



NEPTUNUS



Connaissez-vous l'U.G.M.M.?

Van visser tot piraat?

Kennismaking met de scheepswerf Socarenam

La coopération belgo-néerlandaise est sur les rails

Naval Co-operation and Guidance For Shipping



maritiem tijdschrift van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine
revue maritime de l'association d'Entraide de la Marine



nr. 308 - april 2014
avril 2014

coverfoto / photo de couverture:
Jorn Urbain

directeur:

Marc Ectors

verantwoordelijke uitgever / éditeur responsable:

Yves Dupont

hoofdredacteur / 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:

Freddy Philips, Jens Van Herck, Jean-Marie Van Wijnsberghe, Timoty Beuselinck, Yves Dupont, Henk Maene, Jacques Boesmans, Franky Bruneel, Dimitri Desmedt, Jean-Pol Hosdain, Pieter Pauwels, Henri Drago, Jorn Urbain, Sharry De Laere, Johan Proot, Kristof Van Belleghem, Kurt De Winter, Bjorn Vanhuysse, Philip Loose, Hubert Rubbens, Louis Van Cant, Carl Gillis, Jurgen Braekevelt en Stijn Verboven

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 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

02: Connaissez-vous l'U.G.G.M.?

08: Van visser tot piraat?

16: Modernisation des frégates M de la Composante Marine belge

20: Maritieme Veiligheid: een taak voor de NCAGS/AWNIS-eenheid van de Marinecomponent

24: La Médaille Maritime 1940-1945 (part 3)

30: Kennismaking met de scheepswerf Socarenam

34: La coopération belgo-néerlandaise est sur les rails

38: Meer dan een kwarteeuw op zee

46: Boeken

47: Miniship Belgium 2014

48: Info Marine

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

woord / éditorial

Beste lezers,

Men zegt wel eens dat de geschiedenis zich herhaalt. Er zijn echter ook normen en waarden waarop desprekwoordelijke tand des tijds geen vat heeft. Neptunus verscheen voor het eerst op 11 januari 1952 als eenheidskrantje van de mijnenveger M901 Georges Lecointe. Onder het logo kopte de voorpagina ludiek: "Mag gelezen worden". Vanaf het derde nummer (mei 1952) was Neptunus het 'Blad van de Zeemacht'. In het redactionele voorwoord lezen we: "Het doel van Neptunus is onderrichting, afleiding en inlichtingen verschaffen." In nummer 6 (augustus 1952) lezen we in het editoriaal: "Er is in ons land een maritieme geest ontstaan, waarin ook Neptunus zijn eigen opdracht ziet."

Eenheidskrantjes zijn tegenwoordig Facebookpagina's en het doelpubliek van Neptunus is met het blad mee geëvolueerd. Maar die maritieme geest is er gelukkig nog steeds en ook in

zijn jongste gedaante wil Neptunus zowel ontspannend als informatief en zelfs educatief zijn. We streven drierichtingsverkeer na, tussen de Marine, de maritieme wereld eromheen en al wie het maritieme gedachtengoed na aan het hart heeft liggen.

Tegenwoordig reiken de tentakels van Neptunus ook tot bij enkele gelijkgestemden. We sloten het afgelopen jaar enkele interessante samenwerkingsovereenkomsten. Zo gaat het VLIZ (Vlaams Instituut voor de Zee) binnenkort het volledige archief van dit blad digitaliseren en via zijn website beschikbaar stellen. Het Kustwachtsecretariaat plaveit voor ons de weg naar alle Kustwachtpartners, die we vanaf deze editie belichten. En de Leerstoel Maritieme Operaties van het Defensiecollege is in elk nummer vertegenwoordigd met een artikel over internationale en/of maritiem-



strategische onderwerpen. We hebben nog tentakels op overschot en staan dus absoluut ook open voor al uw ideeën en suggesties. Via de klassieke wegen weet u ons vast wel te vinden, maar we hopen u ook eens te mogen verwelkomen op onze eigen Facebookpagina.

Ondertussen wensen we u heel veel plezier met dit nieuwe nummer want op dat vlak is er in ruim zes decennia niets veranderd. Net zoals in 1952 mag Neptunus... nog steeds worden gelezen!

Franky Bruneel - hoofdredacteur

Chers lecteurs,

On dit parfois que l'histoire se répète. Mais il y a également des normes et valeurs qui résistent aux outrages du temps. Neptunus parut la première fois le 11 janvier 1952, comme organe du dragueur de mines M901 Georges Lecointe. Sous le logo figura l'avertissement ludique 'Mag gelezen worden' (peut être lu). A partir du troisième numéro (mai 1952) Neptunus fut l'Organe de la Force Navale. L'avant-propos rédactionnel nous apprend que 'Neptunus vise à enseigner, distraire et informer'. Dans l'éditorial du numéro 6 (août 1952) nous lisons: 'Un esprit maritime est né dans notre pays et Neptunus se doit d'y participer'.

Aujourd'hui il n'y a plus d'organes mais des pages Facebook, et le lecteur-cible de Neptunus a évolué de concert avec la revue. Mais cet esprit maritime est

heureusement toujours présent et sous sa forme la plus récente Neptunus vise toujours à distraire, informer et même enseigner. Notre mission est triple: resserrer les liens entre la Marine, le monde maritime qui l'entoure et tous ceux à qui ce monde maritime tient à cœur.

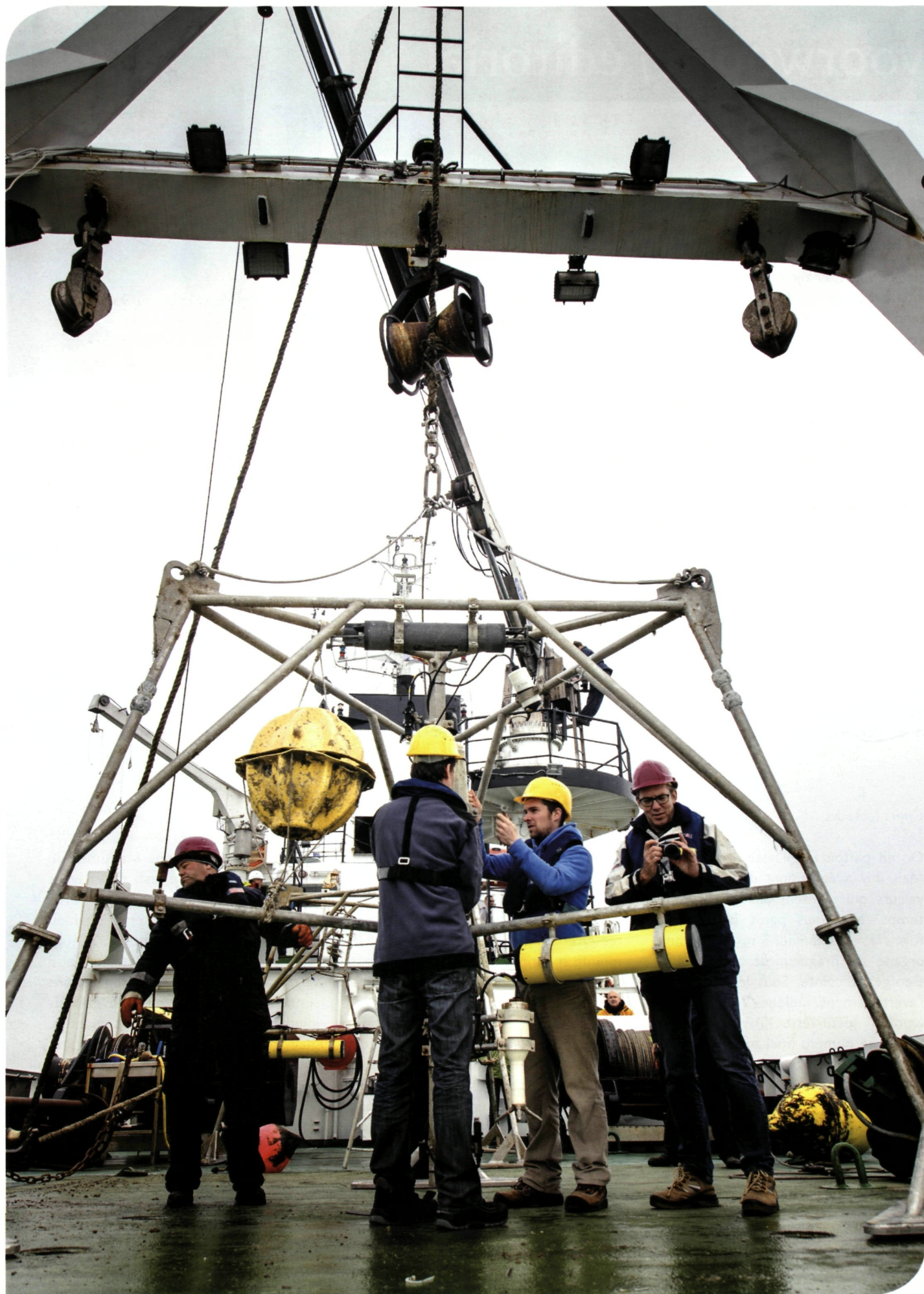
Actuellement les tentacules de Neptunus atteignent également quelques partenaires partageant les mêmes intérêts. L'année dernière nous avons conclu quelques accords de collaboration très intéressants. C'est ainsi que le VLIZ (Vlaams Instituut voor de Zee) digitalisera bientôt les archives complètes de notre revue et les rendra publiques via son site Web. Le secrétariat des Garde-côtes nous ouvre la voie de ses partenaires, que nous mettons en lumière à partir du présent numéro.

Et la Chaire Opérations Maritimes du Collège de Défense est dorénavant présente dans chaque numéro avec des articles d'intérêt international ou traitant de stratégie maritime. Il nous reste encore pas mal de tentacules et il va de soi que vos idées et suggestions sont les bienvenues. Vous pouvez nous joindre via les voies classiques connues, mais nous espérons pouvoir un jour vous accueillir sur notre propre page Facebook.

En attendant nous vous souhaitons beaucoup de plaisir avec ce nouveau numéro, car sur ce plan rien n'a changé depuis six décennies. En effet, tout comme en 1952 Neptunus... peut toujours être lu.

*Franky Bruneel
rédacteur en chef*





Le Belgica met une construction en métal avec des instruments de mesure sur le fond de la mer (photo: Jorn Urbain)

Connaissez-vous l'U.G.M.M.?



Dans la dernière livraison de Neptunus (n° 307-janvier 2014), nous vous avons présenté la 'Centrale de la Garde Côtière' et annoncé que d'autres de ses composantes seraient également évoquées. Aujourd'hui il sera question de l'UGMM, l'Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la mer du Nord et de l'estuaire de l'Escaut qui, rappelons-le, est aussi un partenaire de la Défense via le navire de recherche océanographique RV Belgica. Pour nous guider dans le fonctionnement assez complexe de cette Unité de Gestion, nous fîmes appel à Sigrid Maebe, responsable de sa communication. Elle nous expliqua que depuis 1997 cette entité fait partie de l'Institut royal des sciences naturelles de Belgique (IRSNB), qui pour d'aucun, est un 'muséal dinosaure' du temps de la jeunesse!

Cet IRSNB est une institution fédérale dépendant du Service Public Fédéral (SPF) de Programmation Politique Scientifique. Récemment sa structure interne fut modifiée pour créer plusieurs Directions Opérationnelles (DO). L'une d'elles, la DO-Nature, regroupe désormais le personnel de l'UGMM, mais aussi celui des services Biologie des Eaux douces, Évaluation Biologique et du Point Focal Biodiversité. En outre, un Service Scientifique-UGMM a été implémenté au sein de cette DO pour gérer les missions légales héritées du Département UGMM. Désormais, c'est donc la DO-Nature qui est en charge de la recherche en mer et plus concrètement le Service Scientifique-UGMM lorsqu'il est question de missions légales comme les permis environnementaux pour des parcs éoliens, la surveillance aérienne ou la recherche scientifique régulée par l'UE. La Belgique ayant en effet, l'obligation de contrôler la qualité de son eau de mer, de ses fonds marins et des ressources halieutiques. Aussi pour pouvoir effectuer idéalement ces missions il est fait appel au...



le A962 Belgica (photo: Jorn Urbain)



le A962 Belgica (photo: Jorn Urbain)

Navire de recherche océanographique A 962 Belgica.

Avant sa mise en service en 1984, les scientifiques devaient nolisier un navire ou embarquer sur l'un ou l'autre œuvrant sur 'la bonne zone, au bon moment'. Une unité spécifique fut donc mise en chantier, le Belgica, qui fut par ailleurs le dernier navire construit sur les chantiers Boël à Tamise. Cette ville parraina son lancement et la reine Fabiola, la marraine, le baptisa le 5 juillet 1984. "Aujourd'hui encore", précise Sigrid Maebe, "nous entretenons d'excellents contacts avec Tamise, où nous organisons régulièrement des journées portes-ouvertes du navire."

Et d'ajouter, qu'en-dehors des missions commandées par le SPF-Programmation Politique Scientifique, ce navire assiste encore d'autres clients. Sigrid Maebe: "Ce laboratoire flottant est en effet mis à disposition de la science en général, et gratuitement de surcroît! Les seules charges pour les scientifiques étant leur nourriture. Cette gratuité est unique en Europe, car partout ailleurs, la location d'une telle unité est comptée fort chère. C'est la DO-Nature qui gère ce navire et établi chaque automne, un planning d'utilisation pour l'année suivante. Tout qui travaille pour un institut ou une université peut donc demander 'une période-temps' pour embarquer."

Parmi les habitués on compte les universités de Gand, Louvain, Bruxelles et Liège, la Composante Marine, pour tester par exemple ses Seafox, voire encore l'Institut de recherche de l'Agriculture et de la Pêche (ILVO). Ce dernier étudie de nouvelles techniques de pêche et teste in situ, à bord du Belgica, divers (nouveaux) types de chaluts. Il y évalue aussi les risques de surpêche ou si c'est bien telle espèce de poisson que l'on pêche avec tels filets, etc...

Le SPF-Economie est également un fidèle client qui cartographie régulièrement le fond de la mer dans le cadre de l'exploitation de gisements de sables au moyen d'un sonar disposé sous le navire. C'est donc la compétence du SPF-Economie de décider si une exploitation d'un gisement peut être autorisée ou non, s'il y a suffisamment de sable disponible, s'il faut déplacer les zones d'exploitation, etc...

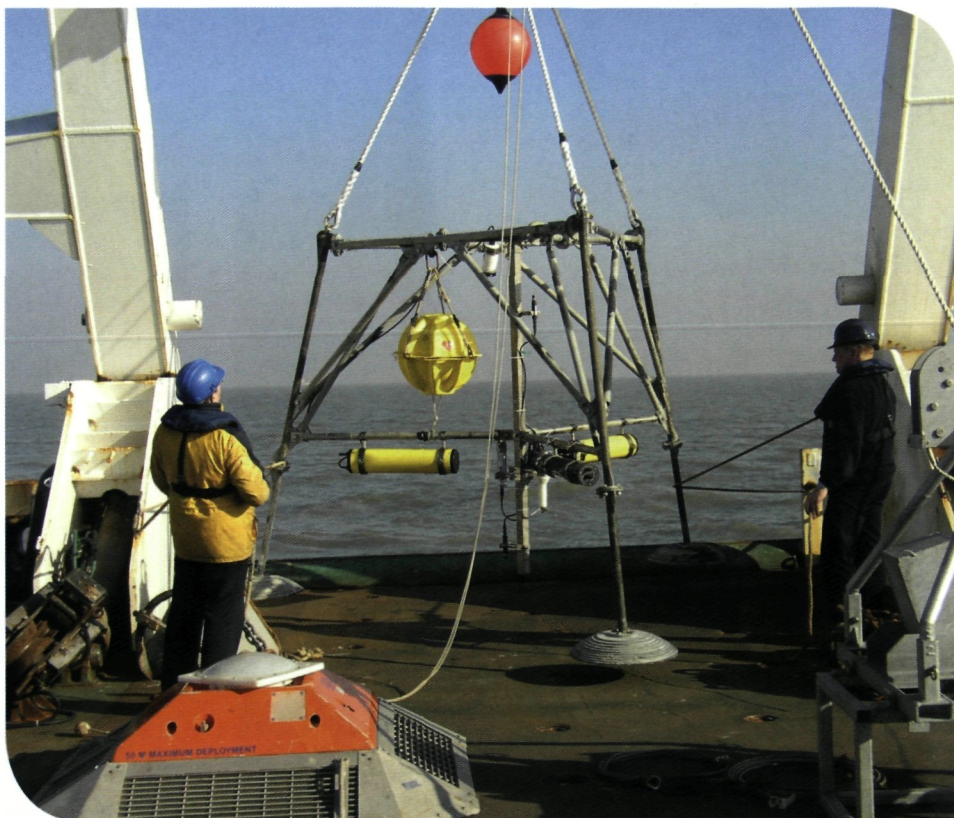
Sigrid Maebe: "La gestion d'un navire comme le Belgica coûte environ € 10.000 par jour de navigation. Ces frais sont payés par le SPF de Programmation Politique Scientifique et donc indirectement par le contribuable. Mais le return pour ce dernier est important; car sans sable, pas de béton et sans béton... pas de maisons! D'autre part la recherche scientifique et environnementale des zones d'implantations des parcs éoliens est également très importante. Aux experts d'analyser leurs effets et conséquences sur l'environnement marin; qu'en est-il des hauts-fonds, du développement de la flore et de la faune; du comportement des oiseaux? Le battage de pieux produit des nuisances qui font fuir les marsouins, mais ils reviennent, dit-on. De telles questions sont essentielles car il nous faut trouver des sources d'énergie alternatives sans pour autant détruire notre environnement. Pour de plus amples informations, il suffit de surfer sur notre site pour y découvrir nos campagnes scientifiques et y positionner en tout temps, le navire. Nous utilisons certes l'argent du contribuable, mais nous veillons aussi à lui fournir un maximum de transparence"

La Composante Marine fournit l'équipage

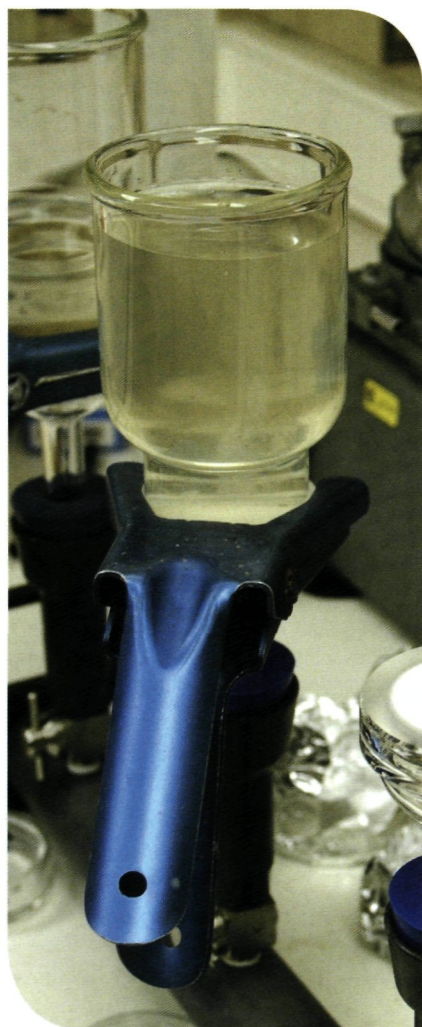
Le Belgica porte le 'pennant number' A962, le 'A' signifiant 'Auxiliary'; à ce titre, il fait donc partie de Composante Marine. Le SPF de Programmation Politique Scientifique en est toutefois le propriétaire, l'Institut royal des sciences naturelles de Belgique



Le RV Belgica est un laboratoire flottant mis à la disposition de la science en général, et gratuitement de surcroît!”



Le Belgica met une construction en métal avec des instruments de mesure sur le fond de la mer (photo: UGMM)



échantillon de l'eau de mer dans un laboratoire à bord du Belgica (photo: Franky Bruneel)

le gère au quotidien et la Marine le fait naviguer avec un équipage de quinze marins militaires. Les scientifiques déterminent ce qu'ils vont faire et où, mais c'est le commandant du navire qui décide si les conditions météo et autres paramètres permettent l'exécution de ces activités. C'est lui aussi qui décide de la route à prendre et de l'ordre dans lequel s'exécuteront les divers points de contrôle. C'est l'équipage qui pourvoit à la bonne marche du navire et qui désert tous les appareils du bord. Reste aux experts scientifiques d'analyser à loisir, dans un des cinq labos du bord, tous les échantillons de sable, d'eau, ou de poissons récoltés. Voir les emporter à terre pour complément d'enquête. A bord, la coopération entre chercheurs et militaires est un réel exemple de synergies.

Le Belgica: 30 ans d'activités

En règle générale le navire effectue des missions d'une durée de cinq jours qui se déroulent dans les eaux belges, françaises et anglaises. Chaque année toutefois, une plus longue campagne est organisée pour étudier des structures sous-marines particulières dans les eaux espagnoles ou portugaises, par exemple. Ce qui démontre aussi que le rayon d'action du Belgica dépasse largement notre Zone Economique Exclusive (ZEE) et qu'il fait partie du vaste cadre des 'Eurofleets'.

Ce Belgica fédéral a un homologue: le Simon Stevin qui lui, est la propriété du Gouvernement flamand; est exploité par le 'Vlaams Instituut voor de Zee' (VLIZ) et est armé par le DAB-Vloot (Dienst met Afzonderlijk Bestuur-Vloot / Service à Gestion Indépendante-Flotte). Il effectue des sorties d'une journée pour des expertises spécifiques.

