. Elk schip dat nieuw in de vaart komt of een groot onderhoud heeft gekregen, moet de SARC doorlopen om operationele inzetbaarheid te bereiken. Dankzij de teamspirit van de bemanning slaagde de Leopold I met brio en is hij nu klaar en operationeel.

Begin september zal het fregat worden ingezet voor het escorteren van het koopvaardijship Cape Ray. Dit schip vervoert afval van Syrische chemische wapens, voor ontscheping in de haven van Gioia Tauro (Italië). Hiertoe heeft de ministerraad beslist. Na deze escorte-opdracht, die drie weken kan duren, zet het fregat Leopold I koers naar de Hoorn van Afrika. Het zal er voor de kust van Somalië deelnemen aan operatie Atalanta, de antipiraterijmissie van de Europese Unie.

P901 Castor officieel te water gelaten

Op 14 april is de P901 Castor, het eerste van de twee nieuwe patrouilleschepen van de Marine, officieel te water gelaten. Dat gebeurde op de scheepswerf Socarenam (zie Neptunus 308) in aanwezigheid van Defensieminister Pieter De Crem. Hij zag dit niet enkel als een belangrijke stap in de constructiefase: *"Het onderstreept ook dat we in Defensie kunnen investeren na alle besparingen die we hebben doorgevoerd. We doen dit in belangrijk materiaal voor alle componenten, dus ook*

voor de Marine", aldus de minister. Hij benadrukt ook de nieuwe aspecten in de opdracht van de patrouilleschepen: *"We controleren ook schepen die verdacht worden van drugs- of mensenhandel en milieudelicten. Daarvoor hadden we echt die nieuwe schepen nodig. Bovendien zijn deze moderne schepen ook inzetbaar in een internationaal kader."* Voor de Castor zit de fase in het droogdok erop, maar er is nog werk aan de winkel: zandstralen en schilderen, pompen en leidingen installeren, antennemasten plaatsen, het schrijnwerk in de leefruimtes afwerken, enz... Deze tewaterlating was dus zuiver technisch. Het schip werd volledig waterdicht gemaakt, ging te water om die waterdichtheid te controleren en werd vervolgens weer droog gezet om de verdere afwerking aan te vatten. Begin mei ging de Castor een tweede keer te water. Het droogdok is nu vrij voor het samenstellen van de verschillende modules die aan het tweede patrouilleschip, P902 Pollux, vorm zullen geven. De aankomst van de Castor in Zeebrugge is eind juni gepland. Op 10 juli vindt in de marinebasis de doopplechtigheid plaats. Daarna kunnen schip en bemanning aan hun opwerktraject beginnen.



tewaterlating van de P901 Castor / lancement du P901 Castor – © Hubert Rubbens





de F930 Leopold I / le F930 Léopold I – © Hubert Rubbens

Double mission pour le F930 Léopold I

Le vendredi 28 mars la frégate F930 Léopold I rejoignit son port d'attache Zeebrugge, après avoir terminé la dernière partie du SARC (Safe And Readiness Check). Durant ce cycle de six contrôles le navire et son équipage sont évalués quant à leur aptitude opérationnelle et leur capacité à être mis en œuvre pour des missions de p.ex. l'OTAN ou de l'Union Européenne. Chaque navire, qu'il soit nouveau ou qu'il sorte d'une période de grand entretien, doit subir les tests SARC avant d'être déployé opérationnellement. Grâce à l'esprit d'équipe de son équipage le Léopold I réussit ces examens haut la main et est-il actuellement prêt et opérationnel. Début septembre la frégate escortera le cargo Cape Ray. Ce navire transporte des déchets d'armes chimiques syriennes à destination du port de Gioia Tauro en Italie. La décision en fut prise en conseil des ministres. Après cette mission d'escorte, qui pourra durer trois semaines, la frégate mettra le cap sur la Corne de l'Afrique où elle participera, au large des côtes somaliennes, à l'opération Atalanta, la mission antipirates de l'Union Européenne.



Lancement officiel du P901 Castor

Le 14 avril eut lieu le lancement du P901 Castor, le premier des deux nouveaux patrouilleurs de la Marine, au chantier naval Socarenam (voir Neptunus 308). Cela se passa en présence du ministre de la Défense De Crem, qui observa qu'il ne s'agissait pas seulement d'une phase importante dans la construction *"mais que cela soulignait le fait qu'à la Défense nous sommes capables d'investir après toutes les économies que nous avons dû faire. Nous investissons en matériel*

important pour toutes les composantes et donc également pour la Marine." Le ministre mit également l'accent sur les nouveaux aspects de la mission des patrouilleurs: *"Nous contrôlerons également les bateaux suspectés de trafic de drogues ou d'êtres humains et de pollution de l'environnement. C'est pour cela que nous avons vraiment besoin de ces navires modernes. En outre il sera possible de les déployer dans un cadre international."* En ce qui concerne le Castor la phase cale sèche est terminée mais il reste encore beaucoup à faire: sablage et peinture, installation des pompes et des conduites, placement des mâts d'antenne, achèvement de la menuiserie dans les espaces habitables etc. Ce lancement fut donc purement technique. Le navire fut rendu complètement étanche et c'est pour en contrôler l'étanchéité qu'il fut mis à l'eau et puis remis en cale sèche en vue des travaux de finition. Début mai le Castor fut mis à l'eau une seconde fois. La cale sèche est donc vide et disponible pour le montage des modules qui formeront le second patrouilleur, à savoir le P902 Pollux. L'arrivée du Castor à Zeebrugge est prévue fin juin. Le 10 juillet aura lieu le baptême à la base de la Marine. Ensuite débutera le commissionnement du navire et de son équipage.



tewaterlating van de P901 Castor / lancement du P901 Castor – © Hubert Rubbens





Divisieadmiraal Hofman bezoekt de Ag60 Godetia in Kameroen / L'amiral de division Hofman visite le Ag60 Godétia à Cameroun – © Patrick Brion

Commandant Marinecomponent bezoekt Ag60 Godetia in Kameroen

Divisieadmiraal Michel Hofman, de commandant van de Marinecomponent, was van 21 tot 24 april in Douala (Kameroen) om de bemanning van de Ag60 Godetia te bezoeken. De reis was ook een gelegenheid om de oefening 'Obangame Express 2014' te volgen. Het Belgische steunschip nam daaraan deel in het kader van de operatie 'Maritime Capacity Building' en het programma 'Africa Partnership Station' (APS). "Het is de eerste keer dat ik zelf de resultaten van deze oefening kom bekijken", legt admiraal Hofman uit. "Zo krijg ik een beter beeld van de ingezette middelen en ik moet zeggen dat ik onder de indruk ben." Doel van de oefening Obangame Express is de capaciteiten te versterken

van de marines van Benin, Gabon, de Democratische Republiek Congo en Togo. Zo kunnen die de maritieme veiligheid verzekeren in de Golf van Guinee. De Amerikaanse marine leidt de oefening, in samenwerking met landen als Brazilië, Portugal en uiteraard België. Tijdens verscheidene scenario's moesten de lokale marines bijvoorbeeld interventies op koopvaardij schepen uitvoeren in de strijd tegen de heropflakkerende piraterij in de streek. De Godetia speelde meermaals de rol van burgerlijk schip dat door piraten werd aangevallen. "Het is de vierde keer dat ons schip deelneemt aan Obangame Express", legt korvetkapitein Luc Desanghere, de commandant van de Godetia, uit. "De oefenzones zijn groter dan voorheen. We merken ook dat de Afrikaanse marines grote vooruitgang

maken, zowel bij de boardingploegen als op het vlak van ingezette middelen."

"Wat voor België telt", gaat admiraal Hofman verder, "is dat we tonen dat die veiligheidsproblemen ons raken, zoals de piraterij die de streek teistert. Het is belangrijk dat de lokale marines zich kunnen ontwikkelen zodat ze die problemen zelfstandig kunnen aanpakken. Bovendien hebben wij een erg actieve handelsvloot in de Golf van Guinee. Als de lokale marines zelf hun veiligheid en maritieme belangen kunnen verdedigen, verlicht dat voor een stuk onze taak om die handelsschepen te beschermen." Admiraal Hofman maakte van de gelegenheid ook gebruik om de bemanning van de Godetia te ontmoeten en interesse te tonen voor het welzijn aan boord en het verloop van hun opdracht.



Divisieadmiraal Hofman bezoekt de A960 Godetia in Kameroen / L'amiral de division Hofman visite le A960 Godétia à Cameroun – © Patrick Brion

Le Commandant de la Composante Marine visite le A960 Godetia au Cameroun

L'amiral de division Michel Hofman, Commandant de la Composante Marine s'est rendu du 21 au 24 avril à Douala (Cameroun) afin de rendre visite à l'équipage du A960 Godetia. Ce voyage fut l'occasion pour l'amiral d'évaluer l'exercice 'Obangame Express 2014' auquel le navire participait dans le cadre de l'opération 'Maritime Capacity Building' et le programme 'Africa Partnership Station' (APS). "C'est la première fois que je viens prendre connaissance des conclusions de cet exercice", explique l'amiral Hofman. "Cela me permet de me rendre compte du développement des moyens mis en œuvre et je dois dire que je suis impressionné." L'objectif d'Obangame Express fut

d'accroître la capacité des marines locales (du Bénin, du Gabon, de la République démocratique du Congo ou encore du Togo) en vue d'améliorer la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée. La marine américaine dirige l'exercice en partenariat avec plusieurs pays dont le Brésil, le Portugal et bien entendu la Belgique. Plusieurs exercices furent organisés durant lesquels les marines locales ont dû, entre autres, simuler des interventions à bord de navires marchands dans le cadre de la lutte contre la piraterie, en recrudescence dans la région. Le Godetia a fait, à plusieurs reprises, fonction de navire civil attaqué par des pirates. "Il s'agit de la quatrième participation de notre navire à Obangame Express", précise le capitaine de corvette Luc Desanghere, commandant du Godetia. "Les zones d'exercice sont plus vastes que précédemment. Nous

remarquons également d'énormes progrès tant au niveau des boarding teams (équipes d'abordage) que des moyens employés par les marines africaines." "Ce qui est important pour la Belgique", poursuit l'amiral Hofman, "c'est de montrer que nous nous sentons concernés par les problèmes de sécurité tels que la piraterie qui sévit dans la région. Il est important que les marines locales puissent se développer de manière à gérer ces difficultés de manière autonome. De plus, nous avons une flotte marchande très active dans le Golfe. Le fait que la sécurité et les intérêts maritimes soient assurés par les marines locales nous décharge en partie de notre obligation de protéger ces navires." L'amiral Hofman a également profité de l'occasion pour rencontrer l'équipage du Godetia et témoigné de son intérêt pour leur bien-être à bord et le déroulement de leur mission.



A963 Stern neemt afscheid in Vilvoorde

In september gaat het 'ready duty ship' A963 Stern uit de vaart. Het wordt dan vervangen door het nieuwe patrouillevaartuig P901 Castor. In het volgende nummer van Neptunus komen we uitgebreid terug op de 'carrière' van de Stern bij de Belgische Marine. Om een laatste eer te bewijzen aan zijn peterstad, bracht het schip van 9 tot 11 mei een bezoek aan Vilvoorde. Op 9 mei kregen meter Celie Dehaene en enkele schepenen van de stad een officiële ontvangst aan boord. Luitenant-ter-zee Richard Balyu, de commandant van de Stern, overhandigde hen een aandenken in aanwezigheid van divisieadmiraal Hofman, commandant van de Marinecomponent. Op 10 en 11 mei kon het publiek een laatste bezoek aan de Stern brengen. Het schip lag aangemeerd langs het zeekanaal Brussel-Schelde, aan de brug van Vilvoorde.

Maritieme versie van nieuwe NH90-helikopter voorgesteld in Koksijde

Onder een felle zon is op 16 mei de nieuwe NH90-helikopter in de maritieme versie voorgesteld op de vliegbasis in Koksijde. Het was een uitzonderlijke demonstratie waarbij zijn voorganger, de Sea King, de



de A963 Stern in Vilvoorde / le A963 Stern à Vilvoorde – © Ritchie Sedeyn

nieuwe helikopter flankeerde. Volgens Minister van Defensie Pieter De Crem laat de NATO Helicopter 90 (NH90) toe om nog nauwer samen te werken met andere NAVO-lidstaten die hetzelfde type toestel aankochten. Net als de Sea King zal de hoofdopdracht van de NH90 'search and rescue' zijn. Maar de helikopter zal ook deelnemen aan bepaalde missies van de Marine en aan de strijd tegen drugs en piraterij. Defensie heeft acht toestellen aangekocht in juni 2007: vier maritieme versies (NFH) en vier voor tactisch transport (TTH). De eerste NH90-helikopter maritieme

versie is op 1 augustus 2013 in Bevekom aangekomen en de laatste twee zullen beschikbaar zijn aan het einde van 2014. De bemanning bestaat uit vijf militairen: een duiker, twee piloten, een medisch verantwoordelijke en een 'cabin operator'. Elke piloot volgde een opleiding van 17 weken en heeft 40 individuele vluchten achter de rug met een examiner aan zijn zijde.

De robuuste Sea King is na veertig jaar dienst niet langer up-to-date. De NH90 van het type NFH is uitgerust met nachtzichtapparatuur, krachtige motoren, een infraroodcamera, een digitale cockpit, apparatuur voor operaties op zee, een speciale radar voor de marine, een elektronische beveiliging en het toestel kan landen op het dek van een schip in volle zee. De NFH heeft twee bijzondere nieuwigheden aan boord: een bubbelvormig raam voor een beter uitzicht op de zee en de SX16, een enorme schijnwerper om 's nachts de zee af te speuren tijdens een zoekactie. Het zijn twee troeven die nog erg van pas zullen komen tijdens de zoek- en reddingsacties. Alle toestellen behoren tot de Luchtcomponent. De NFH zal operationeel zijn vanaf juni 2015. Nog tot juni 2016 zal het toestel afwisselend met de Sea King operaties voltooien. Daarna is hij op zichzelf aangewezen.



voorstelling van de NH-90 in Koksijde / présentation du NH-90 à Koksijde – © Philip Loose



Le Ag63 Stern dit adieu à Vilvoorde

En septembre le 'ready duty ship' Ag63 Stern sera mis hors service. Il sera remplacé par le patrouilleur P901 Castor. Dans le prochain numéro de Neptunus nous reviendrons en détail sur la 'carrière' du Stern à la Marine belge. Afin de rendre un dernier hommage à sa ville marraine, le navire rendit visite du 9 au 11 mai à Vilvoorde. Le 9 mai la marraine, Celie Dehaene, et quelques échevins furent officiellement reçus à bord où le lieutenant de vaisseau Richard Balyu, le commandant du Stern, leur remit un souvenir en présence de l'amiral de division Hofman, commandant de la Composante Marine. Les 10 et 11 mai le public put rendre une dernière visite au Stern. Le navire était amarré au canal Bruxelles-Escut à Vilvoorde.