"Le Belgica est aujourd'hui âgé de 30 ans", relève Sigrid Maebe. "Une enquête est actuellement en cours au niveau fédéral pour l'acquisition d'un nouveau navire dont le budget estimé serait de l'ordre d'une cinquantaine de million d'euros. Idéalement il faudrait que ce navire soit équipé d'un système moderne de positionnement dynamique, et aussi tenir compte que les scientifiques font de plus en plus appel à des ROV's (Remotely Operated Vehicle). Il devrait de plus, disposer d'une plus grande autonomie, nombre d'industries étant intéressées par des ressources minières telles que les nodules polymétalliques par exemple, que l'on trouve en eaux (très) profondes. Nous espérons pouvoir disposer de cette nouvelle unité d'ici cinq ans et comptons l'annoncer officiellement lors de la célébration des 30 ans du Belgica, qui pour l'occasion, sera amarré le 18 mai à Bruxelles, pour les Fêtes du port. Ce jour-là, le 'Ready Duty Ship' Ag63 Stern sera également de la fête et y ouvrira ses portes au public."





le Tricolor coulé et la nappe de pétrole causé (photo: UGMM)



21. 8. '03 9:45:43 03161
récupération de l'épave du Tricolor (photo: UGMM)



15. 9. '03 11:50:35 03173
récupération de l'épave du Tricolor (photo: UGMM)



l'avion de surveillance de DO-Nature (photo: UGMM)

L'UGMM: un partenaire de la Garde Côtière à part entière

Mais à quoi sert en fait ce modèle mathématique de la Mer du Nord et de l'estuaire de l'Escaut? Les observations réalisées en mer ou depuis les airs depuis des années, alliées à de minutieux examens scientifiques, permettent à l'UGMM de fournir des évaluations et prévisions très précises. A l'instar de l'I.R.M. pour la météo en général, l'UGMM fait elle, des prévisions 'maritimes'. Elle a par exemple développé l'interface-web OSERIT (Oil Spill Evaluation & Response Integrated Tool), grâce auquel, lorsque du pétrole se répand en mer suite à un accident par exemple, la Centrale Garde Côtière peut, en y introduisant des paramètres tels que l'heure et le lieu (le modèle ajoute le paramètre du vent) prévoir exactement comment se déplacera la nappe polluante. Se dirige-t-elle vers Ostende, ou constitue-t-elle une menace pour une espèce protégée d'oiseaux de mer; autant d'informations nécessaires au Gouverneur de province pour déclencher, ou non, le plan d'urgence et/ou d'intervention. Et bien sûr, tant le MRCC d'Ostende (Marine Rescue and Coordination Center - Centre Maritime de Sauvetage et de Coordination) que le MIK de Zeebrugge (Maritiem Informatiekruispunt/Carrefour de l'Information Maritime - CIM) disposent également de prédictions importantes pour coordonner les opérations.

"Pour les observations depuis les airs", précise Sigrid Maebe, "la DO-Nature dispose de son propre appareil, un 'Britten Norman Islander' que nous avons repris en 2005 de la Défense et qui est basé à Deurne (Anvers). Plusieurs fois par semaine il prend l'air pour effectuer, au-dessus de la Mer du Nord, des missions de détection des nappes de pétrole et/ou constatation de pollution, des patrouilles de garde-pêche, des prises de vues d'accidents maritimes; voire encore assister les scientifiques dans l'étude du développement des algues ou le comptage de mammifères marins."

Le Service Opération de l'UGMM dispose de la Garde Côtière comme partenaire principal; mais tous au sein de la DO-Nature (maritime) peuvent apporter leurs infos et connaissances. Ainsi par exemple, c'est l'analyse du modèle mathématique qui conduira au choix de la méthode idoine pour combattre une nappe oléagineuse. Lors du passage du porte-conteneurs endommagé MSC Flaminia, des spécialistes en matières chimiques ont donné de précieux conseils sur les substances nocives présentes à bord. Lors de l'incident avec le Tricolor, les biologistes de la DO-Nature ont été étroitement impliqués dans les recherches et les soins prodigués aux nombreux oiseaux échoués. Sur le plan juridique, la DO-Nature est qualifiée pour verbaliser; de plus, ses prises de vues de l'infraction font partie intégrante du procès-verbal. Ainsi, lorsqu'une observation aérienne décelé un délestage de carburant en mer, un transmis rapide entre les diverses instances côtières veillera à ce que la police maritime soit sur place, lors de la première escale du navire.

"Les contrôles combinés en mer et dans les airs sont la solution idéale", précise Sigrid Maebe. "Et afin d'en augmenter l'efficacité, des exercices combinés comme l'Opération Opéra sont régulièrement organisés. A preuve: il y a vingt ans, une cinquantaine de nappes polluantes étaient recensées chaque année et aujourd'hui elles se



Et afin d'en augmenter l'efficacité, des exercices combinés comme l'Opération Opéra sont régulièrement organisés. A preuve: il y a vingt ans, une cinquantaine de nappes polluantes étaient recensées chaque année et aujourd'hui elles se réduisent à une quinzaine!"



un cachalot échoué (photo: Jan Haelters)

réduisent à une quinzaine! Idem lors de catastrophes, tous les acteurs et moyens concernés sont sur place, de jour comme de nuit si nécessaire, comme ce fut le cas lors du naufrage du transporteur de véhicules norvégien Tricolor en décembre 2002. Et enfin, c'est également la Centrale Garde Côtière qui coordonne les actions lorsque de grands mammifères marins s'échouent sur la plage. Les acteurs concernés sont alors le SPF Santé publique et Environnement, la Protection Civile, et l'Institut royal des sciences naturelles de Belgique. Autant d'entités qui, sur le terrain, fonctionnent en parfaite symbiose. Pour le plus grand bénéfice de toute la communauté!"

texte: Franky Bruneel

traduction: Saint Bernard du Spuikom

Plus d'informations sont disponibles sur:

- <http://www.mumm.ac.be/FR/index.php>
- <http://oserit.mumm.ac.be>
- www.belspo.be



un marsouin échoué (photo: Jan Haelters)





De Somalische piraat Hassan poseert bij een aangespoeld Taiwanees vissersschip. De piraten kregen losgeld uitbetaald en lieten de bemanning vrij.
(foto: AP – Farah Abdi Warsameh)

Van visser tot piraat?

Hoewel er al veel vooruitgang werd geboekt, is de Somalische piraterij na vijf jaar intensieve bestrijding nog niet volledig uitgeroeid. In het kader van de 'comprehensive approach' zoekt men verder naar de oorzaken ervan, om het probleem nog beter te begrijpen en de aanpak ervan te perfectioneren. Naast de voor de hand liggende oorzaken zoals armoede, politieke problemen en corruptie, wordt ook illegale visserij regelmatig opgeworpen. Terecht of niet?

(Nog steeds) een actueel vraagstuk

Al sinds het begin van de jaren '90 woedt er in Somalië een burgeroorlog. Een hele reeks grote problemen teistert het land: extreme armoede, honger en werkloosheid, gewapend geweld, broeihaarden van extremistisch islamisme, grootschalige corruptie en politieke onrusten op grote en kleine schaal en ook piraterij. In de weinig prestigieuze ranglijst van 'failed states' staat Somalië al jaren op nummer één⁽¹⁾.

Om aan die dramatische toestand in de regio iets te doen, zijn tal van internationale organisaties en troepen actief. De Europese Unie voert in dat kader een programma dat onder

de noemer van de 'comprehensive approach to Somalia' valt. Deze benadering gaat ervan uit dat de problemen in Somalië onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden en tegelijk moeten worden aangepakt om standvastige vooruitgang te kunnen boeken. Uiteraard werkt de EU hierbij samen met tal van partners uit de hele wereld. Het huidige pakket van de EU bestaat vandaag uit onder andere⁽²⁾:

- European Union Training Mission Somalia (EUTM), een missie die zich toelegt op versterking van de Somalische politieke autoriteiten door hulp te bieden aan de training van haar gewapende troepen;
- Operatie Atalanta, de maritieme operatie van de Europese Unie, waaraan ook Belgische schepen hebben deelgenomen en zullen deelnemen. Ze is erop gericht om piraterij een halt toe te roepen en onder andere ook om schepen van het Wereldvoedselprogramma te beschermen;
- EUCAP NESTOR, een civiele missie ter ondersteuning van de ontwikkeling en uitbouw van de maritieme capaciteiten van de kuststaten in de regio.
- Financiële steun aan AMISOM, de 'peacekeeping' operatie van de Afrikaanse Unie.



Bossaso Port in Puntland, Somalië: een vissershaven voor piraten (foto: Daniel J. Gerstle / Helo Magazine)

Dat de antipiraterijprogramma's zoals Atalanta effect hebben, blijkt uit de cijfers van het 'International Maritime Bureau'^{(*)3}. De internationale piraterijbestrijding werd opgestart in 2008. Vanaf 2012 daalde het aantal incidenten drastisch. Recente berichten tonen aan dat deze dalende trend zich in 2013 heeft doorgezet^{(*)4}. Om in de volgende jaren verdere daling te verzekeren de volgende jaren, dienen de antipiraterijprogramma's wel te worden volgehouden. Verschuiving van piraterij naar andere delen van Afrika zorgt bovendien voor nieuwe kopzorgen.

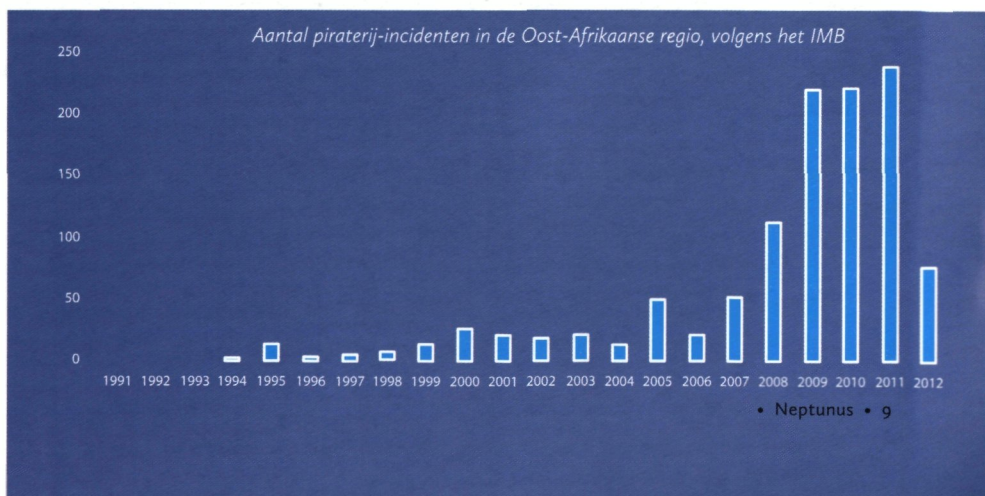
Onderzoek naar Somalische piraterij en naar de oorzaken ervan gaat dus eveneens door, want enkel mits een goed begrip kan men de aanpak perfectioneren. Een studie die in mei 2013 werd afgerond, ging in op één specifieke vernoemde oorzaak: illegale visserij.

Problemen bij het onderzoek

Over dit laatste wereldwijde fenomeen zijn zeer weinig bruikbare data beschikbaar. Dit heeft wellicht voor een deel te maken met de clandestiene aard van de activiteiten. In Somalië zorgen een aantal factoren nog voor extra moeilijkheden, waaronder de volgende:

- De uitgestrektheid van het gebied. De Somalische kust is 3330 km lang
- Internationale onenigheden over de afbakening van de Somalische territoriale wateren en haar Exclusieve Economische Zone (EEZ)
- Gebrek aan een (definitief en goed werkend) controleorgaan
- Gebrek aan onderzoekscentra en middelen om een accuraat datanetwerk m.b.t. alle visactiviteiten in de regio op te bouwen
- Het werk van buitenlandse wetenschappers die zich met het probleem willen bezighouden, wordt bemoeilijkt doordat hun veiligheid onvoldoende kan worden gewaarborgd.

Dat de antipiraterijprogramma's zoals Atalanta effect hebben, blijkt uit de cijfers van het 'International Maritime Bureau.





De Somalische piraat Mohamed Jama onderhoudt een wapen dat hij in maanden niet heeft gebruikt. Gefrustreerd door tal van mislukte pogingen tot kaping, meten Somalische piraten zich een nieuw businessmodel aan: wapentransport en het beschermen van illegale vissersschepen (foto: AP – Farah Abdi Warsameh)

Ondanks deze problemen wordt illegale visserij in Somalië wel waargenomen en klaagt men erover. Volgens schattingen van de 'Food and Agriculture Organisation' (FAO) van de Verenigde Naties, zijn jaarlijks zo'n 700 buitenlandse vissers zonder licentie in de regio actief⁹⁾. Dankzij grootschalige vistechnieken kunnen zij enorme hoeveelheden vis vangen.

Verschillende vermeende oorzaken van piraterij

Analyse van 200 bronnen die oorzaken van piraterij bespreken, vooral artikelen uit kranten en tijdschriften, toonde aan dat vier mogelijke oorzaken duidelijk vaker worden opgeworpen:

- Het falen van de Somalische staat
- Armoede
- Financiële drijfveren
- Illegale praktijken.

Met deze laatste vermeende oorzaak bedoelt men vooral illegale visserij en het dumpen van afval op zee. Maar liefst 52% van de gevonden bronnen vermeldde illegale visserij. Opvallend hierbij is dat niet enkel Somalische piraten de illegale praktijken aanklagen.

Zij zouden illegale visserij immers kunnen aankaarten om hun eigen daden te vergoelijken. Ook deskundigen, zowel Somalische als buitenlandse, en Somalische vissers wijzen naar illegale vissers als medeverantwoordelijken voor het ontstaan van piraterij.

Illegale visserij als oorzaak van piraterij?

Dezelfde en een aantal bijkomende mediabronnen zochten tevens naar argumenten die verder zouden kunnen verklaren op welke manier de illegale visserij de piraterij dan wel zou aanwakkeren of veroorzaken. Grofweg kunnen we een vijftal redeneringen onderscheiden:

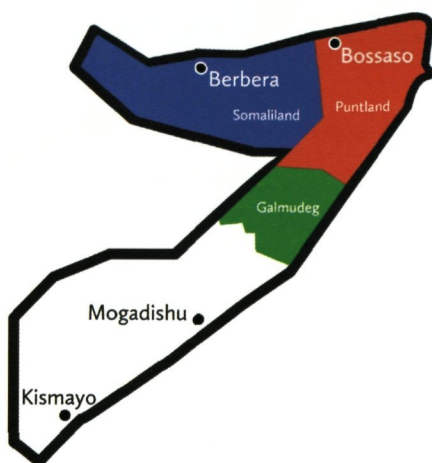
Aantal citaten van de verschillende argumenten om de stelling te staven (op 120 artikels):

1. Nood aan een kustwacht: "In de Somalische wateren bestaat/ bestond er een gebrek aan controle, wat illegale visserij mogelijk maakte. Om dit fenomeen tegen te gaan, namen sommigen het heft in eigen handen. Degenen die piraten worden genoemd, zijn/ waren in feite zelfverklarde kustwachtters."
2. Uitputting en vernieling van visgronden: "De buitenlandse vissers veroorzaakten overbevissing en vernieling van de

Somalische visgronden. Daardoor zagen Somalische vissers zich genoodzaakt om naar de piraterij over te stappen.”

3. Bescherming tegen gevaar: “Illegale visserij heeft de Somalische wateren onveiliger gemaakt. Om illegale vissers te kunnen afslaan/bestrijden, zijn Somalische vissers zich gaan bewapenen.”
4. Concurrentie: “Illegale vissers vormen oneerlijke concurrentie voor de inheemse vissers, die daardoor genoodzaakt zijn een andere broodwinning te zoeken. Piraterij ligt daarbij voor de hand.”
5. Vergelding: “Illegale vissers doen Somaliërs onrecht aan en piraterij-acties zijn vergeldingsacties als reactie hierop.”

De eerste twee argumenten werden beiden meer dan dubbel zo vaak aangehaald dan de drie laatste samen. We diepen ze hier verder uit:



Nood aan een kustwacht

Vóór de burgeroorlog had Somalië haar eigen marine. Die werd gesticht in de jaren '60, maar opgedoekt na het

wegvallen van de Russische steun in '77 en het verval van het Somalische regime in de jaren '80. Puntland ondernam daarom in het begin van de jaren '90 pogingen om een lokale kustwacht op te richten. Die zou onder meer dienen om illegale visserij een halt toe te roepen. In een steeds meer uiteenvallend of verbrokkelend Somalië mislukte het officialiseren van deze ondernemingen, maar ze werden in een aantal gevallen toch op eigen houtje voortgezet.

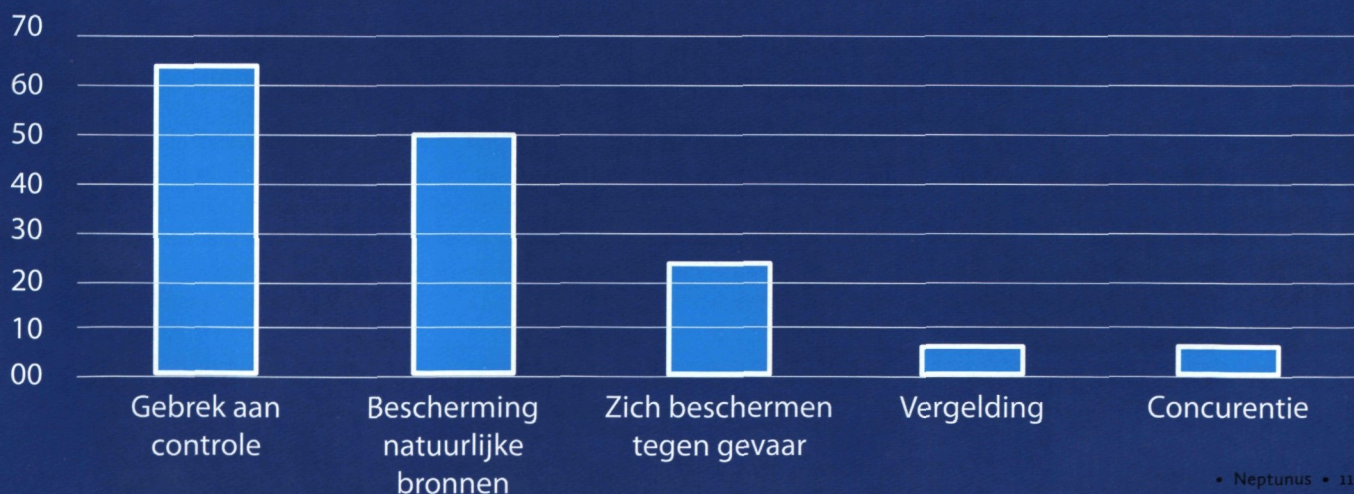
Zo zouden verschillende kleine zelfverklaarde kustwachtorganisaties zijn ontstaan, waaronder de 'National Volunteer Coastguard'. Deze groeperingen zouden gedurende de daaropvolgende periode de commerciële en financiële mogelijkheden van piraterij zijn gaan inzien en zouden hun 'business' stukje bij beetje hebben geprofessionaliseerd, totdat zij uitgroeide tot de vorm van piraterij die wij vandaag bestrijden: goed uitgeruste en georganiseerde professionele criminele bendes die soms maandenlang scheepsbemanningen gijzelen totdat grote sommen losgeld worden betaald.

Ondertussen ontstonden in Puntland, Somaliland en later ook in Galmudug initiatieven om semi-officiële kustwachten te installeren. Ze werden vaak geleid door buitenlandse private firma's die vele Somaliërs opleidden tot bewapende kustwachten. Echter, door corruptie, clanoorlogen, onenigheden, gebrek aan middelen en onderbetaling faalden de meeste van deze initiatieven. Kustwachten werden zo zelfs een rekruteringsbron voor piratenbendes⁽⁶⁾. Ze bezaten de juiste vaardigheden en zouden als piraat beter worden betaald.



Abdi Bajuni (links), namens de FAO verantwoordelijk voor de visserij in Somalië, helpt enkele lokale vissers n.a.v. Wereldvoedseldag 2013 (foto: FAO)

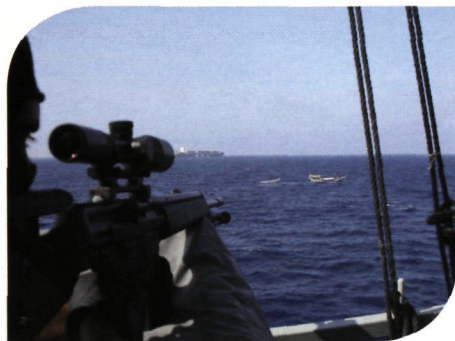
Volgens schattingen van de 'Food and Agriculture Organisation' (FAO) van de Verenigde Naties, zijn jaarlijks zo'n 700 buitenlandse vissers zonder licentie in de regio actief. Die buitenlandse vissers veroorzaakten overbevissing en vernieling van de Somalische visgronden. Daardoor zagen Somalische vissers zich genoodzaakt om naar de piraterij over te stappen.





Verkopers snijden en fileren vis op de vismarkt in de Somalische hoofdstad Mogadishu
(foto: Stuart Price / African Union & United Nations Information Support Team)

Zolang er illegale visserij bestaat, kunnen piraten hun daden op zijn minst vergoelijken en bestaat de kans dat de publieke opinie hen zal steunen.



Piraten in zicht! (foto: EU NAVFOR)

Ondanks het feit dat het oprichten van een Somalische kustwacht, in het geval van mislukking, dus erg ongewenste gevolgen met zich kan meebrengen, zijn verschillende internationale actoren, waaronder ook de EU, er nog steeds mee bezig. Buitenlandse vloten kunnen de kustwachttaken zoals piraterijbestrijding en het terugdringen van illegale visserij niet blijven uitvoeren. Nieuwe initiatieven kunnen enkel tot succes leiden als er op lange termijn voldoende financiële en materiële middelen worden verzekerd en als de ingebakken cultuur van corruptie en vijandigheden tussen clans kan worden doorbroken.

De piraten van vandaag zijn dus zeker niet de 'redders van de zee', zoals sommigen van hen zichzelf graag noemen. Het zijn door financiële motieven gedreven opportunisten die gebruikmaken van het gebrek aan voldoende controle in de Somalische wateren om hun slag te slaan. Om dit te bekrachtigen, toonde studie aan dat slechts 6% van de door

Somalische piraten aangevallen schepen vissersschepen zijn⁽⁷⁾. Het argument van de zelfverklaarde kustwachters is dus niet geloofwaardig. De hierboven beschreven ontstaansgeschiedenis doet echter wel vermoeden dat illegale visserij ergens mee aan de basis van het probleem ligt en dat lokale partijen het gebrek aan een controleorgaan over de Somalische wateren als hinderlijk ervaren.

Uitputting en vernieling van visgronden

Niet alleen het gebrek aan controle zou de overgang van de visserij of een daarvan afhankelijke inkomensbron naar de piraterij bewerkstelligen. Ook het feit dat illegale vissers de Somalische visgronden zouden uitputten en vernielen speelt mee. De artisanale en kleinschalige vistechieken die inheemse vissers hanteren, staan immers in schril contrast met de grootschalige 'trawling'-technieken van buitenlandse (illegale) vissers.