de Ag63 Stern in Vilvoorde / le Ag63 Stern à Vilvoorde – © Ritchie Sedeyn

Le nouvel hélicoptère NH90 en version marine prend son envol à Koksijde

C'est sous un soleil de plomb que le nouvel hélicoptère NH90 en version marine fut présenté le 16 mai à la base aérienne de Koksijde. Ce fut une démonstration exceptionnelle aux côtés de son prédécesseur le Sea King. Selon le ministre de la Défense Pieter De Crem, le NATO Helicopter 90 (NH90) permettra une collaboration plus intense avec pays alliés ayant acquis le même

type d'appareil. Comme le Sea King, sa principale mission sera le 'search and rescue' (la recherche et les secours). Mais il participera également à certaines missions de la Composante Marine et à lutte contre la drogue et la piraterie. La Défense a acheté huit appareils en juin 2007: quatre de la version marine (NFH) et quatre pour le transport tactique (TTH). En ce qui concerne la version marine, le premier est arrivé le 1er août 2013 à la base de Beauvechain et les deux derniers devront être à notre disposition

fin 2014. L'équipage est composé de cinq militaires, à savoir deux pilotes, un plongeur, un responsable médical et un 'cabin operator'. Chaque pilote a suivi une formation de 17 semaines et a 40 heures de vol individuel avec examinateur à son actif. Le 'Sea King', robuste et riche de 40 années de bons et loyaux services, est dépassé. Le NH90 NFH est équipé d'un système de vision nocturne, de moteurs puissants, d'une caméra infrarouge, d'un cockpit numérique, d'un équipement pour opérations navales, d'un radar spécialisé pour la marine, d'une protection électronique et il peut atterrir en pleine mer sur le pont d'un navire. Il comporte deux nouveautés: un 'bubble window', à savoir une fenêtre en forme de bulle qui donne une meilleure vue sur mer, et le SX16 'nightsun', un énorme projecteur pour balayer la mer de nuit pendant des opérations de recherche. Voilà deux atouts qui seront très utiles durant les missions de recherche et de sauvetage. Tous les appareils appartiennent à la Composante Air. Le NH90 NFH sera opérationnel dès juin 2015. Il effectuera, en alternance avec le Sea King, des missions jusqu'en juin 2016. Après, il les assumera seul.



voorstelling van de NH-90 in Koksijde / présentation du NH-90 à Koksijde – © Philip Loose





Mijnenjagers M916 Bellis en M917 Crocus in operatie 'Open Spirit'

Van 11 tot 24 mei vond in de Baltische zee de operatie 'Open Spirit' plaats. Twee Belgische mijnenjagers, de M916 Bellis en de M917 Crocus, namen eraan deel. 'Open Spirit' heeft als doel om zeemijnen en andere niet ontplofte explosieven uit de eerste en tweede wereldoorlog op te sporen en te vernietigen. Op die manier wil men de risico's voor de navigatie, de visserij en het ecologisch milieu in de oostelijke Baltische Zee inperken. Onder auspiciën van de NAVO namen 24 schepen uit elf verschillende landen aan deze operatie deel. De Bellis en de Crocus konden dus voluit profiteren van deze multinationale samenwerking om hun tactieken, technieken en mijnenjachtprocedures te verbeteren. Er is tussen alle partners immers een constante uitwisseling van kennis en ervaring. Tijdens één van de opdrachten heeft de Bellis trouwens een mijn uit WOII ontdekt en onschadelijk gemaakt. Deze operatie in de baai van Riga heeft alvast haar doel bevestigd.



M916 Bellis – © Jorn Urbain

Maritiem Informatiekruispunt sluit samenwerkingsakkoord

Voor de Marinecomponent en het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) was 21 mei 2014 een belangrijke dag. Divisieadmiraal Michel Hofman (commandant van de Marinecomponent),

commissaris Olivier Libois (Algemene directie bestuurlijke politie) en Noël

Colpin (administrateur-generaal Douane en Accijnzen) tekenden in Brussel een akkoord om hun gezamenlijke visie voor de komende jaren vast te leggen. Het MIK is het operationeel centrum van de Belgische kustwacht. Gevestigd in Zeebrugge verenigt het de douane, de zeevaartpolitie en Defensie. Sinds 2008 zetten die instanties hun inspanningen en materieel samen in om de orde op zee te handhaven. "In 2011 was onze samenwerking voldoende gerijpt om een grote stap voorwaarts te zetten", legt de admiraal uit. "We wilden allemaal vooruit en hebben een werkgroep opgericht om het MIK volledig operationeel en efficiënt te maken." Na bijna twee jaar werk en vele positieve resultaten is dit akkoord de bekroning van een doeltreffende samenwerking. Het legt bijvoorbeeld de doelen en de verantwoordelijkheden van elke instantie vast en biedt zo een toevoegde waarde aan de veiligheid voor onze kust.



vlnr. Noël Colpin (Douane en Accijnzen), divisieadmiraal Michel Hofman (Marinecomponent) en commissaris Olivier Libois (Bestuurlijke Politie) / de gauche à droite: Noël Colpin (Douanes et Accises, amiral de division Michel Hofman (Composante Marine) et le commissaire Olivier Libois (Police administrative) – © Ritchie Sedeyn





Les chasseurs de mines M916 Bellis et M917 Crocus participent à l'opération 'Open Spirit'

L'opération 'Open Spirit' eut lieu en mer Baltique du 11 au 24 mai. Deux chasseurs de mines belges, le M916 Bellis et le M917 Crocus, y participèrent. 'Open Spirit' a pour but de détecter et de détruire des mines nautiques et autres explosifs des deux guerres mondiales et de réduire ainsi les risques pour la navigation, la pêche et l'environnement dans la partie orientale de la mer Baltique. Vingt-quatre navires de onze pays différents y participèrent sous les auspices de l'OTAN. Le Bellis et le Crocus profitèrent de cette coopération internationale pour perfectionner leurs tactiques, techniques et procédures de chasse aux mines. Il y a en effet un échange constant de savoir et d'expérience entre tous les partenaires. Pendant une des missions le Bellis a détecté une mine de la 2^{de} guerre mondiale et l'a détruite. Cette opération dans la baie de Riga a sans aucun doute atteint sans but.



M917 Crocus – © Jorn Urbain

Accord de coopération pour le Carrefour d'Information Maritime

Le 21 mai 2014 fut une date importante pour la Composante Marine et le Carrefour d'Information Maritime (CIM): l'amiral de division Michel Hofman (commandant de la Composante Marine),



le commissaire Olivier Libois (direction générale de la Police administrative) ainsi que Noël Colpin (administrateur général Douanes et Accises) signèrent ce jour à Bruxelles un accord qui définit leur vision commune pour le futur. Le CIM est le centre opérationnel de la garde côtière belge. Situé à Zeebrugge, il regroupe les services de douane, de police maritime et de Défense. Depuis 2008, ces instances combinent leurs efforts et leur matériel afin de maintenir l'ordre en mer. "En 2011, nous étions arrivés à un stade de coopération qui nous permettait de faire un grand pas en avant", explique l'amiral. "Nous avons tous la ferme volonté d'aller de l'avant et avons mis en place un groupe de travail dans le but de rendre le CIM totalement opérationnel et efficace." Après près de deux ans de travail et de nombreux résultats positifs, cet accord marque le point d'orgue d'une coopération efficace. Il définit les buts et les responsabilités de chaque instance et donne ainsi une valeur ajoutée à la sécurité maritime.



vlr. Noël Colpin (Douane en Accijzen), divisieadmiraal Michel Hofman (Marinecomponent) en commissaris Olivier Libois (Bestuurlijke Politie) / de gauche à droite: Noël Colpin (Douanes et Accises, amiral de division Michel Hofman (Composante Marine) et le commissaire Olivier Libois (Police administrative) – © Ritchie Sedeyn





de oefening 'Snow Master' bij Eguermin / l'exercice 'Snow Master' à l'Eguermin – © Freddy Philips

Eguermin houdt internationale oefening 'Snow Master'

Tijdens de derde week van mei werd in de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool Eguermin (Oostende) voor de 35^{ste} keer de internationale oefening 'Snow Master' georganiseerd. Een veertigtal officieren uit verschillende NAVO-landen namen eraan deel. Dit type van computergestuurde oefeningen ontstond 35 jaar geleden. Het doel is officieren van het reservekader te vormen in het gebruik van de NAVO-procedures betreffende 'Naval Cooperation and Guidance for Shipping' (NCAGS) (zie Neptunus 308) en het 'Allied Worldwide Navigational

Information System (AWNIS). Op die manier wordt bijgedragen aan het assisteren en beveiligen van het goederentransport over maritieme wegen. Sinds deze oefening voor de eerste keer plaats had is het concept uiteraard sterk geëvolueerd in functie van de geopolitieke omstandigheden. Al ongeveer tien jaar concentreert het zich rond de dreiging van piraterij. Na hun vorming kunnen de talrijke deelnemers bijvoorbeeld worden ingeschakeld bij het Maritime Security Center – Horn of Africa (MSCHOA) of bij het NATO Shipping Center (NCS) in Northwood (UK). Daar kunnen ze een reële bijdrage leveren aan de bescherming van goederentransportschepen die in risicovolle gebieden varen. Dat

gebeurt door het uitwisselen van informatie tussen militaire marines en de koopvaardij. Het gaat van allerlei aanbevelingen tot zelfs de organisatie van konvooien en/of het escorteren van vrachtschepen. Op 22 mei vond een zeer interessante VIP-dag plaats in Eguermin. Verschillende sprekers gaven een uiteenzetting op zeer hoog niveau over de verschillende aspecten van antipiraterij en maritieme veiligheid. Vaak kwamen die getuigenissen vanuit hun persoonlijke ervaring. Zo was er het exclusieve verhaal van een Belgische reder van wie in 2009 een schip werd gekaapt op 350 zeemijl van de Somalische kust. Hierop komen we uitgebreid terug in één van onze volgende nummers.

teksten: Franky Bruneel, Nadège Godefroid, Jennifer Van Dycke, Karen Bral en Freddy Philips



de oefening 'Snow Master' bij Eguermin / l'exercice 'Snow Master' à l'Eguermin – © Freddy Philips

Exercice international 'Snow Master' à l'Eguermin

La 35^{ème} édition de l'exercice international 'Snow Master', auquel participèrent une quarantaine d'officiers de différents pays de l'OTAN, eut lieu, la troisième semaine de mai, à l'Ecole belgo-néerlandaise de Guerre contre les Mines (Eguermin) à Oostende. Ce type d'exercice assisté par ordinateur a pour but de former des officiers du cadre de réserve à l'usage des procédures OTAN du Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) (voir Neptunus 308) et de l'Allied Worldwide Navigational Information System (AWNIS), dans le but d'assister et de protéger le transport de marchandises par voie maritime. Depuis

la première édition de cet exercice son concept a bien sûr évolué en fonction des contingences géopolitiques, pour se concentrer depuis une décennie sur les menaces de la piraterie. Après leur formation de nombreux participants sont affectés au Maritime Security Center- Horn of Africa - MSCHOA par exemple, ou au NATO Shipping Center- NCS de Northwood (GB), pour y apporter une contribution réelle et concrète à la protection et la sécurisation des navires marchands naviguant dans des régions à risque. Tout cela se fait au moyen d'échanges d'informations entre marines militaires et marchandes, de recommandations diverses, voire de l'organisation de convois et/ou l'escorte de navires marchands. Le 22 mai eut lieu

un 'VIP-day' très intéressant. A cette occasion divers conférenciers firent un exposé de haute qualité sur plusieurs aspects de la lutte contre la piraterie et de la sécurité maritime. Très souvent ils firent part de leurs expériences personnelles; tel le témoignage exclusif d'un armateur belge dont un des navires fut saisi en 2009 par des pirates à 350 nautiques des côtes somaliennes. Nous y reviendrons plus en détail dans un prochain numéro.

textes: Franky Bruneel, Nadège Godefroid, Jennifer Van Dycke, Karen Bral et Freddy Philips

Visie Marinecomponent 2030

Aan het begin van het jaar werd in de schoot van de Marine een visiedocument met een horizon 2030 opgesteld. Deze opdracht werd toevertrouwd aan een kleine groep jonge hoger officieren. In hun tekst leggen ze nauwkeurig uit waarom België ook in de toekomst over een marine dient te beschikken en hoe die zou moeten worden samengesteld. Zonder twijfel zal de 'Visie 2030' u inspireren om in de toekomst helder te communiceren over het nut en de noodzaak van uw Marine.

De impact van het maritiem domein op onze economie is onbetwistbaar. Met één persoon op vijftien die actief is in deze sector, is haar bijdrage volgens de Nationale Bank van België goed voor 1/10 van ons bruto nationaal product (BNP). Vooreerst is België een belangrijke havenstaat, gelegen aan het kruispunt van drukke scheepsroutes. De densiteit van het verkeer in onze economisch exclusieve zone is uitzonderlijk hoog, in het bijzonder in de aanloop van onze 'port hubs'(*1), zoals bij bijvoorbeeld Antwerpen, de tweede grootste haven van Europa. Deze havens vormen immers cruciale knooppunten in het mondiaal logistieke netwerk. Bovendien hebben we als kuststaat ook belangen te beschermen op het vlak van milieu, wetenschappelijk onderzoek, visserij en uiteraard ook energie. Minder bekend is dat België als vlagstaat, gemeten in tonnenmaat, op de 20ste plaats staat, ruim voor Frankrijk, Nederland en andere grotere landen.

Deze elementen hebben ertoe geleid dat onze Marine zich heeft gespecialiseerd in een beperkt aantal capaciteiten. Zo richt de Marine zich, om onze nationale belangen te beschermen, vooral op het bijdragen tot 'Sea Control', zowel voor onze kust, maar uiteraard ook in de internationale wateren.

Voor wat het volume betreft, passeert meer dan 90% van het wereldwijde handelsverkeer op één of andere manier langs maritieme routes. Bovendien laten rederijen, uit rendabiliteitsoverwegingen, steeds grotere schepen bouwen, terwijl slechts een beperkt aantal havens deze steeds grotere schepen kan ontvangen. Een aanslag gericht tegen één van deze kritische installaties zou dus een belangrijke bedreiging vormen. Voor België gaat het concreet over het Schelde-estuarium en de aanlooproute naar Zeebrugge. Met een economie die op volle capaciteit draait, heeft elke onderbreking van het maritieme verkeer in onze zone een enorme impact, die voor ons land geschat wordt op enkele tientallen miljoenen euro per dag. De verdediging van dit zeegebied vergt, onder andere, een maritieme mijnenbestrijdingscapaciteit.

Europa als geheel is sterk afhankelijk van energie, producten en grondstoffen, afkomstig uit het buitenland. Na de kaping van een supertanker in 2008, bijvoorbeeld, stegen de olieprijsen in enkele uren tijd met enkele procenten. Als een geïsoleerd incident een dergelijke impact kan hebben, wat zouden dan niet de gevolgen kunnen zijn van een doelbewuste verstoring

van een maritieme route. Om de vrijheid van scheepvaart te garanderen, zowel lokaal als verder weg van onze kust, is het duidelijk dat onze interventiecapaciteit expeditionair moet zijn. Dit betekent dat onze maritieme middelen ook op grote afstand moeten kunnen worden ingezet.

In de nabije toekomst zullen de internationale marines hun acties voornamelijk blijven richten op de actuele bedreigingen, zoals gebieden van wetteloosheid, gekenmerkt door piraterij en illegale handel. Men kan echter niet ontkennen dat er in bepaalde delen van de wereld een proliferatie aan de gang is van schepen en bijbehorende bewapening, waardoor het risico op een interstatelijk conflict vergroot. Dit kan ertoe leiden dat Europa zal moeten ingrijpen om tussenbeide te komen of om de veiligheid op zee te waarborgen. Meer dan ooit wordt Europa geconfronteerd met crisisgebieden in de periferie van haar maritieme zone(*2) en met steeds machtiger actoren, die ook over moderne maritieme strijdkrachten beschikken (onderzeeërs, fregatten en vliegtuigen). Onze marine moet daarom ook blijven beschikken over de nodige, flexibele gevechtscapaciteiten om zich snel te kunnen aanpassen aan de diverse soorten dreigingen en situaties.

Omwille van de economische belangen en de potentiële impact op onze burgers dient België aanwezig te blijven in het maritieme veiligheidsdomein. Enkel op deze manier kunnen we onze internationale verplichtingen en verbintenissen nakomen met betrekking tot het delen van de lasten(*3), risico's en verantwoordelijkheden, en dit zowel in het kader van de Verenigde Naties, als de EU en de NAVO.