*de aanhouding van zeven Somalische vermoedelijke piraten door het fregat F931 Louise-Marie, tijdens de Operatie Atalanta op 29 november 2010
(foto: Franky Bruneel)*

De (internationale) handel in Somalische visvergunningen zou de laatste jaren zijn gestopt, wat erop wijst dat het inderdaad niet alleen om 'overbevissing', maar tevens om 'illegale' visserij gaat. Het verschil is belangrijk, want bij 'overbevissing' gaat het om de bedreiging van de vispopulaties door te grote vangsten, terwijl men met 'illegaal vissen' het vissen in de EEZ van een ander land bedoelt, zonder een vergunning en zonder toestemming van dat land. In Somalië zouden beide fenomenen dus samen voorkomen. Het feit dat er van 'overbevissing' sprake kan zijn, heeft ongetwijfeld ook te maken met het feit dat 'illegale visserij' of het gebruik van illegale technieken onvoldoende wordt bestreden, zeker in Somalië.

Ramingen van het jaarlijks potentieel van de Somalische visgronden zouden volgens het 'United Nations Environmental Programme' (UNEP) tussen 180.000 en 200.000 ton liggen⁽⁹⁾. Inheemse vangsten zouden volgens de 'Food and Agriculture Organisation' (UN FAO) slechts ongeveer 30.000 ton per jaar bedragen en vormen dus geen bedreiging voor de vispopulatie. Zonder buitenlandse vissers zou de Somalische visserijsector dus nog behoorlijke groeimogelijkheden hebben. Trawlervissers kunnen in vergelijking met doorsnee plaatselijke vissers, afhankelijk van het seizoen, 200 à 600 keer meer vangen per dag. In 2005 zouden de hoeveelheden die illegale vissers opvisten ongeveer drie maal zo groot zijn geweest als de gerapporteerde vangsten⁽⁹⁾. Frequente en regelmatige

gegevens hierover ontbreken momenteel vanwege de al aangehaalde dataproblemen. In totaal zou het potentieel dus nog niet worden overschreden. Als men echter soort per soort gaat kijken, ziet men dat bepaalde actief gezochte soorten zoals kreeft, garnaal, haai, rog en tonijn wél overbevist zijn⁽¹⁰⁾. Lokale vissers kunnen daar minder voor verantwoordelijk worden gesteld, want zij vissen op meerdere soorten. De vis die zij vangen is altijd bestemd voor lokale consumptie of voor de (buitenlandse) markt. De trawlingvissers die in de Somalische wateren actief zijn, worden dus door de lokale vissers beticht omdat zij slechts op één soort vissen en de bijvangst meestal dood terug in het water doen terechtkomen.

De trawlingnetten van de buitenlandse vissers zijn daarenboven daadwerkelijk destructief. Wetenschappers hebben dit al meermaals beklemtoond⁽¹¹⁾. Het is een wereldwijd probleem. Nadelige effecten van trawling zijn:

- Bijvangst: niet geviseerde soorten, waaronder o.a. zeezoogdieren, worden mee gevangen.
- Mechanische destructie en homogenisering van de zeebodem en de habitats van verschillende soorten
- Vernietiging van op de bodem levende soorten en wijziging in de soortensamenstelling van ecosystemen
- Wijzigingen in chemische cycli en verstoring van onder andere de nutriëntenbalans



Een boardingteam van de Amerikaanse missilecruiser USS Chosin voert in de Golf van Aden een controle uit op een vermoedelijke piratendhow (foto: US Navy)

De visgronden in Somalië worden dus aangetast en het is goed mogelijk dat de vissers hun vangsten inderdaad zien dalen. De bewering dat de visserijsector in Somalië lijdt onder de aanwezigheid en de concurrentie van de buitenlandse illegale trawlingvissersvloot is daarom geloofwaardig. Bovendien kan men dan ook zonder moeite begrijpen dat de stap om van de visserij naar de piraterij over te gaan voor een aantal van deze benadeelde vissers slechts klein was of is. Ook in dit kader zou de bestrijding van illegale visserij of de installatie van een controleorgaan dat zich hiermee bezighoudt soelaas kunnen bieden.

Besluiten

Piraten zijn zeker geen 'Robin Hoods' die illegale visserij willen tegengaan, maar er bestaan wel geloofwaardige argumenten om illegale visserij en piraterij met elkaar in verband te brengen. Zolang er illegale visserij bestaat, kunnen piraten hun daden op zijn minst vergoelijken en bestaat de kans dat de publieke opinie hen zal steunen.

De inheemse vissers zijn de grootste slachtoffers van de hele situatie. Bovendien voelen zij zich meer en meer bedreigd door zowel piraten als illegale vissers en leeft de angst om door de buitenlandse marineschepen te worden verward met

piraten. Die perceptie van bedreiging maakt zelfbewapening begrijpelijk, waardoor de lokale vissers des te moeilijker van piraten te onderscheiden zijn. Berichten op de website van EU NAVFOR, onder andere over het 'Somali Seafarers Initiative', laten blijken dat men binnen de EU heeft begrepen dat de samenwerking met de plaatselijke vissersgemeenschappen noodzakelijk is en meer inzicht in de situatie biedt. Voortzetting van dergelijke benaderingsinitiatieven tussen plaatselijke groepen en de antipiraterijorganisaties is dus van groot belang.

Voorts is gebleken dat de ondersteuning van de opbouw van een lokale kustwacht een goede zaak kan zijn, uiteraard op voorwaarde dat men rekening houdt met de fouten uit het verleden. Ook hier heeft de EU één van haar organen mee belast: EUCAP NESTOR. Samen met andere initiatieven, die van andere organisaties moeten komen dan de maritieme, kan zo'n controleorgaan er mee voor zorgen dat de Somalische visindustrie meer kans krijgt om zijn volle potentieel te benutten en zich te ontwikkelen.

Ten slotte geldt steeds dat men om een brand onder controle te krijgen, niet alleen moet blussen en koelen, maar ook de zuurstoftoevoer moet afsluiten of de voedingsbron wegnemen. Falende kustwachten, ontevreden en bedreigde vissers met een dalend of te klein inkomen en de aanwezigheid van buitenlandse vissersvlooten, behoren, net als armoede en het falen



van de Somalische staat, tot de voedingsbron van piraterij. De bestrijding van deze fenomenen moet dus zeker terug te vinden zijn in het maatregelenpakket dat piraterij moet tegengaan.

De toevoeging van visserijmonitoring aan het takenpakket van Operatie Atalanta was dus zeker een goede zaak. Om écht voldoende data te verzamelen en deze op de juiste manier toegankelijk te maken, moet voorts werk worden gemaakt van de organisatie en de uitbouw van een uitgebreider monitoringsysteem, best in samenwerking met wetenschappelijke instellingen die het probleem willen onderzoeken. Enkel zo zal het inzicht in dit aspect van de piraterijproblematiek kunnen vergroten. Door het mee bestrijden van dergelijke verwante problemen zal de EU, samen met al haar partners, binnenkort wellicht in staat zijn om Somalische piraterij definitief een halt toe te roepen.

Pieter Pauwels

(*1) Fund For Peace, 'The Failed States Index 2013'

(*2) EU, 'Common Security and Defence Policy: EUTM Somalia'

(*3) Gegevens verzameld van IMB Annual Piracy Reports 2000, 2004, 2008 en 2012. Beschouwde regio's: Somalia, Djibouti, Gulf of Aden, Red Sea, Indian Ocean, Arabian Sea, Oman (zoals vermeld in IMB Annual Piracy Report 2012)

(*4) ICC, <http://www.icc-ccs.org/news/873-piracy-at-sea-falls-to-lowest-level-in-seven-years-reports-imb>, geraadpleegd op 15 januari 2014

(*5) FAO, <http://www.fao.org/fi/oldsite/fcp/en/som/profile.htm>, geraadpleegd op 17 januari 2014

(*6) BAHADUR J., 'Piratenkust: De verborgen wereld van Somalische piraten', 2011, Nieuw Amsterdam Uitgevers, 336 blz., p. 29-30

(*7) O.b.v. IMB Annual Piracy Reports 2000-2012

(*8) 'The State of the Environment in Somalia: a Desk Study', UNEP, 2005, 68 blz, p. 45

(*9) 'Review of Impacts of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on Developing Countries', MRAG, 2005, 176 blz., p. 53

(*10) FAO Fisheries and Aquaculture Report No. 899, 2008, 85 blz., p. 6 en 63

(*11) Bijvoorbeeld: Løkkeborg S. 'Impacts of trawling and scallop dredging on benthic habitats and communities', FAO Fishing Technology Service, Rome, 2005, 58 blz

Nvdr: In het najaar van 2014 neemt de Belgische Marine voor de vierde keer deel aan Operatie Atalanta, de antipiraterij-operatie van de Europese Unie. Deze keer zet het multifunctionele fregat F930 Leopold I koers naar de Hoorn van Afrika om er gedurende ruim drie maanden actief te zijn voor de Somalische kust.



Le nouveau mât du Léopold I, comprenant un Gatekeeper et un Seastar
(photo: Jorn Urbain)

Modernisation des frégates M de la Composante Marine belge

Construite fin des années quatre-vingt et début des années nonante pour le compte de la Marine royale Néerlandaise, les frégates multifonctionnelles Leopold I et Louise-Marie sont entrées en service au sein de la composante Marine belge en 2007 et 2008. Après vingt ans de bons et loyaux services, et même si leur état leur permettait de naviguer de nombreuses années, il fut décidé de procéder à une mise à niveau de ces bâtiments. Le projet de modernisation comporte plusieurs volets:

Modification du mât principal

Le premier, le plus visible est la modification du mât principal. L'ajout de nouveaux senseurs, le Gatekeeper et le Seastar, est dû à l'importance sans cesse grandissante de la menace dite asymétrique. En effet, lors des missions récentes, les navires militaires sont de plus en plus menacés par des moyens légers venant de la côte et souvent décelable à faible distance de la plateforme par les senseurs conventionnels. Le Gatekeeper, un senseur infra-rouge ayant une couverture de 360° associé au Seastar, un radar de nouvelle génération spécialement développé pour la détection de petit objet à la surface et dans l'espace aérien, augmentent sensiblement la probabilité qu'à la frégate de détecter à temps tout objet menaçant en approche.

Si la menace des petits esquifs a augmenté, il est un autre domaine de la guerre sur mer qui a connu une évolution importante ces dernières années: la guerre sous-marine. Il ne se passe pas un mois sans qu'un pays d'Asie n'annonce l'achat ou la construction de sous-marin conventionnel. La plupart de ces pays se trouvent situés sur les routes d'approvisionnement reliant de l'Extrême-Orient à l'Europe. Si les sous-marins d'anciennes générations étaient détectables par les sonars de nos frégates, il n'en va pas de même pour les modèles de dernière génération. Afin de contrer cette menace grandissante, un nouveau type de senseur a vu le jour au début des années 2000: le sonar remorqué à très basse fréquence. Ce senseur peut être utilisé seul (mono statique) ou en utilisant une ou plusieurs sources et de nombreux récepteurs (multi- statique).



Le Léopold I reçoit son nouveau mât à Den Helder (NL)
(photo: archives F930 Léopold I)

Dans ce dernier cas, les signaux reçus par les divers navires ainsi que leur position respective permettent de plus facilement détecter un sous-marin dont le bruit se perd dans le brouhaha de l'océan. Malheureusement, seule les bâtiments néerlandais en seront équipés et les navires belges seront prêts à recevoir ces équipements.

Les systèmes informatiques

Le deuxième volet a trait à l'obsolescence de certains composants, et plus particulièrement des systèmes informatiques embarqués. Tant le système de combat (CMS), que le système de gestion de la plateforme (PMS) étaient devenus difficilement supportables. En effet, entretenir aujourd'hui des logiciels et du matériel d'une technologie du début des années nonante relève de l'exploit technique et n'est économiquement pas justifiable. Il a également fait usage de cette modification pour amener le CMS au même niveau que celui en usage à bord des autres navires de la Marine Royale Néerlandaise, c.-à-d. les LCF (Luchtverdedigings- en Commandofregat / Frégate de Défense Anti-aérienne et de Commandement) et les OPV (Ocean Going Patrol Vessel / Patrouilleur Hauturier). Cette modification a été confiée à CAMS-Force Vision, le département de la Défense néerlandaise en charge du développement de logiciel de combat pour la flotte et permettra également de simplifier la formation des opérateurs, ces derniers étant confrontés à la même interface sur l'ensemble des plates-formes. La confection du nouveau système de gestion des machines (PMS) a été confiée à Imtech. La nouvelle mouture du système est très intuitive et permet la conduite de l'ensemble des systèmes à partir d'un point central. De plus les procédures à suivre en cas d'avarie ont été intégrées dans le système et indique ainsi à l'opérateur les mesures les plus adéquates à prendre en cas de sinistre.

La nouvelle réglementation en matière d'environnement

Une troisième série de modification concerne la conformité à la nouvelle réglementation en matière d'environnement. L'usine de froid a été ainsi complètement remplacée au navire afin de s'affranchir du fréon 22, nocif pour la couche d'ozone et se mettre ainsi en conformité avec le protocole de Montréal et de le remplacer par du R134a. Le nouveau gaz présentant un pouvoir calorifique moindre, il s'est avéré nécessaire de remplacer l'installation afin de fournir la même capacité de refroidissement qu'auparavant. L'augmentation de l'utilisation de calculateurs et les nouveaux théâtres d'opérations (eaux plus chaudes) impose de maintenir la capacité de l'installation inchangée.

L'autre adaptation liée aux changements législatifs concerne le remplacement de l'usine de production d'eau douce. En effet, les normes de qualités de l'eau potable ont rendu les anciennes installations inaptes à fournir le niveau de qualité requis.



*Le F930 Léopold I dans le hangar pour navire à Den Helder (NL)
(photo: Jurgen Braekevelt)*



*La centrale de commandement du F930 Léopold I après transformation
(photo: Jorn Urbain)*



Le pont hélicoptère de la frégate M est adapté afin de pouvoir recevoir le NH-90 (photo: Jorn Urbain)

Après vingt ans de bons et loyaux services, et même si leur état leur permettait de naviguer de nombreuses années, il fut décidé de procéder à une mise à niveau de ces bâtiments.

Le pont d'envol

Le quatrième volet porte sur l'adaptation du pont d'envol afin de pouvoir accueillir le nouvel hélicoptère NH-90. Même si ce poste faisait partie du contrat initial d'achat de ces navires aux Pays-Bas, de par leur nature ils ont bel et bien leur place au cœur de la modernisation à mi vie de ces bâtiments. Il est à noter que cette adaptation fait partie du programme néerlandais. Vu la taille du

nouvel aéronef, il était indispensable de sensiblement agrandir la plate-forme d'appontage afin de pouvoir opérer en toute sécurité. Cette modification, même si elle n'est pas celle qui se remarque de premier abord est substantielle. Trois mètres ont été rajoutés et la stabilité du navire a dû être recalculée afin de s'assurer de la sécurité du navire par mer agitée. La venue du NH-90 ouvre de nouvelles perspectives pour notre marine. En effet, l'apport d'un hélicoptère

dans la conduite des opérations changent fondamentalement.

Nos frégates ont donc subi une refonte profonde leur permettant non seulement d'affronter de manière plus efficace de nouvelles menaces, mais également d'opérer en prenant plus en compte les défis environnementaux et de soutenir durablement l'ensemble des systèmes installés.

Yves Dupont



Le Léopold I en mer après son programme de modernisation (photo: Jorn Urbain)



Met pensioen / à la retraite:

Recent is de hierna vermelde medewerkster van de Marine met pensioen gegaan. De redactie van Neptunus wenst haar alvast veel succes toe in deze nieuwe levensfase.

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

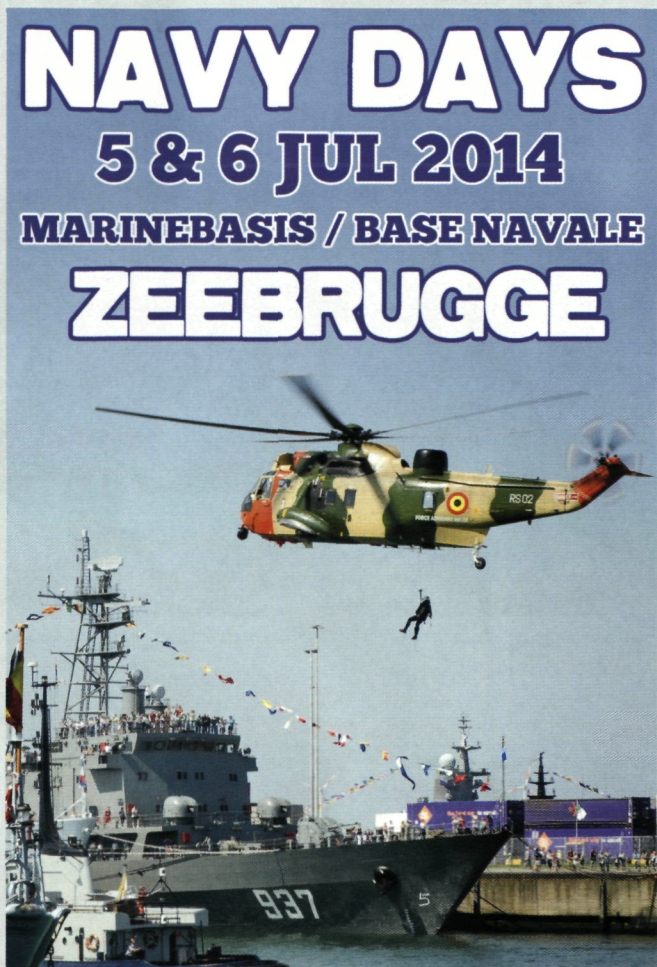
01/03/2014 1MC Tratsaert Marianne 9390561

Overlijdens / décès:

Met droefheid melden we u volgende overlijdens:

C'est avec tristesse que nous vous annonçons les décès suivants:

1KC De Wilde Kurt	(°) 11/04/1962	(+) 15/12/2013
1KC Coulier Bernard	(°) 16/11/1964	(+) 26/12/2013
1MC (b.d.) Verleyen augustus	(°) 16/03/1935	(+) 01/01/2014
KVK (b.d.) Polfliet Etienne	(°) 26/06/1942	(+) 19/01/2014
1OM (b.d.) Van Uytven René	(°) 14/08/1926	(+) 21/01/2014
KMT (b.d.) Jacobs Romain	(°) 11/01/1941	(+) 24/01/2014
1MC (b.d.) Van Doeselaere Louis	(°) 25/12/1933	(+) 19/02/2014
KMT (b.d.) Vandaele Frans	(°) 20/05/1937	(+) 20/02/2014
1MC (b.d.) Ledain Alexis	(°) 06/06/1933	(+) 01/03/2014
1MC (b.d.) Sterckx Christian	(°) 13/09/1941	(+) 08/03/2014



boetiek Neptunus



boutique Neptunus

Marinebasis / Base Navale - Graaf Jansdijk, I - 8380 Zeebrugge

Naast de klassieke Marine-souvenirs heeft de boetiek nu verschillende nieuwe gadgets in voorraad: mokken, sleutelhangers, popjes, paraplu's, heupflesjes, koelkast-magneten, enz...

De verkoop is ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine vzw



Outre les souvenirs de Marine classiques, la boutique a maintenant plusieurs nouveaux gadgets en stock: des tasses, des porte-clés, des parapluies, des flacons de hanche, des aimants de réfrigérateur, etc ..

Le bénéfice de la vente est pour l'Association d'Entraide de la Marine asbl

info: +32(0)50-55.87.39 (werkdagen/journées de travail) - +32(0)50-55.87.38 (donderdag/jeudi)

e-mail/courriel: hulpbetoon.marine@mil.be of/ou rik.copman@mil.be

open op donderdag/ouvert le jeudi 9.30-12.00 en/et 13.00-15.00



De Belgische vaandrig-ter-zee Björn Beirens (voorgond) aan het werk in de NCAGS-afdeling van het operationele hoofdkwartier van EUNAVFOR in Northwood (UK) (foto: EUNAVFOR)

Maritieme Veiligheid: een taak voor de NCAGS/AWNIS-eenheid van de Marinecomponent

De zee vormt een belangrijke bron voor ons bestaan. Niet alleen verschaft ze ons voedsel, grondstoffen en energie, ze is ook het belangrijkste medium voor transport van goederen en personen. 90% van al het goederentransport in de wereld gaat over zee. In een geglobaliseerde economie kunnen we gerust spreken van 'floating multinationals'.

Door zijn centrale ligging in Europa is België met zijn zeehavens uitgegroeid tot een internationaal logistiek knooppunt. Onze koopvaardijvloot behoort tot de top-20 van de grootste vloten in de wereld. De handelsvaart is echter sterk afhankelijk van een

vrij verkeer en dus van een vrije zee. Scheepvaartroutes zijn zeer kwetsbaar en kunnen grondig worden verstoord door diverse incidenten zoals calamiteiten, piraterij, politieke spanningen in bepaalde subregio's of effectieve oorlogshandelingen. Vandaar dat in de loop van de geschiedenis koopvaardijbescherming steeds een belangrijke taak is geweest voor de marines. In de 17de eeuw bijvoorbeeld, werden er konvooidiensten naar het toenmalige Oost-Indië georganiseerd en werd de walvisvaart beschermd. Het hoogtepunt werd echter bereikt met een uitgebreid systeem van konvoivaren gedurende de Tweede Wereldoorlog.

Van Naval Control of Shipping (NCS) naar Naval Co-operation and Guidance for Shipping (NCAGS)

Na de Tweede Wereldoorlog integreerde de NAVO de bescherming van de koopvaardij in haar werking via het zogenaamde Naval Control Of Shipping (NCS) als onderdeel van het NAVO 'Alert System'. De koopvaardij kwam dan bij een conflict onder het gezag van de marines. Na de Koude Oorlog en vooral door de ervaringen gedurende de eerste Golfoorlog verving de NAVO het NCS-systeem door 'Naval Co-operation and Guidance for Shipping' (NCAGS), waarbij de nadruk ligt op samenwerking en begeleiding van koopvaardij schepen binnen de concepten van het crisismanagement.

De bedoeling is om door het uitwisselen van informatie, het adviseren van de koopvaardij en in sommige gevallen het begeleiden van koopvaardij schepen, te zorgen voor een continue economische goederenstroom en een minimale belemmering van militaire operaties door civiele scheepvaart. Parallel met NCAGS wordt ook steeds het 'Allied Worldwide Navigational Information System' (AWNIS) ingezet. AWNIS zorgt voor de inzet van een zowel geclassificeerd als niet-geclassificeerd berichtensysteem (WWNWS - Worldwide Navigational Warning Service) om de zeevarenden te bereiken.

NCAGS/AWNIS is bijgevolg het samenwerkings-eninformatieknooppunt tussen de militaire wereld en de koopvaardij. Het NATO Shipping Center in Northwood (UK) is als een permanent bemand centrum een mooi voorbeeld van hoe NCAGS informatie en advies uitwisselt met de koopvaardij.

Wie zijn we?

Net zoals in het merendeel van de NAVO-landen, bestaat de Belgische NCAGS- en AWNIS-eenheid uit reservisten die hun burgercompetenties inzetten ten behoeve van Defensie om op die manier een effectief en efficiënt samenwerkingsknooppunt met de koopvaardijwereld te kunnen

zijn. De eenheid bevat ingenieurs, juristen, informatici, medewerkers van havenautoriteiten, enz... Alle bijdragen gebeuren onder de vorm van wederoproepingsdagen.

Deelname aan de EU-operatie ATALANTA

De werkwijze en capaciteiten van NCAGS en AWNIS bleken zo flexibel te zijn dat ze ook buiten de NAVO-structuur worden gebruikt. Een mooi voorbeeld hiervan is de inzet van NCAGS-specialisten in de EU-operatie tegen piraterij voor de kust van Somalië, operatie ATALANTA. Belgische NCAGS-specialisten zijn ondertussen al sinds 2009 permanent aanwezig in het 'Maritime Security Centre - Horn of Africa' (MSCHOA), dat een onderdeel is van het Operational Headquarter (OHQ ATALANTA) en net zoals het NATO Shipping Center gevestigd is te Northwood (UK). Ze staan er in voor een goede interactie en vlotte communicatie met de koopvaardij. De voornaamste opdracht van de NCAGS-officier binnen MSCHOA, is het begeleiden, informeren en adviseren van de koopvaardij in de Golf van Aden, de Hoorn van Afrika en het Somalische Bassin.

Een aantal leden van de Belgische NCAGS/AWNIS-eenheid ontwikkelden er in de voorbije jaren een gedigitaliseerd



De bedoeling is om door het uitwisselen van informatie, het adviseren van de koopvaardij en in sommige gevallen het begeleiden van koopvaardij schepen, te zorgen voor een continue economische goederenstroom en een minimale belemmering van militaire operaties door civiele scheepvaart.



Het NATO Shipping Centre verspreidt een 'alert' wanneer de aanwezigheid van een vermoedelijk moederschip (piraterij) werd gesignaleerd. (illustratie: NATO Shipping Centre)



Het OHQ (Operational Headquarters) EUNAVFOR in Northwood (UK) (foto: EUNAVFOR)

Net zoals in het merendeel van de NAVO-landen, bestaat de Belgische NCAGS- en AWNIS-eenheid uit reservisten die hun burgercompetenties inzetten ten behoeve van Defensie om op die manier een effectief en efficiënt samenwerkingsknooppunt met de koopvaardijwereld te kunnen zijn.

opvolgingssysteem dat de relevante scheepsdata linkt aan geografische posities en zo een geïntegreerd beeld geeft van de situatie op zee, het zogenaamde Ships Information Distribution System (SIDS). Op die manier kan men ongeveer 70 % van de wereldvloot op een gestructureerde wijze in beeld brengen, aangevuld met alle relevante data in functie van een performante dienstverlening aan de koopvaardij in het gevarengedebied.

Het European Maritime Safety Agency (EMSA) bouwde daarop verder om het geïntegreerde maritieme monitoring systeem IMDatE (Integrated Maritime Data Environment) op te zetten. Vermeldenswaardig is het feit dat deze inspanningen tot op het hoogste niveau werden gewaardeerd. Commander Major General Buster Howes OBE, die gedurende vijftien maanden de operatie ATALANTA leidde, zei over EMSA het volgende: *"Through the commendable efforts of EMSA and the IMO, MARSURV represents a significant step forward in our ability to understand and support the massive volume of merchant traffic that transits the high risk area."*

Ook in het FHQ (Fleet Headquarters) was de NCAGS-eenheid al aanwezig met een NCAGS-specialist. De toegevoegde waarde werd snel erkend en leidde tot verschillende periodes aan boord.

BEMTAR: een nationale dienstverlening

Een ander geslaagd voorbeeld van de flexibele inzet van een NCAGS/AWNIS-capaciteit, is het project BEMTAR. Dit staat 'Belgian Maritime Threat Awareness and Reporting'. Het is een initiatief van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, in samenwerking met het MIK (Maritiem Informatiekruispunt in de marinebasis Zeebrugge), de Belgische Redersvereniging (KBRV), de NCAGS/AWNIS-eenheid, het OCAD (het Coördinatieorgaan voor de Dreigingsanalyse) en verschillende andere overheidsdiensten.

Het doel van het project is het gratis bijstaan van alle Belgisch gevlagde schepen 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 voor de reders ook het aanspreekpunt voor al hun vragen betreffende de veiligheidssituatie op zee. BEMTAR bundelt die vragen, stuurt ze door naar de bevoegde instanties en koppelt de antwoorden terug naar de respectievelijke rederijen. BEMTAR is nu een klein jaar operationeel en kent een zeer groot succes (zie: www.br.v.be – Nieuwsbrief nr. 6 – 2013).

Op dit ogenblik levert ook het commando- en logistiek steunschip Ag60 Godetia trouwens een belangrijke bijdrage aan BEMTAR. Eind maart 2014 is het schip vertrokken naar de westkust van Afrika voor de campagne Maritime Capability Building (MCB). Gedurende de drie maanden dat de Godetia in de regio aanwezig is, zal het schip grondig de maritieme veiligheidssituatie in de Golf van Guinea, één van de actuele risicogebieden, opvolgen en relevante informatie aan BEMTAR overmaken. Tijdens deze MCB-campagne zal de BelgischeMarine voor één van de



De deelnemers aan de grote NCAGS-oefening 'Snow Master 2013' in de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool Eguerin in Oostende (foto: Jörn Urbain)

oefeningen daarenboven een NCAGS-specialist afvaardigen naar het Maritime Operation Centre in Douala (Kameroen).

De toekomst

De bedoeling is dat de eenheid haar flexibele inzet en vormen van dienstverlening verder uitbouwt om te komen tot een geïntegreerde

dienstverlening in het kader van de zogenaamde Maritime Domain Awareness (MDA). De nieuwe 'bedrijfsnaam' zou dan worden: 'Military and Maritime Trade Interaction and Co-operation' of M2TIC.

Johan Proot



les médailles du capitaine Lepas (photo: Willy Lippens)

La Médaille Maritime 1940-1945

PART 3

Dans cet épisode trois sur la Médaille Maritime de la deuxième Guerre Mondiale le focus est mis sur la marine marchande et le Royal Navy. Le capitaine Lepas est une figure de proue de la Compagnie Maritime belge, le premier officier Berx, par contre a navigué sur les pétroliers américains et on le retrouve même à Hiroshima et Nagasaki fin 1945. Enfin et surtout en clarifie la vie du capitaine de vaisseau Böting, un Allemand sous le pavillon belge et le 'White Ensign'...

Arsène Lepas

Capitaine au long cours, Compagnie Maritime Belge

Le commandant Arsène Joseph Lepas naît à Namur le 24 janvier 1900. Après ses humanités à l'Athénée de Namur, il

exprime à l'âge de 19 ans le désir d'aller au Congo en compagnie de quelques amis pour le compte de Manucongo (devenu ensuite l'Otraco). Mais comme son père était décédé pendant la première guerre mondiale et que le Congo était considéré comme quelque chose plutôt pour des aventuriers, il est forcé d'abandonner l'idée. Il entre à l'armée et en qualité de quartier-maître au 8^{ème} régiment de Ligne à Namur, il est transféré à Anvers en 1920. Par hasard, il y rencontre le commandant Delrez, à ce moment cadet sur notre navire-école, ainsi qu'un camarade de celui-ci de la marine marchande. Tous les deux l'engagent à aller dans la marine, lui font miroiter la belle vie, les beaux pays à visiter, le monde entier à parcourir. Plein d'enthousiasme et émerveillé par leurs propos, il veut s'engager sur le navire-école, mais vu son âge – il a alors 22 ans – on le lui déconseille et le



Arsène Lepas (photo: collection Timoty Beuselinck)



les décorations de Paul Henri Berx (photo: Peter Verstraeten)

1^{er} février 1922, il s'engage dans la marine marchande comme mousse sur l'Albertville de la Compagnie Maritime Belge du Congo, commandé par le commandant Bosquet qui fait son premier voyage comme commandant. Il devient quartier-maître à bord de ce navire, puis matelot à bord du Gallier du Lloyd Royal; ayant acquis ainsi quelque expérience il commence ses études d'officier à l'école de navigation, rue Verlat à Anvers. Promu 3^{ème} officier, puis 2^{ème} en 1930, il obtient le brevet de capitaine au long cours en 1934 et devient 1^{er} officier en 1935, toujours au Lloyd Royal.

Mai 1940 le surprend à Lobito comme 1^{er} officier à bord du Katanga. Peu après Ténériffe, la destination pour ordre est Casablanca, mais ils reçoivent le contre-ordre de se rendre à Bordeaux. Arraonné par un navire de guerre anglais, ils arrivent finalement à Falmouth. Après le déchargement à Falmouth, le navire se rend à Liverpool, mais en quittant ce dernier port il saute sur une mine; il réussit toutefois à retourner au port. Comme les réparations durent assez longtemps, Lepas passe comme 1^{er} officier à bord du Mobeka sur lequel il effectue quelques voyages entre l'Angleterre et le Congo sans jamais avoir vu ni un avion, ni un sous-marin allemand. En 1941, son navire fait naufrage sur les côtes rocheuses d'Irlande et il est ramené à terre en canot. La même année, il passe comme 1^{er} officier sur le Léopoldville, fait le transport de troupes entre l'Angleterre et la côte ouest et la côte est d'Afrique, jusqu'à Port Saïd avec retour par le cap de Bonne Espérance. En 1943, le Léopoldville participe à l'invasion de l'Afrique du Nord et de la Sicile. Toujours 1^{er} officier, il va chercher en 1944 au Canada, comme

passager sur l'Andes, le Belgian Tenacity, dont il prend le commandement pendant la même année.

Ensuite il commandera successivement le Tervaele, le Mahenge, l'Alex van Opstal, le Copacabana, le Lubumbashi, le Lufira, le Lukala, l'Elisabethville, l'Albertville, le Jadotville et le Charlesville. En plus, il contribuera à la formation des commandants Rasquin, Lardinois, Lucas, De Cleve, Jacobs, Maquet et Van Dyck. Il est également commandant du navire à bord duquel le professeur Aertsen de l'université de Gand fait des études sur la construction des navires et est choisi par la CMB pour la représenter, avec le Lukala, à l'inauguration en 1956 par la princesse Margaret d'Angleterre des nouvelles installations portuaires anglaises à Dar-Es-Salam, dont une partie sera cédée à la Belbase.

Le commandant Lepas reste dans la mémoire comme un vrai commandant de ville-boat: calme, pondéré, sûr de lui-même, prenant sur lui en fait l'entière responsabilité de la conduite du navire, toujours à la passerelle en cas de mauvais temps, de brouillard, de visibilité douteuse, aux endroits à navigation intense, à l'entrée et à la sortie des ports. Une fois, il réussit à sauver 34 vies humaines en s'approchant le plus près possible du Lakonia en feu et à en recueillir les derniers survivants. Pour sa conduite pendant la guerre, il reçoit la Médaille Maritime 1940-1945 avec ancrs croisés, la Médaille Commémorative de la Guerre 1940-1945 avec ancrs croisés et la Médaille de l'Effort de Guerre Colonial 1940-1945 (voir photo). Dans les Ordres Nationaux, il sera promu Chevalier de l'Ordre de la Couronne

et Chevalier de l'Ordre de Léopold II. En plus, il possède un des plus beaux diplômes qui honore celui qui travaille, c'est-à-dire celui de Lauréat du Travail. Il était également membre du Tiers Ordre de St-François. Le commandant Arsène Lepas termine sa carrière en 1964 et décède à Namur le 22 décembre 1981.

Timothy Beuselinck (Cercle d'Etude de Phaléristique)

Source: allocution du docteur R. Jacquet prononcée à Matadi le 22 août 1964 à l'occasion de la fin de carrière du commandant A. Lepas (A bord du m/v Charlesville).

Paul Henri Berx
Chief Mate, Standard American
Petroleum Company



Paul Henri Berx,
'Chief mate' à bord du SS Greely Victory
(photo: collection Jean-Marie Van Wijnsberghe)



barrettes dixmudes de Paul Henri Berx (photo: Peter Verstraeten)

Paul Henri Berx naît à Diest le 26 avril 1912. Dès son jeune âge il est fasciné par la mer. A 15 ans il est admis comme cadet sur le Comte de Smet de Naeyer, navire-école stationnaire. Un an plus tard il est enrôlé sur la barque quatre-mâts l'Avenir, navire-école belge, et de 1929 à 1931 il fait plusieurs voyages autour du monde. Début 1933 il obtient son brevet de lieutenant au long cours à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers et il s'engage comme officier de pont sur le SS Eglantier. Pendant plusieurs années il navigue sur des navires de la marine marchande belge et en janvier 1938 il obtient son brevet de capitaine au long cours. Il s'engage comme 2^{ème} officier sur le SS Esso Belgium, un pétrolier de la 'Standard American Petroleum Company'.

Le 1^{er} septembre 1939 l'Allemagne attaque la Pologne et la deuxième guerre mondiale commence. Paul Berx est à ce moment 1^{er} officier sur le Esso Belgium. Le pétrolier transporte de 'l'or liquide' du Texas à Anvers. Quand le 10 mai 1940 l'Allemagne attaque la Belgique, les Pays-Bas et la France, l'Esso Belgium se trouve devant la côte de l'Amérique du Sud et le navire est mis sous contrôle des autorités maritimes américaines. Le navire continue de naviguer sous le drapeau belge ce qui implique que les sous-marins allemands le considèrent comme navire ennemi. Après l'attaque du Japon à Pearl Harbor le 7 décembre 1941 l'Esso Belgium transporte du pétrole entre les Etats-Unis et l'Amérique du Sud. Le transport se fait principalement en solitaire et



Hiroshima 1945 (photo: collection Jean-Marie Van Wijnsberghe)

ON HIS MAJESTY'S SERVICE.

FASTEN Envelope by gumming this Label across Flap.
OPEN by cutting Label instead of tearing Envelope.

Lieutenant de Vaisseau J. C. Böting

2 Photos

T.G.P. Wt. 33567 10/43 (Lablest)



Johann Carl Otto Böting (photo: collection Jens Van Herck)

très rarement en convoi. En novembre 1942 Paul Berx quitte l'Esso Belgium à New York et s'enrôle comme 'Chief Mate' (premier officier) sur le MS Colin début décembre 1942. A partir de ce moment jusqu'à la capitulation du Japon, le 2 septembre 1945, il naviguera sur cinq navires américains: le MS Colin, le SS Willy Jones, le SS El Mundo, le SS Lyon's Creek et le SS Greely Victory. Les navires subissent maintes attaques mais chaque fois il s'en tire. Comme 'Chief Mate' sur le Greely Victory on le retrouve même à Hiroshima et Nagasaki en décembre 1945. Après son retour en Belgique en 1946 il devient pilote de l'Escaut à Anvers. En 1948 il est temporairement premier officier sur le SS Scaldis et participe ainsi aux premiers essais de plongée sous-marine du professeur Picard avec son bathyscaphe devant la côte de l'Afrique du Nord. Retraité en 1977, Paul Henri Berx décède à Anvers le 3 août 2000.

Distinctions honorifiques belges (voir photo de gauche à droite):

- Chevalier de l'Ordre de Léopold à Titre Civil (1974)
- Chevalier de l'Ordre de la Couronne (1949)
- Médaille Maritime 1940-1945 (1950)
- Médaille Commémorative de la Guerre 1940-1945 avec ancrs croisées (1947)
- Croix Civique de 1^{re} Classe pour Ancienneté de Service (1977)

Distinctions honorifiques américaines:

- The Merchant Marine Combat Bar (1945)
- The Merchant Marine Defense Bar (1945), Medal (1992)
- The Pacific War Zone Bar (1945), Medal (1992)0
- The Mediterranean & Middle East War Zone Bar (1945), Medal (1992)
- The Atlantic War Zone Bar (1945), Medal (1992)
- The Merchant Marine World War II

Victory Medal (1946)

- Marques de reconnaissance américaines:
US Presidential Testimonial Letter
US Honorable Service Button

Jean-Marie Van Wijnsberghe
(Cercle d'Etude de Phaléristique)

Johann Carl Otto Böting Capitaine de vaisseau - un Allemand à la RNSB et à la Force Navale

Le 6 février 1909, Johann Carl Otto Böting naît à Hambourg comme fils d'un père allemand et d'une mère belge. Quelques années plus tard, sa mère rentre avec lui en Belgique et s'y installe à Gand; en 1922 il acquiert la nationalité belge. Issu d'un milieu maritime, il est destiné à poursuivre une carrière maritime. Après ses études à Gand, il s'inscrit à l'école navale à Anvers. Après sa formation et plusieurs voyages sur le quatre-mâts



les décorations de Johann Carl Otto Böting (photo: Guy Deploige)

goélette Avenir (1927-1929), il s'inscrit à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers en 1932 et obtient le certificat de capitaine au long cours en février 1937.

En 1938, il décroche le brevet de Pilote des Bouches de l'Escaut et il est affecté à la direction du Pilotage à Ostende. Le 13 mai 1940, Johann Böting se trouve à bord du bateau-pilote n° 16 comme second du patron-pilote Nierynck et le navire est réquisitionné pour l'évacuation du personnel de la Marine de l'Etat. Le MLB 16 reçoit l'ordre de quitter Ostende le 19 mai, à destination de Dieppe, transportant environ 160 réfugiés dont des membres des familles de l'équipage. Arrivé dans les Downs le 20 mai 1940, le MLB 16 est dérouté vers Dartmouth par le 'Naval Control Service' de l'Amirauté britannique, mais débarque les passagers à Folkestone. Le 11 juin 1940, le MLB 16 est réquisitionné par le Commandant du Corps de Marine (CM) belge pour aller évacuer les éléments du CM à Lorient. Ensuite le MLB 16 reçoit des ordres pour aller embarquer une quarantaine de personnalités belges au hameau Le Boucau et les amener à Lisbonne. Après quelques mois à Lisbonne, le MLB 16 arrive à Gourock (l'avant-port de Glasgow) le 25 octobre 1940. Johann Böting est arrêté le lendemain par les services de l'Immigration sous l'inculpation d'espion potentiel et détenu à la prison de Pentonville en vertu des 'Security Regulations 18B'. Vers la mi-janvier 1941, il apprend par un interrogateur du MI5 que tout a été une regrettable erreur et le 26 février, il est finalement libéré sans autre forme de procès.

Lors de sa présentation au 'Belgian Shipping Advisory Committee' le 3 mars 1941, il s'inscrit comme candidat pour la section belge du Royal Navy. Malheureusement, cela ne marche pas comme sur des roulettes et sa candidature est subordonnée à l'incorporation comme 'Able Seaman' et 'Petty Officer' avec la possibilité d'accéder au grade de 'Warrant Officer RN'. Il accepte ces conditions et après un examen médical au 'RN Medical Office' de Swansea, il est incorporé à HMS Drake (RN Barracks

Devonport) le 15 septembre 1941. Là, le 'Commanding Officer' et le Captain d'HMS Lochinvar ('Minesweeping training school') en Ecosse, constatant qu'un capitaine au long cours est recruté comme matelot, s'empressent de le recommander à l'Amirauté pour un commissionnement comme officier. Johann Böting rejoint le 'RN College Greenwich' comme 'Acting Petty Officer RN' et il est commissionné lieutenant Royal Naval Reserve sous Admiralty CW 36613/41 à la date du 26 janvier 1942 (matricule D/SB/4610). Après une période de formation à la base navale



Johann Carl Otto Böting (photo: collection Kathleen Böting)

HMS Pembroke et quelques mois sur le patrouilleur auxiliaire HMS Phrontis, il rejoint la corvette Flower Class HMS Godetia le 7 octobre 1942 sur laquelle il sert comme officier de communications et participe à des convois dans l'Atlantique et la Méditerranée. En juin 1944, toujours sur le Godetia, il participe au débarquement en Normandie ce qui lui vaut l'attribution de la Médaille de la France Libérée. Du 27 septembre 1944 au 7 janvier 1945, il sert comme 1^{er} lieutenant à bord de la corvette.

Pour son service à bord du Godetia, il reçoit le Croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne avec palme et la Croix de Guerre avec palme: *"Officier des communications à bord de la corvette belge Godetia, volontaire dès 1940, a au cours d'un violent engagement avec des sous-marins ennemis dans l'Atlantique Nord, rétabli les communications détruites par l'ennemi en se portant volontairement dans la mâture au mépris du danger et rétablissant par des répartitions de fortune un réseau de communications dont l'ensemble contribue à mettre l'ennemi en déroute."* En plus, lui est attribué le Lion en Bronze sur le ruban de la Croix de Guerre 1940 *"pour le courage dont il fit preuve au cours des opérations de son unité après avoir rejoint les Forces Belges en Grande-Bretagne, en bravant de multiples dangers."*

Le premier février 1945, il est transféré à la 'RN Base Antwerp' (HMS Royal Athelstone) où il sert comme Duty Communications Officer. A partir du 11 novembre 1945, il sert comme 'Staff Signals Officer' à Ostende (HMS Royal Edmund). Après la fin des hostilités, il ne retourne pas à la marine marchande, mais passe à la nouvelle Force Navale belge, comme lieutenant de vaisseau, à partir du 1^{er} février 1946 (matricule O4610). Le 8 juin 1946, il a l'honneur de pouvoir participer au défilé de la Victoire à Londres comme représentant de la section navale des 'Belgian Forces in United Kingdom'. Pendant la période février 1946 - novembre 1952, il exerce divers postes importants et commandements dans les communications de la Force Navale. Le 5 juillet 1946, il est promu capitaine de corvette. En novembre 1952, il assume le commandement de la frégate F910 LDV Victor Billet et à



Commandeur de l'Ordre Léopold II (photo: Jens Van Herck)

partir de décembre 1952, celui de l'AP907 Kamina. Après une période de service sur les navires de guerre belges, il prend le commandement du Centre d'Instruction à Bruges (Sint-Kruis), fonction qu'il exerce jusqu'en août 1957. Le 26 juin 1953, il est promu capitaine de frégate. Les années suivantes, il occupe plusieurs postes d'état-major importants. Le 26 mars 1962, il est promu capitaine de vaisseau.