Ons buitenlands beleid is op drie pijlers gebaseerd: diplomatie, ontwikkelingssamenwerking en indien noodzakelijk, militaire interventie. Vermits een militaire marine in staat is om in deze drie domeinen te opereren, vormt ze een krachtig politiek instrument. Een oorlogsschip beschikt immers over een ongeëvenaarde vrijheid van actie. Met driekwart van de landen dat via de zee bereikbaar is en met twee derde van de wereldbevolking die in kustzones leeft, kunnen de maritieme strijdkrachten immers met een minimum aan diplomatieke en politieke beperkingen worden ontplooid.

Reeds in vreedstijd zorgt de aanwezigheid van schepen in het buitenland voor een ondersteuning van onze diplomatie en voor een versterking van het klimaat van vertrouwen dat aan de basis ligt van onze internationale relaties. Denk maar aan de multinationale oefeningen en opleidingsactiviteiten, de logistieke en humanitaire ondersteuning aan ontwikkelingslanden, aan gouvernementele en niet-gouvernementele organisaties, evenals de ontwikkeling van de maritieme dimensie van partnerschappen. Nochtans blijft het dreigen met of het gebruik maken van geweld de ultieme fase om een conflict te voorkomen of op te lossen. De inzet van gevechtsschepen blijft nog steeds een nationale beslissing en dus een weerspiegeling

van onze nationale soevereiniteit. De waaier aan mogelijkheden omvat gecombineerde acties met land- en luchtmiddelen voor operaties op het land, in onze maritieme zones of in de internationale wateren. Om het hoofd te kunnen bieden aan de diverse operationele scenario's zal de bemanning, afhankelijk van de situatie, worden samengesteld uit militairen van de marine-, land-, lucht- en de medische component, en zo een opportuniteit creëren voor een gezamenlijke inzet aan boord van een marineschip. In deze context is het essentieel om over voldoende detectie- en zelfbeschermingsmiddelen te beschikken, om zo de vrijheid van handelen en de veiligheid van onze militairen te kunnen garanderen. De Belgische burger is inderdaad niet bereid om zijn militaire middelen in te zetten als deze niet aangepast zijn aan de omgeving en de risico's.

Met relatief lage kosten zijn de maritieme capaciteiten in staat om effectief en efficiënt bij te dragen aan de opdrachten van Defensie. Bovendien is het een geschikt domein voor multinationale samenwerking met het oog op enerzijds de schaalvoordelen bij de aankoop van gemeenschappelijke of inter-operabele wapensystemen en anderzijds de verbeterde efficiëntie door de bundeling van middelen op het gebied van logistieke ondersteuning, infrastructuur en opleiding. De verwerving moet rekening houden met de technologische ontwikkelingen, bijvoorbeeld op het gebied van autonome of van op afstand bediende systemen, en moet op termijn een optimale integratie van nieuwe systemen mogelijk maken. Ook op het gebied van 'human resources' moeten moderne en innovatieve managementtechnieken een kostenbeheersing mogelijk maken. De marine zal haar samenwerking met andere partners versterken en in het bijzonder in het kader van de Benelux-overeenkomsten.

De Belgische marine heeft al belangrijke successen geboekt tijdens recente operaties als Atalanta, Beneficial Cooperation, OUP(*4) en Unifil(*5). Zowel vandaag als in de toekomst zijn de volgende kerncapaciteiten vereist om deze ambitie waar te maken:

- Enerzijds gevechtsschepen, die in staat zijn om op grote afstand te interveniëren tegen allerlei bedreigingen; in staat zijn om zich aan te passen aan diverse scenario's, mogelijk in een internationale context; met multidimensionale beschermingsmiddelen, inclusief een ingescheepte luchtcapaciteit.
- Anderzijds mijnenbestrijdingsmiddelen, die in staat zijn om zowel de toegang tot onze installaties te beschermen als verder weg van onze kust de vrije scheepvaart te garanderen, en dit met aangepaste beschermingsmiddelen.
- Ten slotte in het domein van de kustwacht, patrouillevaartuigen en diverse middelen die in onze maritieme zones worden ingezet in samenwerking met de Douane, de Politie en andere diensten via o.a. het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK).

Verder dan de economische belangen die op het spel staan, moet België een aantal belangrijke verantwoordelijkheden opnemen om onder andere de maritieme veiligheid en ordehandhaving te kunnen garanderen. De Marine is een geloofwaardige actor van ons beleid, zowel op lokaal-, op regionaal- als op wereldvlak. Meer dan ooit is het van belang om te blijven investeren in flexibele en polyvalente interventiemiddelen, zoals zeestrijdkrachten, om het hoofd te kunnen bieden aan crises en potentiële conflicten. Deze middelen, eigen aan de legitieme ambities van België, moeten het toelaten om, rekening houdend met het scenario en de ontwikkeling van de situatie, gepast tussen te komen. Een dergelijke investering is de meest logische en meest rendabele keuze die een regering kan maken.

(*1) Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge

(*2) Vooral de Middellandse Zee, de Rode Zee, de Golf van Aden, de Indische Oceaan en de Baltische Zee

(*3) 'burden sharing'

(*4) OUP: Operation Unified Protector

(*5) UNIFIL: United Nations Interim Force in Lebanon

Vision Composante Marine 2030

Au début de cette année, un document sur la vision à l'horizon 2030 fut rédigé au sein de la marine. Cette tâche fut confiée à un petit groupe de jeunes officiers supérieurs, qui expliquent en détail dans le texte pourquoi la Belgique doit encore disposer d'une marine dans le futur et de quoi elle devrait se composer. La 'Vision 2030' va sans aucun doute vous inspirer et vous permettre de communiquer clairement dans le futur sur l'utilité et la nécessité de votre marine.

L'impact du domaine maritime sur notre économie est incontestable. Avec une personne sur 15 travaillant dans le secteur maritime, celui-ci contribue selon les chiffres de la Banque Nationale à environ 1/10 du produit national brut (PNB). La Belgique est d'abord un important Etat portuaire, situé au croisement de routes maritimes majeures en Europe. Sa zone

économique exclusive connaît une densité de trafic exceptionnelle en direction notamment de nos hubs portuaires(*1) (par exemple Anvers, classé deuxième port européen). Ces ports représentent des nœuds cruciaux du réseau logistique global. En outre, en tant qu'Etat côtier, nous avons des intérêts à protéger dans les domaines de l'environnement, la recherche, la pêche, les relations extérieures et bien sûr, l'énergie. Ce qui est moins connu, c'est que la Belgique est aussi classée à la 20e place des Etats du pavillon en termes de tonnage, loin devant la France, les Pays-Bas ou d'autres grandes nations.

Ces éléments ont amené la Marine à se spécialiser dans des capacités limitées, surtout axées sur des aspects de maîtrise des mers (Sea Control), non seulement dans nos eaux mais également dans les eaux internationales pour la défense des intérêts nationaux.

En volume, 90% du trafic mondial passe d'une manière ou d'une autre par des voies maritimes. Par ailleurs, les armateurs ont tendance à construire des navires de plus en plus grands pour une question de rentabilité. Toutefois, peu de ports peuvent les accueillir. Un attentat dirigé contre ces installations critiques ou les voies d'accès représenterait une menace d'autant plus importante. Pour la Belgique, il s'agit concrètement de l'estuaire de l'Escaut et des approches de Zeebrugge. Avec une économie tournant à plein rendement, chaque interruption du trafic maritime a un impact considérable, estimé à quelques dizaines de millions d'euros par jour pour notre pays. La défense de ces zones passe notamment par une capacité de lutte contre les mines.