Le 1^{er} avril 1967, le CPV Johann Carl Otto Böting est mis à la retraite et transféré au cadre de réserve avec maintien de grade. Après sa retraite, il reste très actif comme représentant commercial pour plusieurs firmes. En plus, il exerce la fonction de président de l'association des anciens de la Royal Navy Section Belge. Dans sa famille, la tradition maritime est assurée grâce à son fils Yves, qui atteindra le grade de capitaine de frégate dans le cadre de réserve. Après une vie bien remplie, le capitaine de vaisseau Johann Carl Otto Böting meurt le 19 septembre 1989 à l'âge de 80 ans. Un officier correct, honorable et très minutieux. Il finit sa carrière comme titulaire des distinctions honorifiques suivantes:

- Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold II
- Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold
- Croix d'Officier de l'Ordre de la Couronne avec palme
- Croix de Guerre 1940-45 avec lion en bronze
- Fourragère de la Croix de Guerre 1940-1945 (à titre personnel)
- Médaille Maritime 1940-1945
- Médaille du Volontaire 1940-45
- Médaille du Volontaire de Guerre avec barrette 1940-1945 en argent
- Médaille Commémorative de la Guerre 1940-45 avec deux ancrs croisés et les barrettes 'Atlantique' et 'Nord-Manche'
- 1939-45 Star (GB)
- Atlantic Star avec 'France and Germany' clasp (GB)
- Africa Star (GB)
- Médaille de la France Libérée (FR).

Timothy Beuselinck
(Cercle d'Etude de Phaléristique)
Avec l'aimable autorisation de Mme
Kathleen Böting



Philippe Gobert, voorzitter van Socarenam (foto: Jorn Urbain)

Kennismaking met de scheepswerf Socarenam

Op 5 en 6 juli zal het grote publiek tijdens de Navy Days in de marinebasis van Zeebrugge het gloednieuwe patrouilleschip P901 Castor kunnen bezoeken. De officiële doopplechtigheid vindt plaats op woensdag 9 juli. Dendermonde heeft het peterschap aanvaardt. Begin 2015 verwacht de Belgische Marine de oplevering van het zusterschip P902 Pollux. In een volgende editie van dit blad krijgt u een compleet overzicht van hoe zo'n schip tot stand komt, van het ontwerp op de tekentafel via de tewaterlating tot de afwerking. En omdat Neptunus u ook even wil laten binnenkijken bij Socarenam, de scheepswerf die beide schepen

voor de Marine bouwt, trokken we naar het Noord-Franse havenstadje Boulogne-sur-Mer.

Werknemersparticipatie

Wanneer je in de Boulevard de Châtillon de gebouwen van Socarenam betreedt, lijkt het wel alsof je binnenstapt in het decor van een Poolse film uit pakweg de jaren '70. Maar zoals bij elk decor is ook deze gedachte slechts een façade want al gauw krijg je in de gaten dat iedereen hier bezeten is door dezelfde passie: het nastreven van kwalitatieve perfectie. Uiteraard is de tijd hier niet blijven stilstaan (Socarenam behaalde in 2008 het ISO 9001-certificaat) maar toch gaat

onze vergelijking bij nader inzien voor een heel klein tikkeltje op. "Sinds 1989 zijn al onze medewerkers, en dat zijn er ongeveer tweehonderd, mede-eigenaar van Socarenam", vertelt voorzitter Philippe Gobert. "Werknemersparticipatie verhoogt bij de medewerkers de motivatie en betrokkenheid bij het reilen en zeilen van het bedrijf. En dat gaat verder dan het louter delen in de resultaten. Vaak groeit het uit tot ware betrokkenheid bij het beleid van de onderneming. Ik ben hier 32 jaar geleden zelf begonnen als arbeider in de werkplaats scheepsrompen." Zoon Matthieu Gobert is klaar om in vaders voetsporen te treden. Hij is vandaag al commercieel verantwoordelijke voor een aantal nieuwbouwprojecten.



foto: Franky Bruneel

Geschiedenis in een notendop

In 1961 stichtte de 'Société Navale Caennaise' de 'Société Calaisienne de Réparation Navale et Mécanique' (vandaar het acroniem Socarenam) om herstellingen en onderhoud te kunnen uitvoeren op de eigen uitgebreide vissersvloot. In 1969 kocht Socarenam de befaamde scheepswerf in Boulogne-sur-Mer. Sinds het einde van de 19de eeuw al, bouwde 'Les chantiers Baheux' er traditioneel geklonken stalen schepen. De behoefte aan scheepsherstellingen bleef stijgen en om hieraan te kunnen voldoen, opende Socarenam in 1973 in het oostelijke deel van de haven van Dunkerque een derde vestiging. In 1989 besliste de 'Société Navale Caennaise' om dochterondernemingen van de hand te doen en organiseerde het voor Socarenam een werknemersbuy-out. Tot op vandaag is het bedrijf dus nog steeds eigendom van zowel het hoger management als van een groot aantal medewerkers. In 2009 zag Socarenam een uitgelezen kans om zijn activiteitenradius verder uit te breiden. Het kocht in Saint-Malo de scheepswerf 'Gamelin', gespecialiseerd in aluminiumconstructies. Tegenwoordig herbergt de vestiging in Calais ateliers voor verwarmingsketels, algemene mechaniek en een scheepstimmerij waar twaalf van de veertig medewerkers voltijds aan de slag zijn. Dunkerque telt veertig personeelsleden, Saint-Malo dertig en Boulogne-sur-Mer tachtig.



foto: Franky Bruneel



foto: Franky Bruneel

Koerswijziging

Philippe Gobert legt uit dat de visserijactiviteit in de ruime regio rond Calais vandaag nog slechts tien procent is van wat het was bij de oprichting van het bedrijf, nu 53 jaar geleden. Bovendien vertegenwoordigen de herstellingswerken (vooral aan vissersboten) slechts twintig procent van alle activiteiten bij Socarenam. De gestage groei van het bedrijf bleef verzekerd doordat men steeds weldoordacht is blijven inspelen op veranderende trends. Naast trawlers voor de visserij begon Socarenam ook met de bouw van havenslepers, brandweerschepen en veerboten. *“Alle schepen die wij tot op vandaag hebben gebouwd – en dat zijn er toch al ruim 250 – zijn in eigen huis, door ons eigen ontwerpbureau, geconcipieerd”, vertelt Matthieu Gobert niet zonder fierheid. “We hebben de ervaring in huis om een antwoord te kunnen bieden op de meest uiteenlopende specifieke behoeftes. Onze aanpak is er een van constante innovatie. Ons eigen studiebureau levert in veel domeinen toonaangevend werk. Zo zijn we specialisten in o.a. scheepsarchitectuur, machines, uitrusting, regelschema’s, leidingen, het berekenen van structuren en stabiliteit, elektriciteit, elektronica, ventilatie, airconditioning en nog zoveel meer. We realiseren zelf alle plannen, maar besteden het installeren van ventilatie, elektronica en SEWACO-systemen (sensoren, bewapening en communicatiesystemen) uit aan onderaannemers. Uiteraard volgen we alle werken met argusogen op. Binnen Socarenam hebben we hiervoor samen met Bureau Véritas (Qualité France) een controleplan uitgetekend. We hebben ons eigen kwaliteitsbureau en ook ons kwaliteitsmanagementsysteem beantwoordt aan de ISO 9001-norm.”*

Fraaie referenties

Met zoveel aandacht voor kwaliteit, gekoppeld aan een bedrijfsstructuur die alle overbodige kosten elimineert, werd Socarenam een bijzonder concurrentiële speler op de markt. Het lag voor de hand dat ook overheden en grote ondernemingen het bedrijf bij hun aanbestedingen zouden betrekken. Matthieu Gobert heeft het over patrouilleschepen voor de Franse douane, de rivijslepers van Binnenlandse Zaken die de politie in Parijs inzet en een catamaran in aluminium die men in Groot-Brittannië gebruikt voor hydrografisch onderzoek. De jonge Gobert is een vlotte prater. Hij kent zijn materie en brengt die overtuigend over. Hij heeft niet de minste moeite om zijn publiek bij de les te houden en wanneer hij beelden laat zien van de militaire schepen die Socarenam reeds heeft gebouwd, heeft hij werkelijk alle toehoorders mee. Neen, Neptunus is hier vandaag niet de enige gast. Eigenlijk laveren we mee in het kielzog van een officiële Belgische delegatie met onder meer divisieadmiraal Michel Hofman (de Commandant van de Marinecomponent), tal van officieren van de Algemene Directie Material Resources van Defensie, luitenant-ter-zee eerste klasse Dirk Demedts (die straks de eerste commandant van de Castor wordt), kapitein-ter-zee Claude Renard (de Directeur Operaties van de Marinecomponent), korvetkapitein Kristof Van Belleghem (commandant van de Afdeling Operaties Zeebrugge) en de heer Carl Decaluwé die als gouverneur van kustprovincie West-Vlaanderen een toekomstige klant is (of gebruiker, zo u wil) van de Castor en de Pollux.

“Sinds 1990 levert Socarenam jaarlijks twee à drie schepen aan de Franse marine”, aldus Matthieu Gobert. Hij heeft het over slepers met een tractie van 10 à 15 ton, landingsvaartuigen,



foto: Franky Bruneel



foto: Jorn Urbain

scholsschepen voor de 'Ecole Navale' van Brest, sonarschepen en last but not least het prestigieuze zestig meter lange duikplatform A645 Alisé dat de Franse Marine tien jaar geleden in gebruik nam.

Ambassadeurs

"Onze filosofie is dat tevreden klanten steeds terugkeren", voegt Socarenam-voorzitter Philippe Gobert op het einde toe aan de gesmaakte uiteenzetting door zijn zoon. "De nieuwe patrouilleschepen van de Belgische Marine zijn gebaseerd op het type dat ook bij de Franse douane in gebruik is. Alleen zijn de Castor en de Pollux iets langer en zijn er ook binnenin enkele conceptuele verschillen. Jullie zullen dus de ambassadeurs zijn van een gloednieuw project. Een project waarvan wij geloven dat het zijn nut zou kunnen bewijzen over de hele wereld." Divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent, antwoordt met een glimlach en een knipoog: "Om onze nieuwe patrouilleschepen in te werken, zou het inderdaad goed zijn dat we er een wereldreis mee maken... al kan ik u dat helaas niet garanderen..."

Franky Bruneel



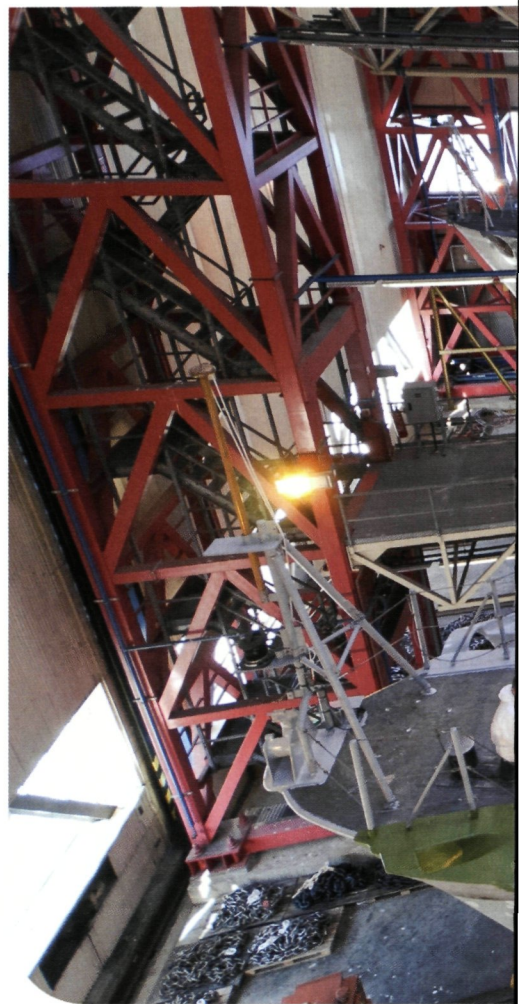
foto: Franky Bruneel



le commandant Jurgén Hellebuyck
(photo: Jorn Urbain)



le commandant Ab Tielen
(photo: Jorn Urbain)

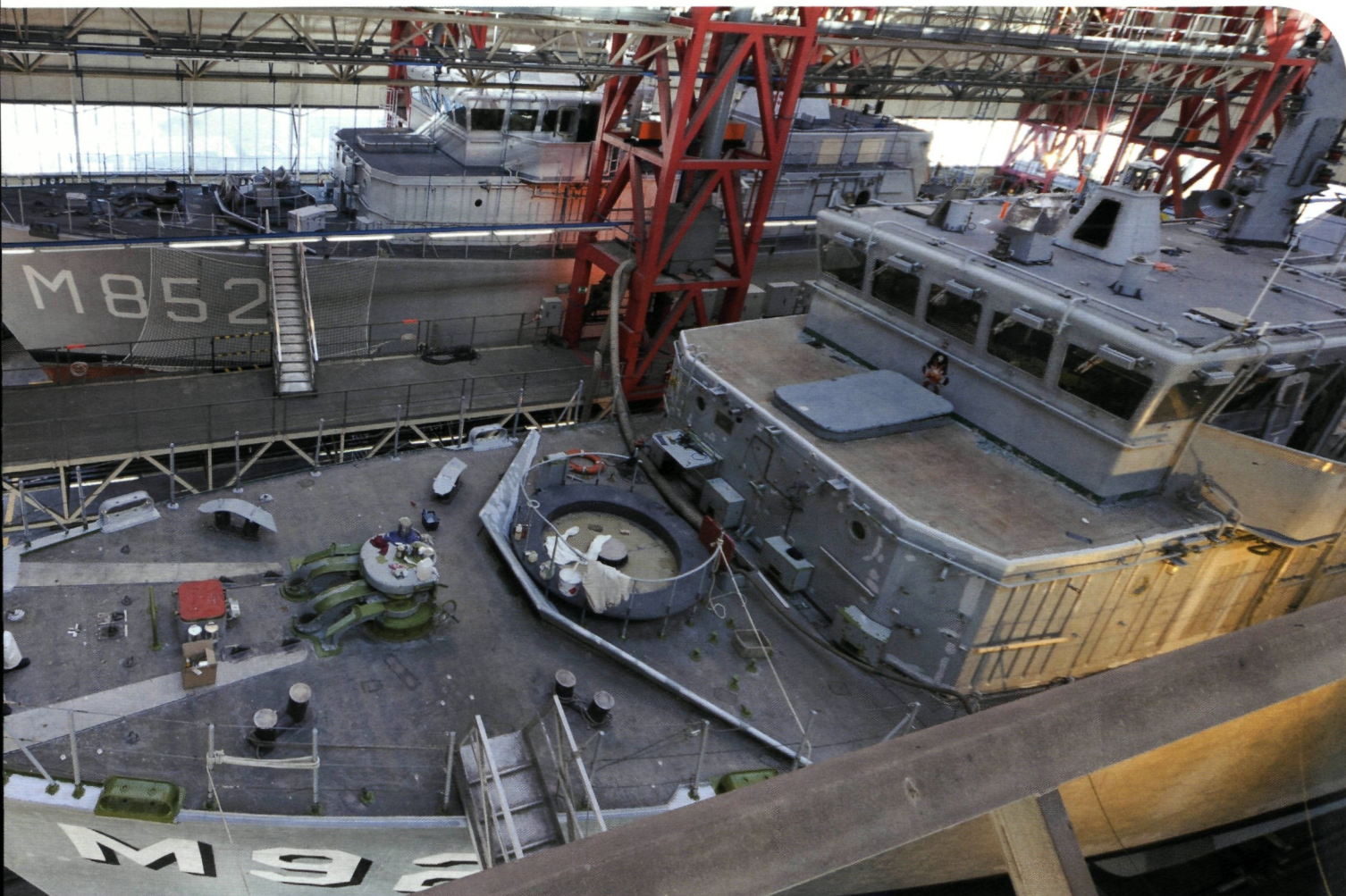


La coopération belgo-néerlandaise est sur les rails

Depuis le début de cette année un bourdonnement d'activités règne aux alentours et dans le hangar des navires. Ceci n'est pas étrange étant donné que les quatre niches sont occupées. Deux chasseurs de mines néerlandais, le Makkum et l'Urq, ainsi que deux belges, le Bellis et le Crocus y reçoivent un entretien. Du côté belge, le commandant Jurgén Hellebuyck, récemment promu au poste de 'chef de la maintenance et de l'entretien', connaît une période d'activités très intense. Avec son équipe, composée tant de militaires que de civils, il doit mener à bonne fin les travaux qui lui sont confiés. Côté néerlandais, le commandant Ab Tielen représente, comme officier de liaison, les intérêts de la Marine néerlandaise. Dans sa fonction précédente, il avait déjà connu nombre d'expériences positives au sein de la Marine belge dans le cadre de l'entretien de nos frégates Léopold I et Louise-Marie.

Jurgén: "Cette année nous mettons en oeuvre une nouvelle phase de la coopération belgo-néerlandaise. Là, où la coopération avec la Marine néerlandaise était déjà poussée, nous faisons maintenant encore un pas en avant. En plus de l'exécution de l'entretien annuel des unités néerlandaises de lutte contre les mines, la Belgique a maintenant la responsabilité de l'entretien complet des navires néerlandais de ce type. Ceci signifie que nous avons la responsabilité, pour les deux nations, de l'entretien de onze navires."

La décision de cette coopération intense n'est pas née d'hier. Les premiers accords entre les deux Marines furent conclus après la Seconde Guerre Mondiale et n'ont cessé depuis de prendre forme. Nous pouvons considérer que l'accord relatif au programme des Chasseurs de Mines Tripartite (CMT) de 1975 marque la première coopération véritable, bien qu'il s'agît d'une coopération trilatérale dont la France faisait partie.



dragueur de mines belge et néerlandais dans l'hangar à Zeebruges (photo: Jorn Urbain)

Spécialisation belge

Selon le commandant Hellebuyck, la percée survint en 2006 avec les accords 'MATLOG'. *"L'achat des frégates de type M, modifia au sein de la structure de la coopération le centre de gravité de l'entretien et de la réparation. Pour cela, nous nous engageons à entretenir tous les types de plates-formes, ce qui exigeait du personnel une connaissance accrue. Depuis 2006 nous nous sommes spécialisés dans les navires de lutte contre les mines. Cela ne nous empêche pas de proposer nos services aux frégates lors d'interventions urgentes."* Côté néerlandais, le commandant Tielen souligne l'intérêt de posséder du matériel identique: *"Une bonne collaboration ne peut être couronnée de succès que si l'on dispose des mêmes moyens. Les chasseurs de mines tripartites en sont un excellent exemple. Le Schiedam fut le premier navire à subir un entretien à Zeebruges. L'élément qui favorisa aussi l'intégration fut l'entretien préalable pour la mise en vente d'un nombre de nos navires."*

Avec sa spécialisation, la Belgique devient la nation pilote pour les chasseurs de mines belges et néerlandais. En contrepartie, les Pays-Bas assurent l'entretien des frégates belges. Cet arrangement permet d'économiser tant sur le plan matériel que sur celui du personnel, et il favorise également une meilleure connaissance du système. Mais comment se déroule la coopération? Le hangar à navires peut-il traiter suffisamment l'afflux?

Jurgen: *"Le planning joue un rôle important. Nous essayons de planifier les périodes d'entretien de façon à créer une séquence, mais de sorte qu'il y ait encore assez d'espace pour un éventuel entretien accidentel. Pour cette année, nous avons réussi à rester dans les limites de nos capacités. Nous devons bien sûr également tenir compte d'éventuelles interventions à l'étranger. Il est vrai que pour le moment nous avons fort à faire, mais grâce aux expériences acquises au cours d'une année de collaboration nous arrivons à faire face. Au début, la collaboration fut plus*



La Belgique a maintenant la responsabilité de l'entretien complet des chasseurs de mines néerlandais. Ceci signifie que nous avons la responsabilité, pour les deux nations, de l'entretien de onze navires."

Jurgen Hellebuyck



le Makkum à côté de l'hangar à Zeebruges (photo: Franky Bruneel)



Une chose est importante: le but final. Même si la manière de travailler est différente, nous poursuivons le même but. Les avantages de la collaboration sont cependant vite visibles.”

Ab Tielen

rude. Non seulement une vision différente, mais aussi, par exemple, des législations différentes formaient des points de discorde. Il y avait initialement de petites différences structurelles entre les navires, mais au fil des années tout s'est mieux harmonisé. A quelques exceptions près, les navires vont à présent des installations aux mêmes normes. Comme le réapprovisionnement se fait à partir d'un point central, on a réussi à ramener les différences à un détail négligeable qui n'a pas d'incidence sur l'organisation et l'exécution des travaux. De par leur entretien davantage préventif, les périodes d'entretien des navires belges étaient plus courtes que celles des navires néerlandais. Entre-temps nous avons effectué une manœuvre de rattrapage et comblé cette lacune.”

L'officier de liaison néerlandais assure une communication bien huilée

Même d'éventuelles différences de vue ne forment plus un obstacle. Là où auparavant une équipe néerlandaise complète suivait comme une ombre l'équipe belge, la communication passe à présent par l'officier de liaison. Quand des chasseurs de mines néerlandais rallient Zeebruges pour un entretien, le chef de projet et le commandement se concertent. L'entretien sera exécuté sous forme de projets qui seront sous-traités. On prévoit un ensemble standard de tâches d'entretien. Au moyen de tests

effectués tant en mer qu'à quai, nous pouvons décider si il y a plus ou moins de tâches à exécuter. Selon les résultats obtenus, nous élaborons un projet et par la suite une adjudication.

Jurgen: “Le projet-test de l'entretien annuel du Schiedam a démontré que nous pourrions bientôt accueillir au moins quatre chasseurs de mines néerlandais, dont trois pour leur entretien annuel et un pour son petit entretien. Si une autre nation nous demandait de pourvoir à l'entretien de leurs unités (semblables) de luttres contre les mines, nous devrions bien entendu revoir notre capacité. Pour le moment, le planning est rédigé et le personnel mis en place conformément à l'accord belgo-néerlandais.”

Ab: “Il y a quelques années de cela, on comptait en effet un grand groupe de néerlandais à Zeebruges. A présent, je suis avec un officier néerlandais à Bruxelles, le lien entre NAVLOG (la Direction logistique de la Marine belge) et la ‘Nederlands Marinebedrijf’ (l'équivalent de NAVLOG en Belgique). Mon rôle consiste à assurer la surveillance de l'entretien et de la gestion financière. L'entretien est maintenant quasi totalement géré par NAVLOG. Au début, la collaboration était un peu laborieuse. Collaborer avec un autre état ne se limite pas à la technique. Le défi consiste à dépasser nos différences culturelles, lesquelles étaient en première instance plus profondes que

je ne pouvais le supposer. Pour nous, Néerlandais, ce n'était point du tout facile de confier nos chasseurs de mines. Pour le moment presque la totalité de notre flotte de lutte contre les mines se trouve à Zeebruges. Il y eu parfois des malentendus, et notre façon directe de communiquer n'a pas toujours été appréciée. Une chose est importante: le but final. Même si la manière de travailler est différente, nous poursuivons le même but. Les avantages de la collaboration sont cependant vite visibles. NAVLOG est par exemple une organisation relativement petite mais extrêmement efficace. La disposition pratique du personnel est remarquable. Pour tout problème, il faut trouver et on trouvera une solution. Avec l'arrivée des navires néerlandais, la charge de travail de NAVLOG a quasi doublé. Cette année, le programme est bien rempli, ce qui constitue sûrement un défi. En plus des navires, la présence des équipages néerlandais à Zeebruges représente une charge supplémentaire sur le plan logistique au sein de la base navale. Mais je suis tout à fait confiant. Et quant à la capacité je ne vois aucun problème. A Den Helder nous n'avons pas le luxe d'un tel hangar pour nos navires."

Pensons à l'avenir

Pour les deux commandants, la collaboration a indubitablement fait ses preuves. Pas à pas, un long chemin a été parcouru, mais le but final n'est certainement pas encore atteint. Un tel changement est un travail de longue haleine mais il ne peut constituer un obstacle.

Ab: "La vie d'un marin est en fait simple: quand tu navigues, tu es loin de la maison. Quand un navire néerlandais vient à Zeebruges, il y a également son équipage. La majorité du personnel embarqué vient du Nord du pays, ce qui signifie que les allers et retours à la maison prennent beaucoup d'heures. Ces personnes sont aussi pendant les périodes d'entretien éloignées de leur domicile. Ce problème se pose également pour la Marine belge dont les frégates sont en entretien à Den Helder. Ceci a certainement un impact sur la vie familiale. Ici on peut encore chercher des arrangements afin de maintenir la motivation des équipages. En soi, la collaboration est unique dans ce sens qu'une nation confie entièrement la gestion de son matériel à une autre nation. Si nous voulons maintenir cette collaboration, nous devons penser à nous développer et à acquérir du matériel sur une base binationale. Le matériel et les systèmes doivent être dans la mesure des possibles semblables."

Jurgen: "De toute façon, il faut penser au futur. A un moment, il faudra remplacer les navires de lutte contre les mines, et finalement les frégates montreront également des signes de vieillesse. Pour ces raisons, il faut penser à des solutions possibles. Et la collaboration belgo-néerlandaise peut servir de terreau. Éventuellement, BENESAM pourrait s'étendre au BENELUX. Et le pas vers l'Europe ne serait-il pas un défi à relever? L'obstacle le plus important est en effet la diversité des équipements. Une solution possible serait d'envisager à l'avenir l'achat de matériel semblable, ou l'achat en commun de moyens. Il y a assez de possibilités pour approfondir et intensifier la collaboration. Regardez par exemple l'hélicoptère NH-90. Malgré de petites différences, ces appareils sont identiques."

texte: Dimitri Desmedt
traduction: Jean-Pol Hosdain



le commandant Jurgen Hellebuyck (photo: Jorn Urbain)



le commandant Ab Tielen (photo: Jorn Urbain)



Gino Vanhaverbeke tijdens zijn periode op het fregat F912 Wandelaar (foto: archieven Gino Vanhaverbeke)

Meer dan een kwarteeuw op zee



Als je een schip wilt bouwen, roep dan geen mannen bij elkaar om hout te verzamelen, het werk te verdelen en orders te geven. Leer ze verlangen naar de enorme, eindeloze zee." Deze woorden van Antoine de Saint-Exupéry zijn weinig meer dan de essentie van een marine. Het doet er weinig toe een grote vloot te hebben, als je niet in staat bent deze vloot met kundig en gemotiveerd personeel te bemannen. Mannen en vrouwen met een niet aflatende inzet om hun taken zo goed mogelijk uit te voeren, vaak onder moeilijke omstandigheden.

Op 14 november bracht divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent, samen met het

personeel, huldeaanmeester-chef Bart De Klerck en eerste kwartiermeester-chef Gino Vanhaverbeke voor een diensttijd van 25 jaar boord en aan eerste kwartiermeester-chef Didier Bouckaert voor maar liefst dertig jaar dienst op zee. Een portret...

Engagement, discipline en kameraadschap

Het lijkt een romantische gedachte: als jonge knaap een onbekende wereld vol avontuur induiken. Misschien vroeger nog meer dan vandaag. Wat drijft iemand om zich te engageren in de harde wereld van de Marine?

Bart: "Mijn vader heeft drie jaar gediend bij de Zeemacht. Hij maakte onder



Gino Vanhaverbeke krijgt zijn oorkonde voor 25 jaar dienst op zee uit handen van Divisieadmiraal Michel Hofman (foto: Jorn Urbain)

meer deel uit van de bemanning die de kustmijnenveger Knokke van de VS naar België moest overbrengen. Door de vele verhalen die hij me vertelde, ben ik bij de Zeemacht gekomen. Toen in januari 1980 mijn opleiding erop zat, mocht ik, dankzij goede resultaten, een schip kiezen. Mijn doel was om sowieso te varen, en aangezien de mijnenjager Bovesse dat jaar deel uitmaakte van de STANAV (Standing Naval Forces, nvdr.) was mijn keuze snel gemaakt. Enig minpuntje was evenwel dat het schip daags na het beëindigen van mijn opleiding al vertrok. Zodoende ben ik er zelfs niet meer in geslaagd nog naar huis te gaan. Ik herinner me dat mijn ouders toen nog naar Oostende zijn gekomen om me extra kleren te brengen.”

Gino: “Als geboren en getogen Oostendenaar heb je in ieder geval al een zekere voeling met de zee. Toen ik mijn legerdienst moest vervullen, heb ik het spoor gevolgd van mijn ooms die bij de Zeemacht waren. Ze konden honderduit vertellen over hun reizen en belevenissen. Dat sprak me aan. Als jong en avontuurlijk

vrijgezel ben ik dan ook blijven plakken. Het beeld van een zeeman en de realiteit stroken echter niet helemaal. Mijn eerste reis met het fregat Westhinder was meteen goed voor drie weken op zee alvorens een eerste haven aan te doen. Dat was uiteraard een zware dobber. Maar je leert relativeren, wat meteen ook nuttig is in het burgerleven. Misschien is dit ook een reden waarom ik het enerzijds wat jammer vind dat de legerdienst is opgeschort: jongens werden van moeders borst weggerukt en omgevormd tot mannen die leerden wat discipline en kameraadschap was.”

Onvergetelijke sprong in het ijle

Het leven op zee, de havenbezoeken, de collegialiteit. Het spreekt voor zich dat iedereen die zijn leven aan de zee wijdt, beschikt over heel wat gespreksstof en een vat vol herinneringen.

Gino: “Globaal gezien blijven de havenbezoeken het beste bij. Het grote verschil met op reis gaan is dat je een betere indruk krijgt van het échte leven ter plaatse



Het ergste blijft nog steeds wanneer je een collega verliest. Dát zet je pas aan het denken.”

Gino Vanhaverbeke



Bart De Klerck in 2011 aan boord van de Ag60 Godetia (foto: archieven Bart De Klerck)



Wanneer je geruime tijd met iemand samen vaart, ontstaat er onvermijdelijk een band. De sfeer aan boord van de MSO's was ronduit prachtig. Die bemanning was één hechte groep."

Bart De Klerck

en niet enkel de toeristische trekpleisters te zien krijgt. Van de elf Afrikareizen op mijn conto, kan ik wel zeggen dat Zaïre '87 met de Westhinder me het beste bijbleef. Het was immers al een tijd geleden dat de Belgische Marine daar nog was geweest."

Bart: "Ook een unicum was 'Asian Tour' met het fregat Wandelaar. Voor zover

ik weet, was dit de enige keer dat een Belgisch marineschip deze plaatsen heeft aangedaan. 'Asian Tour' was eigenlijk niks meer dan een handelsmissie. Er waren vertegenwoordigers mee aan boord, die in de havens publiciteitsstandjes opzetten. We werden uitgenodigd op ambassades en zo. Het commando besepte ook dat dit een 'once-in-a-lifetime'-opdracht was, en stond

gewillig excursies toe. Dat ik tijdens 'Asian Tour' mijn echtgenote heb leren kennen, maakt deze opdracht alleszins uniek. Een ander onvergetelijk moment was operatie Octopus in de Perzische Golf. Vooral het vertrek maakte een enorme indruk. Ik herinner me dat Reddy De Mey toen rechtstreeks verslag uitbracht voor de BRT. Het was als een sprong in het ijlle, omdat er weinig informatie over de bedoeling van onze aanwezigheid beschikbaar was. Voor het vertrek zijn er nog in allerijl aanpassingen uitgevoerd, want een schip uit de jaren '50 was totaal niet voorzien op operaties in een dergelijk gebied. Bepaalde ruimtes kregen airco, maar de wardroom en het CPO-verblijf beschikten niet over deze luxe. Aangezien het in deze laatste vertrekken uiteindelijk té warm werd, sliepen veel mensen in hangmatten op de buitendecken, of zelfs in de cafetaria. Met de mijnenjager Crocus heb ik in 1989 deelgenomen aan operatie Octopus 3. Qua platform was dat al een enorm verschil. Aan boord van de MSO-mijnenvegers leefden we met 33 personen in de voormess en 30 in de PO-mess. Er waren twee douches voor 60 man, toiletten zonder



de hoogzeemijnenjager M909 Bovesse (foto: archief Neptunus)



Divisieadmiraal Michel Hofman overhandigt Bart De Klerck zijn oorkonde voor 25 jaar dienst op zee (foto: Jorn Urbain)

deuren... Alles was nog wat primitief, er was bitter weinig privacy. Mocht je dit vandaag proberen met een jonge bemanning, dan zou het ontslagen regenen..."

Gino: "Het is inderdaad niet allemaal rozengeur en maneschijn. Ieder schip heeft zijn voor- en nadelen. Veel hangt af van de bemanning en soms van hun vermogen tot incasseren. Ook al was niet altijd alles even rooskleurig, ik heb me altijd geamuseerd. Uiteindelijk worden de negatieve aspecten teniet gedaan door de positieve elementen."

Bart: "Eerlijkheidshalve moet ik bekennen dat ik met oudere te worden soms al wat sneller geïrriteerd raak door occasionele geluidsoverlast aan boord."

Slapeloze nachten

'Smooth seas don't make skilled mariners'. Uiteraard maken stormen, slapeloze nachten, ongevallen en andere minder aangename zaken ook deel uit van het zeemansleven...

Bart: "Gelukkig is er in de loop der jaren veel verbeterd qua veiligheid. De open machinekamers kwamen de brandveiligheid zeker niet ten goede. Toen we bijvoorbeeld in 1988 terugkeerden uit de Golf, is er aan boord van de Bovesse brand uitgebroken. Als gevolg van een gebroken zeewaterleiding gutste er water op de hoofdschakelkast. Dit zorgde op zijn beurt voor een 'black out' en brand. Op dat moment bevond ik me op de buitendekken, in het

zonnetje. Als je dan plots veel zwarte rook de schouw ziet verlaten, weet je dat het menens is. Gelukkig hadden we nog voortstuwing, maar zonder positiebepaling, en met noodsturen moesten we ons een weg naar Brest zien te vinden om daar de nodige reparaties te kunnen uitvoeren."

Gino: "Het voorval met de Westhinder was ook wel even schrikken. Doordat we in de fjorden op een rots waren gevaaren, was er een scheur in de kiel ontstaan. Vooral de onzekerheid was onaangenaam. Na drie weken wachten in Bodø nam een Franse hoogzeesleper ons vooralsnog op sleeptouw. De eerste dagen hadden we te maken met slecht weer, wat gezien de toestand van het schip menigeen slapeloze nachten bezorgde. Dan dūrf je niet denken aan bijkomende calamiteiten, maar reken je op de beroepsernst van je collega's. Bij een effectieve calamiteit staat iedereen er voor de volle 100%."

Bart: "In 2010 is tijdens een storm een stuk van de voormast van het commando- en logistiek steunschip Godetia afgebroken en door een venster van de brug gekatapulteerd. Dat zorgde voor heel wat waterschade. Vooral de brug en het seinhuis deelden in de brokken."

Gino: "Het ergste blijft nog steeds wanneer je een collega verliest. Dāt zet je pas aan het denken. Tijdens de Amerikareis in 1993 zijn we Luc Lippens kwijtgeraakt. Een zoekactie leverde jammer genoeg geen resultaat... In minder aangename momenten moet je je kunnen optrekken aan je collega's. Ondertussen ben ik wel een beetje het luisterend oor aan boord. Misschien zien sommigen me wat als



het commando- en logistiek steunschip A 960 Godetia (foto: archief Neptunus)

vaderfiguur, of hebben ze vertrouwen in mij. Als syndicaal afgevaardigde weet ik dat een vertrouwenssfeer van uiterst groot belang is."

Bart: "Wanneer je geruime tijd met iemand samen vaart, ontstaat er onvermijdelijk een band, wat uiteraard niet betekent dat alle collega's hechte vrienden zijn. Maar ik herinner me dat de sfeer aan boord van de MSO's ronduit prachtig was. Die bemanning was één hechte groep. In de haven keken we wel eens naar een film die we op een groot wit laken projecteerden. De Nederlanders hadden ook 16 mm-films dus konden we die onderling uitwisselen..."

Gino: "De ene week een film in het Frans, de andere een in het Nederlands. Voor de rest speelden we een gezelschapsspel of kaartten we. Dat zorgde voor een geweldige sfeer en een gevoel van saamenhorigheid. Vroeger hadden we helemaal geen computers en dergelijke."

Een klein radertje in het geheel

Een persoon is maar een klein radertje binnen de 'machine marine'. Desondanks maakt ieder individu een verschil. Iedereen draagt bij tot het vervolmaken van een groter geheel. En zeevarenden kennen een onderlinge band, ongeacht nationaliteit of beroep.

Gino: "Het doet goed, te weten dat je inzet bijdraagt tot het bereiken van het einddoel. Tijdens de operatie Southern Breeze hebben de Belgische schepen heel goed werk geleverd. Dan geloof ik graag dat we daar een verschil hebben gemaakt. Volgens mij is het ook heel positief dat o.a. de Belgische Marine opleidingen en begeleiding verstrekt aan Afrikanen. En ik werk ook altijd graag mee aan speciale acties die scheepsbemanningen wel eens organiseren ten voordele van een goed doel, bijvoorbeeld het Kinderkankerfonds."

Bart: "Aan 'Sharp Fence' en 'Sharp

Vigilance' heb ik een goed gevoel over gehouden. Tijdens de boycot van Joegoslavië voerden we controle uit om illegale wapenleveringen tegen te houden. We mogen ook het belang van de anti-drugoperaties niet vergeten. Tijdens deze operaties voorzagen we ook wel eens bootvluchtelingen van water en eten. En het spreekt voor zich dat we elk ander vaartuig in nood proberen te helpen. Ook achteraf is er soms nog veel werk: wrakken opsporen, controle op lekken, opvissen van wrakstukken, enz..."

Het thuisfront

Zeelieden moeten soms woelige zeeën trotseren, zowel letterlijk als figuurlijk. Een goede onderlinge verstandhouding tussen collega's is noodzakelijk, maar ook de communicatie met het thuisfront is van primordiaal belang. Op alle niveaus is een blind vertrouwen nodig. Ook samenwerking is onontbeerlijk...



het fregat F913 Westhinder (foto archief Neptunus)

Bart: "Het is niet altijd gemakkelijk. Maar ik heb nooit spijt gehad van mijn keuze. In mijn carrière heb ik me slechts op één schip wat minder gelukkig gevoeld. En als er dan eens een familiaal probleem is, kun je veelal rekenen op de goede wil van de commandant. Het helpt ook al dat de communicatie veel is verbeterd: Van de brieven en postkaartjes naar internet en satelliettelefonie..."

Gino: "Alles in rekening genomen, zou ik het zeker opnieuw doen. Eventueel zou ik wel proberen om als onderofficier te starten. Soms heb ik het idee dat je als vrijwilliger wat blijft aanmodderen. Misschien had ik een sociale promotie moeten proberen, maar eens je aan boord zit in een goede sfeer, geraak (lees: wil) je er niet weg. Maar wat ik heb gezien en meegemaakt, kan niemand me nog ontnemen. Vreugde en verdriet liggen niet ver uit elkaar bij de marine."

Bart: "Aan boord van het fregat Wandelaar heb ik acht maanden doorgebracht met Bulgaren. Tot het einde was ik aan boord, tot aan de reis naar Bulgarije. Die heb ik niet meegedaan. De overname van de Wandelaar door de Bulgaren was een speciaal moment. Na vijftien jaar dienst op de E-71 fregatten deed het toch pijn om die schepen naar het buitenland te zien vertrekken. De samenwerking met de Koninklijke Marine is echter een positieve zaak, want op die manier kunnen wij ons nog fregatten veroorloven. Toch heb ik mijn



het fregat F912 Wandelaar (foto: archief Neptunus)



de hoogzeemijnenjager M902 Vanhaverbeke (foto archief Neptunus)



M902 VAN HAVERBEKE

twijfels bij de Nederlandse bedrijfsvoering die tot in alle gelederen doorsijpelt..."

Gino: "Je moet uiteraard een sterke partner hebben. Wij zijn op dat vlak ietwat egoïstisch. Laat ons niet vergeten dat de partner achter blijft en alles alleen moet zien te regelen. Mijn echtgenote heeft me altijd laten varen. Dankzij haar ben ik aan 25 jaar geraakt. Ik apprecieer een oorkonde voor mijn vaardienst enorm, begrijp me niet verkeerd. Maar ik denk dat een bloemetje voor mijn echtgenote hier meer op zijn plaats was geweest. Daarom is het nu tijd voor een walfunctie. Nu maak ik tijd voor huis, tuin en vooral gezin."

Bart: "Na een lange reis zijn de eerste dagen thuis soms wat onwennig. Je moet weer wennen aan het thuis zijn, maar evenzeer moet je familie wennen aan het feit dat je er weer bent. En soms valt wel eens het zinnetje 't Wordt tijd dat je weer gaat varen.'"

Trente ans de navigation

Avec plus de 11.000 jours de navigation, le 1er Quartier-maître-chef Didier Bouckaert a le droit de s'appeler un vrai navigant. En effet, depuis le début de sa carrière militaire en 1980 il a passé plus de 30 ans au sein de la Marine.

Didier: "Je me rappelle que j'étais au 'Petit Château', où on me demandait ce que je voulais faire à l'armée. Une fois qu'on comprenait qu'il n'y avait pas moyen de me persuader de faire autre chose, j'ai reçu ce que j'avais demandé, à savoir la Marine. Après mon service militaire je me suis engagé comme militaire de carrière. En 1985, mon contrat terminé, je suis rentré à la vie civile mais après dix mois je suis retourné à la Marine, tellement ça me manquait.

Comme milicien j'ai navigué à bord des dragueurs MSI. Après je suis passé aux MSO, avec lesquels j'ai fait STANAV après STANAV. Ce fut une belle période. Mon premier grand voyage eut lieu à bord du Vanhaverbeke. Au bout de quelques mois





Didier Bouckaert reçoit le charte d'honneur pour ses trente ans de service en mer (photo: Jörn Urbain)

nous fûmes relevés, en Angleterre, par le Dufour. J'ai remplacé un matelot qui n'avait pas envie de passer de longs mois en mer, et suis donc reparti pour une nouvelle période avec le Dufour. Pendant sept mois je ne suis pas rentré à la maison!

Dans ce temps on naviguait beaucoup plus et les périodes effectives de STANAV furent plus longues. Actuellement le nombre de jours de navigation diminue pratiquement chaque année. Au début de ma carrière à la Marine il y avait beaucoup de navires. Mais à partir de la fin des années 80 j'ai vu notre flotte se rétrécir d'année en année. D'autre part on oublie également de plus en plus les traditions navales, ce qui est riste. Nos traditions, il faut les maintenir.

Un danger réel

Une des croisières que je me rappelle vivement est sans doute l'opération Southern Breeze dans le golfe Persique. Ce fut une opération assez spéciale: il y avait un danger réel... d'autre part on y a fait la connaissance d'une autre culture. Il importe d'ajouter qu'à l'époque l'Iris avait

un équipage formidable. Mais, à part le Golfe, la Marine a participé à d'autres opérations importantes, telles Open Spirit, Baltic Ops... toutes visant à assurer la sécurité en mer. Une de nos autres tâches était le sauvetage en mer. Ainsi, avec le Crocus, nous avons repéré et sauvé trois personnes à bord d'une épave, tout près du Thornton; quelques minutes après leur transfert à bord du zodiac l'épave coula.

Par chance je n'ai pas trop souffert de tempêtes ou d'accidents. Sauf quand on s'est échoué en Norvège avec l'Aster; on n'avait plus de propulsion, la barre était bloquée et le navire était en train de dériver. Et à Tallinn on a souffert beaucoup de dégâts pendant une tempête. Bien qu'on puisse dire qu'une tempête a aussi un aspect positif: en effet, parfois on voit de très belles choses en mer pendant une tempête. C'est une expérience. Je pense quand même que le plus important à bord est d'essayer de résoudre les problèmes. Parfois il faut être diplomate."

Dimitri Desmedt



Je pense quand même que le plus important à bord est d'essayer de résoudre les problèmes. Parfois il faut être diplomate."

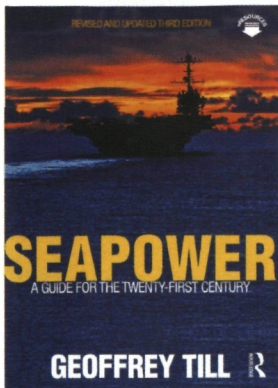
Didier Bouckaert

Boeken

Seapower

A Guide For The Twenty-First Century

- auteur: Geoffrey Till
- uitgever: Routledge (Taylor & Francis Group) – Londen en New York
- ISBN: 9780415622615 (hardback) – 978041562262 (paperback)
- pagina's: 412
- kostprijs: 43 euro (paperback)



In deze derde, geactualiseerde versie van 'Seapower: A Guide for the Twenty-First century' opent Professor Till met een nieuw hoofdstuk waarin hij vier dimensies van de zee schetst. Enerzijds karakteriseert hij hiermee het maritieme domein en het laat hem ook toe om de notie 'Seapower' in een ruimere context te definiëren. Vervolgens analyseert professor Till de rol van 'Seapower' in de geglobaliseerde wereld van de 21ste eeuw.

Hij suggereert daarbij twee mogelijke strekkingen die elk toonaangevend en verschillend zijn voor de manier waarop marines zich zullen positioneren in de 21ste eeuw. Enerzijds onderscheidt hij de postmoderne of systeem-georiënteerde benadering van de 'Collaborative Seapower' en anderzijds de meer traditionele, natie-staat-gerichte invulling van 'seapower'.