L'Europe toute entière est hautement dépendante de diverses ressources et matières premières venant d'outre-mer. En 2008, après le piratage d'un supertanker, le prix du pétrole gagnait quelques pourcents en quelques heures. Si un incident isolé peut avoir un tel impact, imaginez les conséquences de la fermeture éventuelle d'une route maritime. Pour garantir la liberté de navigation aussi bien au niveau local que plus loin de nos côtes, l'action de l'Etat revêt un caractère expéditionnaire évident, c'est-à-dire que nos capacités d'intervention doivent pouvoir être engagées à grande distance.

Les marines continueront à focaliser leurs actions sur les menaces actuelles, comme les zones de non-droit où sévissent la piraterie et différents trafics. Dans certaines régions du monde on constate aussi une prolifération de l'armement naval et le risque d'un conflit interétatique devient plus réel avec le temps. L'Europe pourrait dès lors être amenée à intervenir pour une mission d'interposition ou afin de garantir la sécurité maritime. Plus que jamais, l'Europe sera confrontée à des zones de crise à la périphérie de son espace maritime^{(*)2} avec des acteurs de plus en plus puissants et disposant de moyens de combat navals modernes (frégates, sous-marins, aéronefs). La marine doit donc continuer à disposer de capacités de combat adéquates et susceptibles de s'adapter rapidement aux différents types de menaces, faute de quoi une participation de la Belgique serait impossible voire très dangereuse.

De par les enjeux économiques et l'impact potentiel sur nos citoyens, la Belgique se doit de rester présente dans le domaine sécuritaire et maritime. Par ailleurs, cela nous permet de remplir nos obligations et engagements en matière de partage du fardeau^{(*)3}, des risques et des responsabilités, que ce soit dans le cadre des Nations Unies, de l'UE ou de l'OTAN.

Notre politique étrangère s'articule autour de trois grands axes: la diplomatie, la coopération au développement et quand c'est nécessaire l'intervention militaire. Une marine militaire est un instrument politique puissant car elle peut opérer facilement dans ces trois domaines. Un navire de guerre a en effet le grand avantage de disposer d'une liberté d'action sans égal. A l'heure où trois-quarts des pays sont accessibles par la mer et où deux tiers de la population mondiale vit dans les zones côtières, les forces maritimes ont la capacité d'être déployées avec un minimum de contraintes diplomatiques et politiques.

En temps de paix, la présence de navires à l'étranger peut participer à renforcer le climat de confiance à la base des relations internationales. Les exercices multinationaux et les activités de formation, le soutien logistique et humanitaire procuré à des Etats en voie de développement, aux organisations gouvernementales et non gouvernementales, ainsi que le développement de la dimension maritime des partenariats sont autant d'exemples concrets de cette contribution. La menace ou l'emploi de la force restent toutefois l'élément ultime de la résolution de conflits. L'engagement de navires de combat doit pouvoir s'envisager à tout moment comme l'expression de la souveraineté nationale. L'éventail des possibilités couvre d'éventuelles actions combinées avec des moyens terrestres et aériens pour des opérations menées à terre, dans nos zones maritimes ou dans les eaux internationales. Pour faire face aux différents scénarios d'engagement opérationnel, les équipages seront composés selon le cas de militaires des composantes marine, terre, air et médicale, créant ainsi une opportunité de coopération interarmées à partir d'un navire de la marine. Dans ce contexte, il est essentiel de pouvoir disposer de suffisamment de moyens de détection et d'autoprotection, y compris des moyens aériens embarqués, afin de garantir la liberté d'action et la sécurité de nos militaires. Le citoyen belge n'est en effet pas prêt à mettre en œuvre ses moyens militaires s'ils ne sont pas adaptés à l'environnement.

D'un coût relativement réduit, les capacités maritimes sont à même de contribuer de manière efficace et efficiente aux missions de la Défense. Par ailleurs, il s'agit d'un domaine favorable à une collaboration multinationale visant d'une part des économies d'échelle lors de l'acquisition de systèmes d'armes communs ou interopérables, et d'autre part une meilleure efficacité par la mise en commun de ressources dans le domaine de l'appui logistique, des infrastructures et de la formation. L'acquisition doit tenir compte des avancées technologiques, par exemple en matière de systèmes autonomes ou téléopérés et permettre d'optimiser l'intégration à terme de nouveaux systèmes. Au niveau des ressources humaines aussi, des techniques de gestion modernes et innovantes doivent permettre d'envisager une maîtrise des dépenses. La marine continuera à intensifier sa collaboration avec nos autres partenaires, en particulier dans le cadre des accords BENELUX.

La Marine belge a déjà remporté des succès importants pendant des opérations récentes telles qu'ATALANTA, Beneficial Cooperation, OUP^{(*)4} et UNIFIL^{(*)5}. Aujourd'hui comme demain, il s'agit d'avoir les moyens de ses ambitions:

- D'une part, des navires de combat capables d'intervenir à de grandes distances contre divers types de menaces; capables de s'adapter à divers scénarios, le cas échéant dans un contexte multinational; disposant de moyens de protection multidimensionnels, y compris une capacité aérienne embarquée.
- D'autre part, des moyens de lutte contre les mines capables à la fois de garantir l'accès à nos installations et, plus loin de nos côtes, la liberté de navigation en général; disposant de moyens de protection adaptés.
- Enfin dans le domaine de la garde côtes, des patrouilleurs

et divers moyens mis en œuvre dans nos zones maritimes; en collaboration avec la Douane, la Police et d'autres services par le biais notamment du Carrefour d'Information Maritime (MIC).

Au-delà des intérêts économiques que cela représente, la Belgique se doit d'assumer certaines responsabilités majeures afin de garantir entre autres la sécurité et la sûreté maritimes. La marine est un acteur crédible de notre politique, tant au niveau local, régional que mondial. Plus que jamais, il est vital de continuer à investir dans des capacités d'intervention flexibles et polyvalentes, comme une capacité de combat naval, pour faire face aux crises et conflits potentiels. Ces forces,

adaptées aux besoins, aux responsabilités et aux ambitions légitimes de la Belgique, permettront de moduler leurs actions en fonction du scénario et de l'évolution de la situation. Un tel investissement reste le choix le plus logique et le plus rentable qu'un gouvernement puisse faire.

- (*1) Anvers, Bruxelles, Gand, Liège, Oostende et Zeebrugge
- (*2) Principalement le bassin méditerranéen, la mer Rouge, le golfe d'Aden, l'océan Indien et la mer Baltique
- (*3) 'Burden sharing'
- (*4) Operation Unified Protector
- (*5) United Nations Interim Force in Lebanon

Met pensioen / à la retraite:

Recent zijn de hierna vermelde medewerkers van de Marine met pensioen gegaan. De redactie van Neptunus wenst hen alvast veel succes toe in deze nieuwe levensfase.

Récemment, le personnel de la Marine repris ci-dessous est partie à la retraite. La rédaction de Neptunus leur souhaite beaucoup de succès dans cette nouvelle étape.