Op basis van de klassieke elementen van de maritieme strategie, waaronder 'sea control', 'sea command' en 'maritime power projection', geeft professor Till vervolgens een concrete invulling aan deze theoretische tweedeling. Daarbij bevinden de postmoderne marines zich in het hart van het globaliseringsproces en hechten ze een groot belang aan het collectief beveiligen van de zee en de maritieme infrastructuur, het uitvoeren van expeditieaire stabilisatieoperaties en het gezamenlijk beschermen van de 'global commons'. De meer traditionele invulling van 'Seapower' legt daarentegen de nadruk op het belang van 'sea control', de nucleaire afschrikking en de klassieke 'power projection'. Hoewel de meeste marines een hybride vorm van 'seapower' vertonen, laat deze benadering de lezer toe om beter inzicht te verwerven in de essentie en het belang van 'seapower' in de 21ste eeuw.

Het laatste hoofdstuk, ten slotte, wijdt professor Till bij wijze van voorbeeld aan de maritieme ontwikkelingen in Azië en de recente spanningen in de Zuid-Chinese Zee. Hoewel hij het contrast onderkent waarbij de marines in de regio van de Stille Oceaan zienderogen in omvang en capaciteit toenemen, terwijl deze van de Europese landen aan een snel tempo slinken, onthoudt professor Till zich van elke voorspelling over de toekomst in deze regio.

Professor Geoffrey Till is directeur van het Corbett Center for Maritime Policy van het King's College in Londen en is

een autoriteit op het vlak van maritieme strategie. Dit boek is dus een echte aanrader voor elke lezer, die zich wenst te verdiepen in internationale relaties en die begaan is met de rol van marines in de 21ste eeuw.

Jaarlijks nodigt de Leerstoel Maritieme Operaties van het Defensiecollege Professor Till uit voor het 'Maritime Strategy'-seminarie ten behoeve van de marineofficiërs die deelnemen aan de Hogere Stafopleiding.

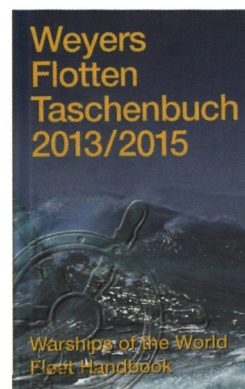
Carl Gillis

Neptunus mag een gesigneerd exemplaar van 'Seapower' weg-schenken. Om kans te maken op het boek, volstaat het om een mailtje te sturen naar neptunus.marine@mil.be waarin u ons uitlegt waarom u het boek zo graag wil winnen. Enkel abonnees van Neptunus kunnen deelnemen. Begin mei maken we de winnaar bekend via onze Facebookpagina.

Neptunus dispose d'un exemplaire autographié de 'Seapower'. Pour avoir une chance de gagner ce livre, envoyez-nous un e-mail (neptunus.marine@mil.be) et expliquez-nous pourquoi vous êtes si désireux de vous approprier cette œuvre. Ce petit concours est réservé aux abonnés de Neptunus. Au début du mois de mai, le nom du vainqueur sera publié sur notre page Facebook.

Weyers Flottentaschenbuch 2013-2015 Warships Of The World – Fleet Handbook

- auteur: Werner Globke
- uitgever: Mönch Publishing Group
- Heilsbachstrasse 26 - 53123 Bonn - Duitsland
- www.mpgbonn.de
- horst.jung@mpgbonn.de
- ISBN: 9783763745197
- afmetingen: 195 x 125 x 40 mm.
- kostprijs: 72 euro + portkosten



Dit is de 68ste uitgave van de tweetalige 'Weyers' (Duits en Engels), voor het eerst gepubliceerd in 1900, meer dan een eeuw geleden dus. Sinds lange tijd wordt dit maritieme standaardwerk internationaal erkend als zeer betrouwbaar, dankzij zijn uiterst accurate en gedetailleerde gegevens.

Deze nieuwe uitgave omvat alle actuele en waardevolle inlichtingen in verband met de 172 oorlogsvloten ter wereld. De gegevens zijn degelijk geklasseerd per scheepstype (vliegdekschepen, duikboten, kruisers, fregatten,

enz...), met vermelding van rompnummer en naam. Verdere data omvatten het bouwjaar, de afmetingen, waterverplaatsing, voortstuwing, bewapening, snelheid, bemanning, e.d. Uiteraard krijgt u alle nuttige details over geleide wapens, artillerie, luchtafweer, torpedo's, alsook vliegtuigen en helikopters.

De 'Weyers' is een stevige hardback in kleur en telt meer dan duizend bladzijden. Op vier pagina's krijgt u ook een overzicht van de 172 vlaggen. Een overzichtelijke index laat toe om onmiddellijk elk schip met foto en tekening te lokaliseren. Het boek bevat 985 kleurfoto's en 1662 schetsen en dekplannen.

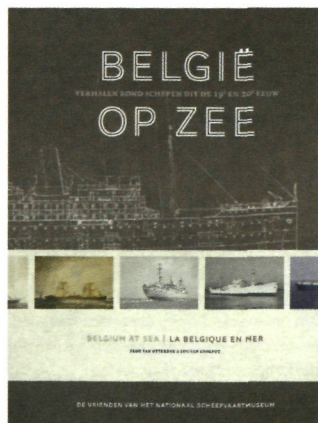
Elke uitgave is telkens opnieuw een echte aanrader voor de geïnteresseerde 'ship lovers'. De prijs-kwaliteitsverhouding is zeer eerlijk.

Louis Van Cant

België Op Zee

Verhalen rond schepen uit de 19e en 20e eeuw

- auteurs: Flor Van Otterdyk en Luc Van Coolput
- uitgever: De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum vzw
Boechoutsesteenweg 146
2540 Hove
- vanherck.raymond@telenet.be
- pagina's: 256
- formaat: 240 x 315 mm.
- vierkleurendruk, harde kaft, met buikband
- kostprijs: 45 euro



Florent Van Otterdyk (°1945) is jarenlang journalist bij het maritiem dagblad Lloyd Anverso/De Loyd geweest. Hij bouwde een omvangrijk documentatie- en beeldarchief uit over de Belgische handelsvloot en marine. Ook Luc Van Coolput (°1944) is een specialist wanneer het gaat over de Belgische koopvaardij. Zijn archief gaat terug tot in de 19e eeuw.

In Nautilus, het maritiem maandblad van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege, verschijnt sinds 2005 de rubriek 'De Belgische Vlag van Toen', met alternerend een verhaal van Van Otterdyk (schepen van de 20ste eeuw) en van Van Coolput (schepen van de 19de eeuw). Dit boek bevat een selectie van de tachtig beste artikelen. Stuk voor stuk zijn het pareltjes van ongekende anekdotes en historische wetenswaardigheden. De illustraties bestaan voor het leeuwendeel uit eerder onuitgegeven materiaal, afkomstig uit de collecties van de auteurs. Er zijn talloze reproducties van historische tekeningen en schilderijen, archiefbeelden uit kranten, postkaarten, boeken, enz...

Het omvangrijke archief van de auteurs stak (te) lang onbenut en ongekend in hun archiefkasten. Voor wie interesse heeft in de rijke traditie van koopvaardijsschepen die ooit de Belgische driekleur in hun mast voerden, is dit een ware grot van Ali Baba. Het boek is verkrijgbaar bij de uitgever en is ook te koop in het Antwerpse MAS.

Franky Bruneel

Miniships

Miniship Belgium 2014

Ook in 2014 vindt in Antwerpen maandelijks een bijeenkomst plaats, voor verzamelaars van minischepen uit België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en soms nog uit verder gelegen landen.

Deze ontmoetingsdagen gaan telkens door op de derde zaterdag van de maand, vanaf 9.30 u., in de Captain's Lounge van de VVW (Vlaamse Vereniging voor Watersport), Beatrijslaan 27, 2050 Antwerpen (Linkeroever). Alles draait rond 'waterlijn'-scheepsmodellen in de miniatuurformaten 1/1250 en 1/1200, maar u vindt er ook scheepvaartboeken, geschilderde scheepsportretten en scheepsfoto's. Er zijn telkens een veertigtal verzamelaars aanwezig.

Miniship Belgium is gemakkelijk te bereiken met het openbaar vervoer. De tramlijnen 3, 5, 9 en 15 houden halt aan het Frederik van Eedenplein. Van daaruit wandelt u naar de Schelde en slaat u rechts de Beatrijslaan in. De Captain's Lounge is te bereiken op +32(0)3/219.08.38.

Meer info over Miniship Belgium vindt u bij volgende contactpersonen:

Louis Van Cant
Populierenlaan 3 / B.7
2020 Antwerpen
tel. +32(0)3/216.98.28
e-mail: louisvancant@antwerpen.be

Anton Van der Jeugt
Koning Albertlaan 208
9000 Gent
tel. +32(0)9/221.37.68

Bram Gorter
Burgemeester de Jonghkade 30
3143 CC Maassluis
Nederland
tel. +31(0)10/590.41.56 of +31(0)10/592.51.19



Godetia: cap sur l'Afrique occidentale avec triple mission

Le navire de commandement et de soutien logistique Ag60 Godetia est parti le dimanche 23 mars à destination du golfe de Guinée pour une mission d'une durée de trois mois. Il y participera aux programmes 'Africa Partnership Station' et 'Maritime Capacity Building', et en outre, à la demande de plusieurs ONG, il transportera des marchandises de secours vers différents pays africains.

'Africa Partnership Station' est une initiative internationale qui vise à améliorer la sécurité maritime dans la région par la formation et la professionnalisation des marines et garde-côtes en Afrique occidentale. Des entraînements communs avec les nations côtières doivent avoir pour effet qu'à terme ces nations puissent garantir elles-mêmes la sécurité du trafic maritime international (lutte contre e.a. la pêche illégale, le trafic d'êtres humains et de stupéfiants, la contrebande d'armes, le vol de pétrole et la piraterie).

En outre le Godetia prêtera assistance au 'Belgian Maritime Threat Awareness & Reporting' (BEMTAR) et au 'Maritime



Analysis and Operations Centre

Narcotics' (MAOCN) dans le cadre de la lutte contre la piraterie, le trafic de drogue et la pêche illégale. A cette occasion une quinzaine d'instructeurs, spécialement embarqués à cet effet à bord du Godetia, y entraîneront (Real Life Support) des militaires du Bénin, de la République du Congo (Brazzaville), du Maroc, du Gabon et du Togo.

Durant cette mission le Godetia livrera 270m³ de marchandises de secours

à divers pays, à savoir la Gambie, le Gabon, la République démocratique du Congo, le Congo Brazzaville et le Bénin. Ces marchandises sont originaires de plusieurs ONG et destinées à e.a. des hôpitaux et des écoles.

Le Godetia et ses 87 membres d'équipage sont sous le commandement du capitaine de corvette Luc Desanghere. Le 20 juin le navire rentrera à son port d'attache Zeebrugge.



het vertrek van de Ag60 Godetia / le départ du Ag60 Godetia (foto/photo: Philip Loose)

Le Secrétaire d'Etat à la Politique Scientifique et des étudiants à bord du Belgica

Le vendredi 21 mars 2014, monsieur Philippe Courard, le Secrétaire d'Etat à la Politique Scientifique a emmené une quarantaine d'élèves de cinquième et sixième secondaires de Vielsalm et d'Anderlecht à bord du navire de recherche océanographique Ag62 Belgica. Les élèves ont suivi une visite guidée du navire, mais ont aussi du retrousser leurs manches. A quatre endroits, ils ont pris des échantillons d'eau et de fond marin et ont noté différents paramètres physiques. Ils ont aussi pu aider à trier les résultats de la pêche du jour.



foto: KBIN – OD Natuur / photo: IRSNB – DO Nature



Godetia voor drievoudige opdracht naar West-Afrika

Het commando- en logistiek steunship A960 Godetia is op zondag 23 maart vertrokken naar de Golf van Guinee voor een opdracht van drie maanden. Naast deelname aan de programma's 'Africa Partnership Station' en 'Maritime Capacity Building' zal de Godetia op vraag van verschillende NGO's hulpgoederen transporteren naar verschillende Afrikaanse landen.

'Africa Partnership Station' is een internationaal initiatief om de maritieme veiligheid in de regio te verbeteren door het opleiden, ondersteunen en verder professionaliseren van West-Afrikaanse marines en kustwachten. Gezamenlijke trainingen met kustnaties moeten ertoe leiden dat deze landen op termijn zelf kunnen instaan voor de veiligheid van de internationale scheepvaart (bestrijding van o.a. illegale visvangst, mensen- en wapensmokkel, drugstrafiek, olidiefstal en piraterij).

Het schip zal bovendien steun verlenen aan de 'Belgian Maritime Threat Awareness & Reporting' (BEMTAR) en het 'Maritime Analysis and Operations Centre Narcotics' (MAOCN) in de strijd



het vertrek van de A960 Godetia / le départ du A960 Godetia (foto/photo: Philip Loose)

tegen piraterij, drugssmokkel en illegale visserij. Tevens wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om training (Real Life Support) te geven aan boord van de Godetia, aan de militairen van Benin, de Republiek Congo (Brazzaville), Marokko, Gabon en Togo. Hiervoor schepen vijftien lesgevers in op de Godetia.

⚓ Tijdens deze opdracht zal de Godetia 270 m³ hulpgoederen brengen naar Gambia, Gabon, de Democratische

Republiek van Congo, Congo Brazzaville en Benin. Deze humanitaire vracht is afkomstig van verschillende NGO's en bestemd voor projecten in o.a. ziekenhuizen en scholen.

De Godetia en zijn 87 bemanningsleden staan onder bevel van korvetkapitein Luc Desanghere. Op 20 juni keert het schip terug naar zijn thuishaven Zeebrugge.



foto: KBIN – OD Natuur / photo: IRSNB – DO Nature

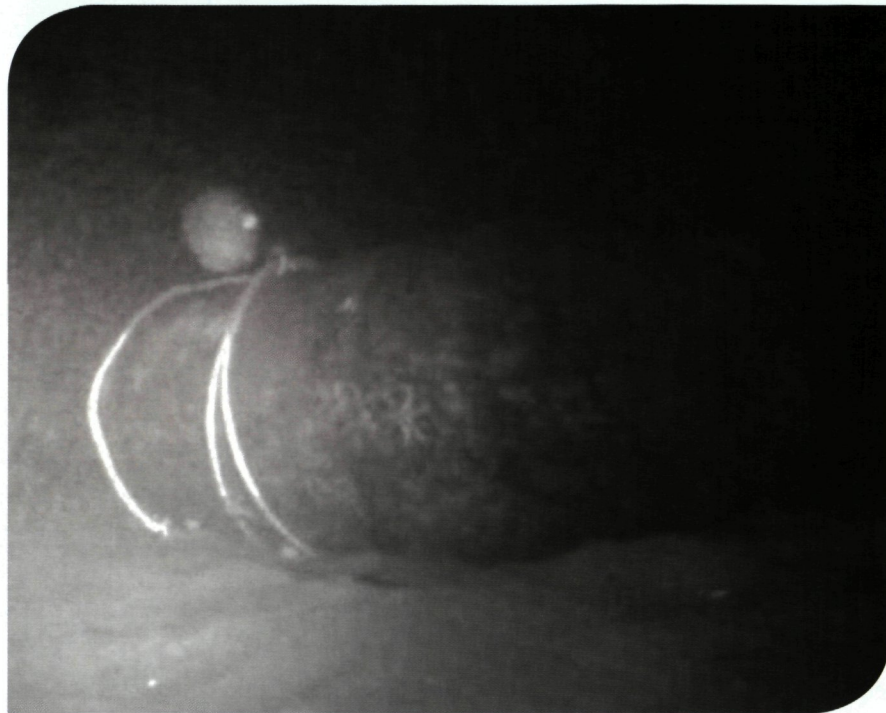
Staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid met leerlingen aan boord van de Belgica

⚓ De heer Philippe Courard, Staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid, is op vrijdag 21 maart ingescheept op het oceanografisch onderzoeksschip A962 Belgica. Veertig leerlingen van middelbare scholen uit Vielsalm en Anderlecht vergezelden hem. Ze kregen een rondleiding op het schip maar moesten ook zelf de handen uit de mouwen steken. Op vier plaatsen mochten ze water- en bodemstalen nemen en de parameters noteren. Ze mochten ook de vangst van de dag sorteren.



Le chasseur de mines Crocus détruit une bombe d'avion

Le jeudi 13 mars le chasseur de mines Crocus a détruit une bombe d'avion datant de la seconde guerre mondiale. La bombe, qui avait été découverte et signalée par un chalutier, se trouvait à quelque 25 km de la côte belge. Le Crocus se trouvait dans les environs où il effectuait des exercices de chasse aux mines dans le cadre de son programme d'entraînement. Il lui fallut peu de temps pour localiser l'engin au moyen de son sonar. Les plongeurs du bord placèrent une charge explosive sur la bombe et la firent exploser à quatre heures du matin. Peu après la zone fut déclarée à nouveau ouverte au trafic maritime.



sonarbeeld van de vliegtuigbom / image sonar de la bombe (foto/photo: M917 Crocus)

Le chasseur de mines Narcis fait goûter la mer à des candidats à un job à la Marine

Depuis la suppression du service militaire la Défense est une grande inconnue pour la plupart des jeunes. Mais en vue du recrutement la Marine organise régulièrement des activités pour se présenter aux jeunes. Pensons par exemple au Navy Days, le jobday, les visites à la base maritime, les centres d'information et les stages pour jeunes. Chaque année il est prévu également quelque cinq jours en mer pour les centres d'information. Des jeunes qui envisagent une carrière à la Marine ont la possibilité de passer une journée en mer à bord d'un navire de la Marine. C'est ainsi qu'une vingtaine de candidats gagnèrent la mer le 5 mars dernier à bord du M923 Narcis. Ils y eurent l'occasion de vivre la vie à bord d'un navire. Tous les départements du bord ouvrirent largement leurs portes et les membres d'équipage partagèrent leur expérience avec les éventuels futurs candidats. Plusieurs démonstrations et

exercices complétèrent la journée. Un  d'information dans ta province (voir job à la Marine t'intéresse? N'hésite pas  www.mil.be). à te mettre en rapport avec le centre



(foto/photo: Hubert Rubbens)



het aftellen voor de explosie / le décompte avant l'explosion (foto/photo: M917 Crocus)

Mijnenjager Crocus vernietigt vliegtuigbom

Op donderdag 13 maart heeft de mijnenjager M917 Crocus een vliegtuigbom uit de Tweede Wereldoorlog vernietigd. Die bevond zich op zo'n 25 kilometer voor de Belgische kust en was door een vissersschip opgemerkt en gerapporteerd. De Crocus was in de buurt omdat het schip mijnenjachtoperaties uitvoerde in het kader van zijn voorziene oefenprogramma. Met behulp van de sonar kon de Crocus het tuig snel lokaliseren. De boordduikers plaatsten een vernietigingslading op de bom en brachten die om vier uur in de ochtend tot ontploffing. Kort daarop werd de zone weer vrijgegeven voor de scheepvaart.



Mijnenjager Narcis laat kandidaten voor een job bij de Marine van de zee proeven

Sinds de dienstplicht is opgeschort, is Defensie voor een aanzienlijk deel van de jongeren een grote onbekende. Met het oog op rekrutering organiseert de Marine echter regelmatig activiteiten waarop ze zich aan de jeugd voorstelt. We denken hierbij aan de Navy Days, de jobdag, de bezoeken aan de marinebasis, het gespecialiseerd informatiecentrum en de jongerenstages. Er zijn per jaar ook een 5-tal vaardagen ten behoeve van de informatiecentra. Jongeren die een loopbaan bij de Marine ambiëren, kunnen dan een dagje op zee met een marineschip. Zo kozen op 5 maart twintig potentiële kandidaten het ruime sop met de mijnenjager M923 Narcis. Zo konden ze het boordleven aan den lijve ondergaan. Alle boorddepartementen hebben hun deuren wijd opengezet en de bemanningsleden hebben hun ervaring gedeeld met hun eventuele toekomstige collega's. Tal van demo's



(foto/photo: Hubert Rubbens)

en oefeningen maakten het plaatje compleet. Heb jij ook interesse in een job bij de Marine? Neem vrijblijvend contact met het informatiecentrum in jouw provincie (zie www.mil.be).





Het VSW-team traint in Den Helder / Le team VSW s'entraîne à Den Helder
(foto/photo: team VSW)

Equipe VSW belge à Den Helder (NL)

Du 24 au 28 février l'équipe VSW (Very Shallow Waters) de la Marine belge prit part pour la première fois à 'Joint Protectors', un exercice de protection portuaire à Den Helder. Grâce au matériel technologique avancé (le Remus) l'équipe VSW peut également explorer le fond de la mer dans des eaux peu profondes, à la recherche d'objets suspects. Le Remus est un appareil sous-marin autonome qui au moyen de son sonar filme le fond de la mer à des profondeurs de 30 à 100 mètres. En raison des menaces croissantes sur le plan mondial, le développement et la durabilité des moyens de protection des ports s'impose. L'exercice 'Joint Protectors' fut l'occasion idéale pour tester de concert les moyens disponibles. Une fois de plus l'excellente collaboration entre la Belgique et les Pays-Bas a prouvé son efficacité.



foto/photo: Jorn Urbain

La cloche du bord du M 924 Primula de retour à la ville-marraine Willebroek

Il est de coutume à la Marine que durant une longue période d'entretien d'un navire sa cloche soit confiée à la ville-marraine. En l'occurrence c'est le cas du M924 Primula qui vient de terminer une longue et intense période d'exercices en mer. Le vendredi 28 février le 1er lieutenant de vaisseau Steven Seys, le commandant du Primula, et une délégation de l'équipage ont remis la cloche à leur ville-marraine Willebroek. Monsieur Eddy Bevers, le bourgmestre, l'accepta avec beaucoup de plaisir. Il nous assura que la cloche serait dans de bonnes mains jusqu'à ce que le nouveau commandant du Primula vint la reprendre, avant d'entamer de nouvelles aventures.





Belgisch VSW-team traint in Den Helder (NL)

Van 24 tot 28 februari nam het VSW-team (Very Shallow Waters) van de Belgische Marine voor het eerst deel aan 'Joint Protectors', een oefening havenbescherming in Den Helder (NL). Dankzij zijn hoogtechnologisch materiaal (de Remus) kan het VSW-team ook in ondiepe waters de zeebodem afspeuren, op zoek naar verdachte voorwerpen. De Remus is een autonoom onderwatertoestel dat met een eigen sonar de zeebodem filmt in dieptes van 3 tot 100 meter. Door de toenemende dreiging op wereldvlak, is er nood aan ontwikkeling en bestendiging van de beschermingscapaciteit in havens. De oefening 'Joint Protectors' was een uitgelezen kans om de beschikbare middelen gezamenlijk te testen. Opnieuw heeft de uitstekende samenwerking tussen België en Nederland haar doeltreffendheid bewezen.