01/04/2014	MTC Petit Guy	No8087	01/04/2014	1KC Molein Karina	N90370
01/04/2014	1MP Mergits Ronald	No8452	01/04/2014	1KC Catry Mireille	N90387
01/04/2014	1KC Geldhof Rudy	No8487	01/04/2014	1MC Meyntjens Brigitte	N90426
01/04/2014	1MC Godart Jean	No8520	01/04/2014	FKP De Jonghe Marc	O23252
01/04/2014	OMC Van Massenhove Dirk	No8603	01/04/2014	KVK Van den Steen Luc	O24838
01/04/2014	MTC Suvéé Philippe	No8715	01/07/2014	1LZ Hollevoet Karine	9590165
01/04/2014	1KC Trocmée Philippe	No8758	01/07/2014	1KC Pilipiw Lucien	9690052
01/04/2014	OMC D'Hondt Frank	No8877	01/07/2014	1MC Vanhoucke Marc	No8083
01/04/2014	MTC Jooris Patrick	No9169	01/07/2014	1MC Jodts Ronald	No8488
01/04/2014	1MC Vrydag Marc	No9324	01/07/2014	1KC Leyne Jean	No8560
01/04/2014	1MC Vanhulst Christian	No9386	01/07/2014	MTC Bayot Georges	No8612
01/04/2014	1KC Vandecasteele Redgy	No9421	01/07/2014	1KC Durand Andy	No8740
01/04/2014	1KC Christiaens Ronny	No9468	01/07/2014	1MP Dorval Eric	No8755
01/04/2014	1KC Van Bosch Erwin	No9824	01/07/2014	MTC Vanhassel Christian	No8842
01/04/2014	1OM Baert Marc	No9829	01/07/2014	1OM Rotty Ronald	No9070
01/04/2014	1KC Jossart Geert	No9831	01/07/2014	1KC De Beukelaer Henk	No9122
01/04/2014	1KC Dasty Gérard	No9994	01/07/2014	1OM Carbon Eddy	No9470
01/04/2014	1KC Bostyn Jan	N10123	01/07/2014	1MP Logghe Danny	No9919
01/04/2014	1OM Denon Daniël	N10422	01/07/2014	MTC Anthierens Yvan	N10182
01/04/2014	MTC Henkens Stephan	N10647	01/07/2014	1KC Depuydt Gladys	N90131
01/04/2014	1OM van den Maagdenburg Wilfried	N10751	01/07/2014	MTC Vandamme Nadine	N90162
01/04/2014	1MC Billet Joël	N11031	01/07/2014	CPV Debouvry Charles	O23660
01/04/2014	1MC Daneels Eric	N11172	01/07/2014	CPC Choprix Serge	O30259
01/04/2014	MTC Govaert Rosita	N90168	01/07/2014	1LZ Vanherle Rudi	O32392
01/04/2014	1KC Verpoort, Frida	N90275	01/07/2014	KVK Smet Raf	O44581
01/04/2014	1KC Gortack Ingrid	N90337			



Overlijdens / décès:

Met droefheid melden we u volgende overlijdens:
C'est avec tristesse que nous vous annonçons les décès suivants:

MAT Ballegeer Bram	(°) 05/03/1993	(+) 24/03/2014	1MC (b.d.) Cuypers Roger	(°) 09/04/1932	(+) 29/03/2014
MAT Slabbinck Olivier	(°) 19/03/1983	(+) 06/04/2014	1MP (b.d.) Ryckoort Roger	(°) 22/05/1934	(+) 13/04/2014
1MC Van Eysendyck Marc	(°) 08/11/1958	(+) 08/04/2014	1OM (b.d.) Driessens Gustaaf	(°) 29/11/1932	(+) 19/04/2014
1MC (b.d.) Verburgh André Henri	(°) 30/04/1924	(+) 25/03/2014	1KC (b.d.) Leclef Christian	(°) 07/07/1957	(+) 11/05/2014
1KC (b.d.) Braem Maureen	(°) 06/08/1954	(+) 07/04/2014	1MC (b.d.) Duez Marcel	(°) 23/06/1927	(+) 17/05/2014

Abonnees-weldoeners

Abonnés bienfaiteurs

ACKX M. Eerste meester-chef (b.d.) - ZWEVEGEM
 ADAM P. - JODOIGNE
 ADRIAENSSENS A. - Oppermeester - TIELRODE
 ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE
 ANDRIES J.-M Oppermeester-chef (b.d.) - BRUGGE
 ANGILLIS D. Luitenant-ter-zee - OOSTENDE
 ARRIGHI D. Eerste matroos - SINT-STEVENSWOLUWE
 ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines -
 MERVERGNIES-LEZ-LENS
 BAEYENS D. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE
 BEKE M. Capitaine de frégate (R) - ZELLIK
 BENOIDT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE
 BERGANS A. Meester - TROOZ
 BEUGNIES P. - GENLY
 BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - DE HAAN
 BEUSELINCK T. - OOSTENDE
 BEYAERT J. - BRUXELLES
 BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
 BLANCKE N. - SINT-ANDRIES
 BLOMME W. Korvetkapitein (b.d.) - BRUGGE
 BOECKMANS R. - AUDERGHEM
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONABOT J. Maître Principal (e.r.) - BRUGGE
 BOURLET G. Oppermeester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER
 BROUTA G. - SAMBREVILLE
 BRUNEEL CH. Eerste-meester-chef - BRUGGE
 BRUNEEL M. Fregatkapitein (R) - ROESELARE
 BRUYNEEL H. - OOSTENDE
 BRUSSELS ROYAL YACHT CLUB - BRUSSEL
 BULTOT C. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE
 CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE
 CAMBRON X. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - WATERLOO
 CASPEELE M. Kwartiermeester (b.d.) - GENT
 CLAREMBEAUX M. Capitaine de frégate (R) - HARZE
 CLYBOUW L. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 COLLA E. - CLAVIER
 COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) - AALTER
 COOMAN W. Ere-korvetkapitein - HALLE
 COPPENS J.-F Matroos - OOSTNIEUWKERKE
 COREMANS G. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
 COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 CVBA BRABO HAVENLOODSEN - ANTWERPEN
 DAELEMANS F. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE
 DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 DAMMAN L. Korvetkapitein - KOEKELBERG
 DANGOTTE J. Matelot Milicien - GENAPPE
 DE BIE R. - BRUXELLES
 DE BIE W. - DWORP
 DE BODE R. Fregatkapitein - ERPE-MERE
 DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE
 DE COCK Ph. Fregatkapitein - BRUGGE
 DE COOMAN P. - BRUXELLES
 DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
 DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS
 DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN
 DE KIMPE E. Matroos mil. (b.d.) - RUPELMONDE
 DE LANGE M. - BREDENE
 DE MAESSCHALCK L. Fregatkapitein - OOSTKAMP
 DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
 DE RAEDEMAER F. Korvetkapitein (r.) - DE HAAN
 DE RYCKE D. - TURNHOUT
 DE SCHEEMAER J. - BRUGGE
 DE TREMMERIE G. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OUDENBURG
 DE TROYER D. - 1e Sergant - BREDENE
 DE VALKENEER F. - WATERLOO
 DE VLEESHAUWER L. erefregatkapitein (R) - ST. GENESIUS-RODE
 DEBAISIEUX G. Meester (b.d.) - FRAMERIES

DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
 DEGRAER P. Fregatkapitein - GRIMBERGEN
 DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WETTEREN
 DELAFONTEYNE K. Luitenant ter zee 1e klasse (R) - BRUGGE
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO
 DELSARTE J.J. - FONTAINE-L'EVEQUE
 DEMAÏN F. - FONT-L'EVEQUE
 DENAUW J.-L. 1e Maître Chef - SNELLEGEEM
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
 DEROO J. - DESTELBERGEN
 DESMET A. - OOSTENDE
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DEWAEGEMAEKER A. Eerste korporaal-chef - BRUGGE
 DEWULF G. - RONSE
 DHONDT A. Eerste matroos - BALEGEM
 DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 DRAGO H. - OOSTENDE
 DUBOIS G. Eerste Kwartier meester-chef (b.d.) - OUDENBURG
 DUHOUX J.M. Maître principal-chef (e.r.) ST- SAVIN
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT F. 1er Maître-Principal (e.r.) - OOSTENDE
 DUMONT R. Meester (R) - GENT
 DUMONT-MAROTTE C. - UCCLE
 DUSAUCOIS J.C. - LESSIVES
 ECTORS M. Vice-admiraal - HOFSTADE
 EEMAN M. - DILBEEK
 ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG
 ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT
 EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN
 FAICT M. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUGGE
 FOBE M. - Premier Avocat Général près la Cour militaire ém - UCCLE
 FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 GEERINCKX J. - KNOKKE-HEIST
 GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE
 GELUYCKENS D. Flottieljeadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 GHEYSENS G. - DILBEEK
 GILLON D. Capitaine de vaisseau (r.) - BRUXELLES
 GODDAERT M. - EKEREN
 GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee - ZAVENTEM
 GROESEMANS M. - Capt CRMC - IXELLES
 GUILLAUME PH. - ARLON
 HACHA Ch. - HERENT
 HANTON M. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - OOSTENDE
 HAP V. Kapitein-ter-zee - ASSEBROEK
 HAVERALS E. Oppermeester-chef (b.d.) - KNOKKE HEIST
 HEEREN G. Flottieljeadmiraal - BRUGGE
 HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUXELLES
 HELLEMANS Ch. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - WILRIJK
 HELLEMANS M. Vice-admiraal (b.d.) - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
 HENRARD D. 1er quartier-maître-chef - BRUGGE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERTELEER W. Vice-admiraal (b.d.) - OOSTENDE
 HOFMAN M. Divisieadmiraal - OOSTENDE
 HOLLSBOER J. - BRUXELLES
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - MALEVES STE. MARIE
 HOSDAIN J.-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
 HUYGHE M. - ANTWERPEN
 HUYSMAN H. Capitaine de corvette RHr - ERWETEGEM
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
 JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
 JANDA M. Eerste kwartiermeester-chef (b.d.) - LOMBARDSIJDE
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
 JANSSENS P. Korvetkapitein (R) - KAPellen
 JOSSART J. Lieutenant de vaisseau de première classe honoraire - EVERE
 KARPEZ M. Oppermeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
 KONINCKX C. - ANTWERPEN

KOOISTRA A. - BRUGGE
 LAMBRECHTS L. - STABROEK
 LAMEERE P. Eerste meester-chef - ELLEZELLES
 LAMS L. Fregatkapitein - BREDENE
 LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
 LE HARDY DE BEAULIEU J.L. - GOSSELIES
 LECLEF Ch. Premier quartier-maître-chef - OOSTENDE
 LECLERCQ J.F. - GOSSELIES
 LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
 LEULIER J. Capitaine de Frégate (hre)- TOURNAI
 LEYE J. - 1ste Kwartiermeester-chef - OOSTENDE
 LIENART J.C. Capitaine de vaisseau (hre) (e.r.) - OOSTENDE
 LIMBOURG P. - LILLOIS-WITTERZEE
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
 LURQUIN-BODENGHIEN J. - BRUXELLES
 MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
 MANDERLIER P. Capitaine de frégate BAM - GENT
 MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
 MASQUELIN J. - BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (r.) - HOFSTADE
 MATTON R. Kolonel (b.d.) - OOSTENDE
 MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
 MEULEMANS - GEEL
 MICHEL P. Quartier-Maître milicien VIESVILLE
 MICHIELSENS M. Ere Opperreester-chef - ST. ANDRIES
 MICHILSENS P. Fregatkapitein (H) - HOBOKEN
 MORRIS J. - Lieutenant de vaisseau de première classe - SIJSELE
 MULTI N.V. - TEMSE
 NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 PARIS Th. Capitaine de frégate - WOLUWE-ST. PIERRE
 PAUWELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 PEARSE M. - BRUGGE
 PEDE R. Opperreester-chef (b.d.) - EREMBODEGEM
 PEIRE M. Adjutant-chef - NIEUWMUNSTER
 PELS A. KTLO - ANTWERPEN
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
 PETERS R. - ATHUS
 PIETTE R. Maître Principal-chef (e.r.) - OOSTENDE
 PINTELOON J. Erefregatkapitein - LENNIK
 PIRLET D. Enseigne de vaisseau (r.) - BASTOGNE
 PIRONGS P. Matroos Milicien - WESTERLO
 POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT
 POULLET E. Viceadmiraal (b.d.) - SINT-KRUIS
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 PYNOO J.T. Kapitein-ter-zee - WAREGEM
 QUAGHEBEUR M. - Fregatkapitein (b.d.) - SNELLEHEM
 RAMAEKERS J. Capitaine de frégate (R) - ROSIERES
 RASIR F. Quartier-maître (e.r.) - ARLON
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RENARD C. Kapitein-ter-zee - JETTE
 RENOZ G. - DURBUIS
 REYNIEERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
 RIGHETTO R. Quartier-maître - DOTTIGNIES
 ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee - BAARDEGEM
 ROMBOUTS R. - GENTBRUGGE
 ROSIERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SABBE M. Eerste meester-chef - LEFFINGE
 SAUSSEZ G. 1e Quartier-maître-chef d'honneur - REBECQ
 SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
 SCHOONVLIET A. 1ste Meester-chef (b.d.) - HOVE
 SCHOTTE G. - Korvetkapitein - BRUGGE
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
 SEGERS P. Ere-Kapitein-ter-zee Vlieger (b.d.) - KOKSILJE
 SEYNAEVE C. - OOSTENDE
 SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN
 SOETEMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - WENDUINE
 SOETENS Y. Capitaine de frégate (b.d.) - OOSTENDE
 SONVILE N. Eerste meester-chef (b.d.) - ANDERLECHT
 STEELANDT R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BRUGGE

STEENBEKE D. Opperreester (R) - Moerbeke-Waas
 STEVENS-DEWILDE J.Cl. - SINT IDESBALD
 STIENNON D. Maître-chef (e.r.) - HEIST-AAN-ZEE
 STIEVENART J. Lieutenant de vaisseau de première classe (e.r.) - SINT-STEVENSWOLUWE
 STORM R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 SURMONT J. Korvetkapitein (b.d.) - DE HAAN
 TABURY L. Maître Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
 THAS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 THIBAUT de MAISIERS C. Amiral de division (e.r.) - BRAINE-ALLEUD
 TRUYENS L.J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
 V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
 VAN BELLE D. Ere-Luitenant-ter-zee - BRUSSEL
 VAN BELLEGHEM K. Korvetkapitein - OOSTKAMP
 VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES
 VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE
 VAN BRANDE F. 1e Maître Chef - WATERLOO
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein (b.d.) - GENT
 VAN CLEVEN M. Fregatkapitein - DEERLIJK
 VAN DAMME J. - TONGEREN
 VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BREDENE
 VAN DE WALLE B. Capitaine de vaisseau (r.) - CONCARNEAU
 VAN DEN BOSSCHE P. Matroos-mil. (b.d.) - MECHELEN
 VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Erekapitein-ter-zee - ANTWERPEN
 VAN DEN STEEN L. Korvetkapitein GANSHOREN
 VAN DEN STEENE W. - Luitenant-ter-zee eerste klasse (R) - MECHELEN
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
 VAN NECK D. - AALST
 VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - CLAVIER
 VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEN
 VAN REYBROUCK B. Vaandrig-ter-zee tweede klas (R) - TORHOUT
 VAN SPRANG J. - GENT
 VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
 VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee (b.d.) - DE HAAN
 VANDENDRIESSCHE P. - OOSTENDE
 VANDER BEKEN C. Capitaine de Frégate (R) - BRUXELLES
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANKELEKOM R. - MONTIGNY-LES-TILLEUL
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
 VANMAELE F. - Opperreester (b.d.) - OOSTENDE
 VERCRUYSSSE H. - LOKEREN
 VERELST J. Opperreester (b.d.) - BORGERHOUT
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN
 MORTSEL
 VERHELST L. Opperreester - SINT-ANDRIES
 VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHAERBEEK
 VERRIEST H. - OOSTKAMP
 VERSTREPEN W. Korvetkapitein (r.) - ANTWERPEN
 VINCENT C. - LIEGE
 VLEMINCKX A. - BRUXELLES
 VOGELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - GENT
 VOITH TURBO S.A. - BRUXELLES
 VOSS M. - WELKENRAEDT
 VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
 VYNCKE W. ere-Fregatkapitein (R) - OOSTENDE
 WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
 WEIKMANS M. Maître principal (e.r.) - RIXENSART
 WERQUIN R. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 WISNIEWSKI F. - MARCINELLE
 WOUTERS M. - BREDENE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
 ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Lijst afgesloten op 15 mei 2014

Liste clôturée à la date de 15 mai 2014w

Ensemble on fait la différence.



Samen maken we het verschil.



0800 3_D 3_E 3_F 4 8_U
www.mil.be

.be

2014-18