Het VSW-team traint in Den Helder / Le team VSW s'entraîne à Den Helder (foto/photo: team VSW)

Scheepsbel M924 Primula terug in peterstad Willebroek

Bij de Marine is het een traditie dat de petersteden van de schepen instaan voor de bewaring van de scheepsbel, wanneer hun schip een lange onderhoudsperiode heeft. Dit is nu het geval voor de mijnenjager M924 Primula, die er het afgelopen jaar een druk en intens vaarprogramma heeft opzitten. Op vrijdag 28 februari hebben luitenant-ter-zee 1ste klas Steven Seys – de commandant van de Primula – een delegatie van de bemanning de scheepsbel naar peterstad Willebroek gebracht. Burgemeester Eddy Bevers nam de scheepsbel met plezier in ontvangst. Hij verzekert de Marine dat de bel in goede handen is, tot de nieuwe commandant van de Primula ze komt ophalen, op weg naar nieuwe avonturen.



foto/photo: Jorn Urbain





L'Ag50 Valcke et l'Ag63 Stern contrôlent la pêche conjointement

Du 17 février au 1er mars les navires RDS (Ready Duty Ships) Valcke et Stern ont patrouillé de concert dans les eaux territoriales belges. L'accent était mis sur le contrôle de petits bateaux rapides et celui de la pêche pour le compte du ministère de l'Agriculture et de la Pêche. Le but était de vérifier si les pêcheurs pêchaient dans la zone qui leur avait été attribuée, s'ils ne dépassaient pas le quorum et ne pêchaient pas des poissons de taille réduite, mettant ainsi en péril les stocks de poisson en mer du Nord. Le Stern patrouillait devant la côte ouest, tandis que le Valcke reçut l'ordre de contrôler minutieusement la côte est. A côté de cette mission classique d'un navire RDS les deux navires ont également amplement testé le système de communication Astrid. Tous les services de sécurité utilisent ce réseau qui est d'une importance cruciale pour le déploiement de la flotte en cas de calamité. Durant ces patrouilles la 40me escadrille de Koksijde s'entraînait avec un hélico Alouette III; au moyen de 'winching' ils descendirent du matériel à bord du Ag50Valcke.

Distinction Néerlandaise pour un capitaine de corvette belge

Le capitaine de corvette Leon Schepens a reçu la médaille néerlandaise du 'Souvenir de la paix en opération', le 26 février 2014. Il l'a obtenue pour sa participation à l'opération Atalanta, mission européenne de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes. Schepens a reçu la médaille des mains du commandeur néerlandais Peter William Lenselink, ancien commandant de la flotte de l'opération. "Aujourd'hui, est un jour particulier parce que je peux remettre une médaille néerlandaise à un militaire belge. Cela se produit rarement et me procure un immense plaisir" a-t-il déclaré. D'août à décembre 2013, le capitaine de corvette Schepens était



de Ag50 Valcke op visserijwacht / le Ag50 Valcke en garde-pêche (foto/photo: Jorn Urbain)



KVK Leon Schepens ontvangt de Nederlandse medaille 'Herinnering Vredesoperaties' / le CPC Leon Schepens reçoit la médaille néerlandaise du 'Souvenir de la paix en opération' (foto / photo: Jurgen Braekevelt)

responsable des opérations courantes depuis le navire de commandement Johan de Witt. Il planifiait des missions de reconnaissance pour les avions faisant partie de l'opération Atalanta. Si ceux-ci remarquaient un bateau suspect, Schepens envoyait l'un des navires de la flotte afin de le contrôler. Il a

ainsi contribué à l'arrestation de douze pirates. Pour lui, cette médaille, reçue des mains du commandeur, revêt une importance particulière. "Je sais qu'il a été difficile pour le commandeur de m'attribuer cette médaille personnellement. J'apprécie énormément", conclut-il.



A950 Valcke en A963 Stern samen op visserijcontrole

Van 17 februari tot 1 maart hebben de RDS-schepen (Ready Duty Ships) Valcke en Stern gelijktijdig gepatrouilleerd in de territoriale wateren voor de Belgische kust. De nadruk lag op het controleren van kleine snelle vaartuigen en het uitvoeren van visserijcontroles in opdracht van het Ministerie van Landbouw en Visserij. De bedoeling is om na te gaan of de vissers in de hen toegewezen zone vissen, niet over het toegestane quotum gaan en of ze geen te kleine vissen vangen, waardoor ze het visbestand in de Noordzee ernstige schade toebrengen. De Stern patrouilleerde voor de westkust terwijl de Valcke de opdracht kreeg om de oostkust met argusogen te bewaken. Naast deze klassieke opdracht van een RDS-schip, hebben de Stern en de Valcke ook het communicatiesysteem Astrid uitvoerig getest. Alle veiligheidsdiensten maken gebruik van dit netwerk. Het is van cruciaal belang voor de inzet van de vloot bij calamiteiten. Tijdens de patrouilles oefende het 40ste Smaldeel van Koksijde met een Alouette III-helikopter. Via een 'winching' brachten ze materiaal aan boord van de A950 Valcke.



oefening met A950 Vacke en Alouette III / exercice avec le A950 Valcke et un hélicoptère Alouette III
(foto/photo: Jorn Urbain)

Nederlandse onderscheiding voor Belgische korvetkapitein

Korvetkapitein Leon Schepens heeft op 26 februari 2014 de Nederlandse medaille 'Herinnering Vredesoperaties' ontvangen. Die kreeg hij voor zijn deelname aan operatie Atalanta, de Europese missie tegen piraterij voor de kust van Somalië. Schepens ontving de medaille uit handen van de Nederlandse commandeur Peter Willem Lenselink, de toenmalige vlootcommandant van de operatie. "Het is vandaag een bijzondere dag, want ik mag een Nederlandse medaille uitreiken aan een Belgische militair. Dat gebeurt erg zelden en het doet mij erg veel plezier dat ik dat kan doen", verklaarde die.



links/à gauche: KVK Schepens – rechts/à droite: commandeur Peter Willem Lenselink
(foto/photo: Jurgen Braekevelt)

Korvetkapitein Schepens was van augustus tot december 2013 verantwoordelijk voor de lopende operaties vanop het Nederlandse commandoschip Johan de Witt. Hij gaf verkenningsoopdrachten aan de vliegtuigen die deel uitmaakten van operatie Atalanta. Indien zij een verdacht vaartuig opmerkten, stuurde Schepens een van de Atalanta-schepen om het te

controleren. Zo lag hij mee aan de basis van de aanhouding van twaalf piraten. Voor Schepens betekende het veel dat hij de medaille uit handen van de commandeur zelf mocht ontvangen. "Ik weet hoeveel moeite de commandeur heeft gedaan om die medaille persoonlijk te kunnen overhandigen. Dat waardeer ik enorm", besluit hij.



Donation de 2.200 euros par la Marine à l'Œuvre Royale Ibis

Le bureau organisateur des Navy Days a, en date du lundi 24 février, remis un chèque de 2.200 euros à l'asbl Œuvre Royale Ibis. Cet argent provenait de la vente des programmes pendant les Navy Days qui eurent lieu, l'année passée, les 6 et 7 juillet à la base marine de Zeebrugge. L'Œuvre Royale Ibis offre un environnement familial, sûr, pluraliste et maritime à 110 garçons de 9 à 15 ans. L'institut offre tous les services de base au sens le plus large du mot: soins, enseignement, protection, assistance sociale et émotionnelle, suivi en cas de problèmes etc...



vlnr / de gauche à droite: Philip Declercq (directeur Ibis), OMC Ivo Daniëls (MAC Navsupport), FKP Martin Van Cleven (Commandant Navsupport), VAM (b.d.) Willy Herteleer (voorzitter/president Ibis), 1LZ Nico Defer (XO Navsupport) & 1LZ Rudi Vanherle (XO Navsupport) (foto/photo: Hubert Rubbens)

Des attachés militaires visitent la Marine

Le 20 février la Marine reçut une délégation d'attachés militaires ou représentants militaires auprès des ambassades. L'accent fut mis sur la visite du Centre de Compétence de la Marine à St-Kruis (Bruges). L'Amiral de division Hofman, commandant de la Composante Marine, souhaita la bienvenue aux attachés. Ensuite le capitaine de frégate Stefaan Boddin, commandant du centre de compétence, fit un exposé sur la structure et le fonctionnement des écoles. Après une visite à ces diverses écoles, les invités se rendirent au 'Damage Control Centre' de la Marine à Ryckevelde, où les nouvelles recrues de la Marine firent une démonstration des connaissances qu'ils ont acquises durant leur formation anti-incendie.



bezoek van de defensie-attaché's aan de Marine / visite des attachés de défense à la Marine (foto/photo: Hubert Rubbens)



directeur Philip Declercq en zijn ibisjongens / le directeur Philip Declercq et ses garçons de l'Ibis
(foto/photo: Hubert Rubbens)

Marine schenkt 2.200 euro aan vzw Koninklijk Werk Ibis

Het organisatiebureau van de Navy Days (in de volksmond gekend onder de benaming 'vlootdagen') heeft op maandag 24 februari een cheque van 2.200 euro overhandigd aan vzw Koninklijk Werk Ibis. Het geld was afkomstig van de verkoop van programmaboekjes tijdens de voorbije Navy Days die vorig jaar plaatsvonden op 6 en 7 juli in de marinebasis van Zeebrugge. K.W. Ibis biedt een gezinsvervangende, veilige, pluralistische en maritieme leefomgeving aan 110 jongens tussen 9 en 15 jaar. Het instituut verzekert zorgverbreding in de ruimste zin van het woord: basisbehoeften en -verzorging, onderwijs, bescherming, sociale en emotionele begeleiding, opvolging bij probleemsituaties, enz...

Militaire attaché's bezoeken Marine

Op 20 februari ontving de Marine een delegatie van militaire attaché's of militaire vertegenwoordigers bij een ambassade. De klemtoon lag op het bezoek aan het Competentiecentrum van de Marine in Sint-Kruis (Brugge). Divisieadmiraal Hofman, Commandant van de Marinecomponent, heette de attaché's welkom. Daarna gaf fregatkapitein Stefaan Boddin, Commandant van het competentiecentrum, een uiteenzetting over de structuur en de werking van de scholen. Na die verschillende scholen te hebben bezocht, trok het gezelschap naar het 'Damage Control Centre' van de Marine in Ryckvelde. Daar demonstreerden de nieuwe rekruten van de Marine de kennis die ze hebben opgedaan tijdens hun opleiding brandbestrijding.



bezoek van de defensie-attaché's aan de Marine / visite des attachés de défense à la Marine
(foto/photo: Hubert Rubbens)



foto/photo: Yves De Mil

Derniers examens pour le F930 Leopold I

La frégate multifonctionnelle F930 Leopold I a entamé le mardi 18 février la sixième et dernière partie de son SARC (Safety And Readiness Check). Ce cycle complet de tests est nécessaire pour préparer la frégate et son équipage à des missions pour l'OTAN. Chaque navire, qu'il soit nouveau dans la flotte ou qu'il sorte d'une période de grand entretien, doit subir ces tests. Grâce au professionnalisme de l'équipage et son excellent esprit d'équipe le Leopold I passa sans problèmes les modules SARC précédents. Ceux-ci eurent lieu en Belgique et aux Pays-Bas. Pour les parties 5 et 6 la frégate mit le cap sur Plymouth. SARC 5 prépare navire et équipage au

'vrai travail'. Ainsi des 'weekly wars' furent prévus au programme. Il s'agit de guerres fictives pendant lesquelles des inspecteurs britanniques suivent l'équipage de façon approfondie et l'évaluent minutieusement. Ces inspecteurs appartiennent à l'élite de la Royal Navy. Durant SARC 6 la frégate a subi un dernier contrôle global. Cette fois-ci ce fut même l'OTAN qui évalua la capacité du navire d'effectuer diverses missions. Après cette série de SARC un navire reste opérationnel durant trois à quatre ans. Après cinq semaines d'entraînement intensif le Leopold I rejoignit Den Helder (NL) fin mars. A partir du 28 septembre la frégate participera à l'opération Atalanta, la mission de lutte anti-piraterie de l'Union Européenne dans la Corne de l'Afrique, au large des côtes somaliennes.

Nouveau commandant pour le Mg21 Lobelia

En date du vendredi 21 février le lieutenant de vaisseau de 1ère classe reçut le commandement du chasseur de mines Lobelia. C'est l'amiral Hofman qui le confirma dans ses nouvelles fonctions. Le Lobelia a subi une période d'entretien de six mois et suit en ce moment un programme de commissionnement intensif, de façon à ce qu'il puisse être déployé à partir du mois d'octobre en vue de diverses missions.



1LZ Kockx (midden) met zijn gezin en divisieadmiraal Hofman, Commandant van de marinecomponent / 1LV Kockx (au milieu) avec son famille et l'amiral de division Hofman, le Commandant de la Composante Marine (foto/photo: Jorn Urbain)



foto/photo: Yves De Mil

Laatste examens voor F930 Leopold I

Het multifunctionele fregat F930 Leopold I is op dinsdag 18 februari begonnen aan het zesde en laatste deel van zijn SARC (Safety And Readiness Check). Deze complete cyclus van testen is nodig om het fregat en zijn bemanning klaar te stomen voor NAVO-opdrachten. Elk schip dat nieuw in de vaart of uit een groot onderhoud komt, moet deze oefeningen doorlopen. Het professionalisme van de bemanning en een opperbeste teamspirit leidde de Leopold I probleemloos door de vorige SARC-modules. Die vonden plaats in België en Nederland. Voor deel vijf en zes zette het fregat koers naar Plymouth (UK). SARC 5 stoomt schip en bemanning klaar

voor het echte werk. Zo staan er onder meer 'weekly wars' op het programma. Dit zijn fictieve oorlogen waarbij Britse inspecteurs onze bemanning grondig volgen en nauwgezet evalueren. Deze inspecteurs behoren tot de elite van de Royal Navy. Tijdens SARC 6 kreeg het fregat een laatste alles omvattende controle. Deze keer was het de NAVO zelf die nagaat of het schip klaar is om deel te nemen aan verschillende missies. Na de reeks SARC's blijft een schip drie tot vier jaar operationeel. Na vijf intense oefenweken kwam de Leopold I eind maart aan in Den Helder (NL). Vanaf 28 september neemt het deel aan operatie Atalanta, de anti-piraterijmissie van de Europese Unie, rond de Hoorn van Afrika, ter hoogte van Somalië.

Nieuwe commandant voor M921 Lobelia

Op vrijdag 21 februari kreeg luitenant-ter-zee 1ste klasse Eric Kockx het bevel over de mijnenjager Lobelia. Divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent, stelde hem in zijn nieuwe functie aan. De Lobelia heeft er een onderhoudsperiode van zes maanden op zitten. Nu volgt een intensief opwerkingsprogramma, zodat het schip vanaf oktober voor diverse opdrachten inzetbaar is.

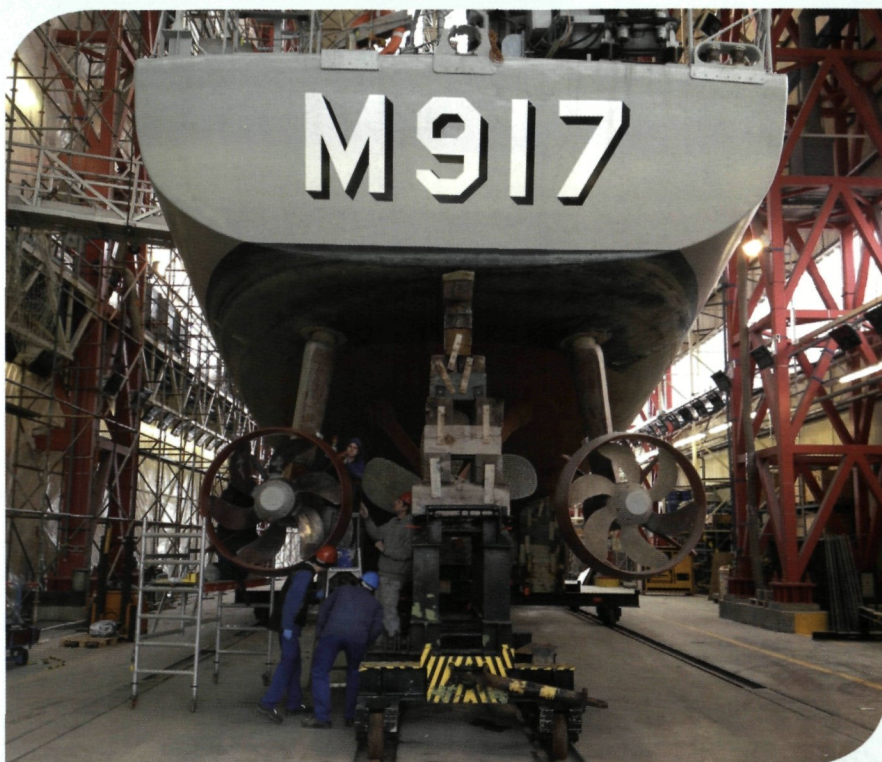


De Commandant van de Marinecomponent stelt 1LZ Kockx aan tot commandant van de M921 Lobelia / Le Commandant de la Composante Marine désigne le 1LV Kockx comme nouveau commandant du M921 Lobelia (foto/photo: Jorn Urbain)



Fin de la période d'entretien du M917 Crocus

Le jeudi 13 février le chasseur de mines Crocus a quitté le hangar de navires de la base maritime de Zeebrugge. Après une période d'entretien de près de six mois le navire subit avec succès les tests de requalification et passa sur la voie de mesure acoustique et magnétique à Haringvliet (NL). Après une campagne de quinze jours dans les environs de Leith (GB) le SPVDS (Self Propelled Variable Depth Sonar) fut intégré au système d'armement. Le Crocus est dorénavant prêt à participer à l'opération Open Spirit. Dans ce cadre le navire effectuera en mai des opérations de chasse aux mines dans la baie de Riga (Estonie). A partir de septembre il fera partie du SNMCMG1, l'escadre permanente de lutte contre les mines de l'OTAN. Entretemps vous pouvez également 'aimer' le M917 Crocus; depuis peu vous pouvez en effet suivre le navire sur Facebook (M917 Crocus / Mine Hunter Flower Class).



 de Crocus in de scheepsloods van de marinebasis Zeebrugge / le Crocus dans l'hangar de navires de la base navale à Zeebrugge (foto/photo: Kurt De Winter)



foto/photo: Jean-Yves Patris

Le Bal de la Marine connaît un très grand succès

Le vendredi 7 février le Bal de Gala de la Marine eut lieu comme de coutume au Kursaal d'Ostende. Cette édition connut un très grand succès. Parmi les 620 participants, on reconnut un grand nombre de personnalités, tels le gouverneur de la province de la Flandre Occidentale Carl Decaluwé, le Chef d'état-major suédois Jan Thörnqvist, des représentants de la Corée et des Etats-Unis, ainsi que plusieurs dignitaires. La tendance, qui se manifeste depuis quelques années, que le bal de la Marine est de plus en plus le bal de toutes les catégories de personnel de la Marine, se confirma. La musique entraînante de la Musique Royale de la Marine et du Combo Jo Arend remplit la piste de danse et dans le 'lounge' la fête dura jusqu'à l'aube. Le Bal de Gala de la Marine est organisé chaque année au bénéfice de l'Association d'Entraide de la Marine.





de Crocus verlaat de scheepsloods / le Crocus quitte l'hangar de navires (foto/photo: Kurt De Winter)

Onderhoudsperiode M917 Crocus afgerond

Op donderdag 13 februari heeft de mijnenjager Crocus de scheepsloods van de marinebasis in Zeebrugge verlaten. Na een onderhoudsperiode van bijna zes maanden legde het schip met succes de herkwalificatietesten af en passeerde het op de geluids- en magnetische meetbaan in het Nederlandse Haringvliet. Tijdens een tweeweekse campagne in de buurt van Leith (UK) integreerde men de SPVDS (Self Propelled Variable Depth Sonar) in het wapensysteem. De Crocus is nu klaar voor deelname aan de operatie Open Spirit. In dit kader zal het schip in mei mijnenjachtoperaties uitvoeren aan de ingang van de baai van Riga (Estland). Vanaf september zal de mijnenjager deel uitmaken van het permanente NAVO-mijnenbestrijdingseskader SNMCMG1. Ondertussen kunt u de M917 Crocus ook officieel leuk vinden. Het schip is immers sinds kort te volgen op de sociale netwerksite Facebook (M917 Crocus / Mine Hunter Flower Class).



Galabal van de Marine zeer succesvol

Op vrijdag 7 februari vond naar jaarlijkse goede gewoonte het Galabal van de Marine plaats in het Kursaal van Oostende. Deze editie bleek bijzonder succesvol. Onder de 620 deelnemers merkten we tal van prominenten op, zoals de West-Vlaamse provinciegouverneur Carl Decaluwé, de Zweedse marinestafchef Jan Thörnqvist, vertegenwoordigers uit Korea en de Verenigde Staten en nog tal van andere hoogwaardigheidsbekleders. Er zet zich ook een trend door, waarbij het Galabal van de Marine ook steeds meer het bal is van alle personeelscategorieën van de Marine. De Koninklijke Muziekkapel van de Marine en het Jo Arend Combo konden de hele avond rekenen op een volle dansvloer en in de lounge ging het feestje door tot in de vroege uurtjes. Het Galabal van de Marine wordt elk jaar georganiseerd ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.



foto/photo: Jean-Yves Patris





Divisieadmiraal Michel Hofman (links) en de Zweedse viceadmiraal Jan Thörnqvist / l'amiral de division Michel Hofman (à gauche) et le vice-amiral suédois Jan Thörnqvist (foto/photo: Jorn Urbain)

Le Chef d'état-major suédois visite la Marine belge

Une interview approfondie du vice-amiral Jan Thörnqvist a paru dans Neptunus 307. Du 5 au 8 février il rendit visite à la Marine belge. Il manifesta un grand intérêt pour la collaboration belgo-néerlandaise. C'est pourquoi il visita l'école belgo-néerlandaise de lutte contre les mines Eggermin à Ostende,

où il prêta beaucoup d'attention à la modernisation du 'tactical trainer facility' et du 'wargamingsystem'. C'est avec ces systèmes que les membres d'équipage s'entraînent, tant individuellement qu'en groupe, dans tous les domaines de la lutte contre les mines marines. Ensuite l'amiral Thörnqvist visita l'école de restauration belgo-néerlandaise à St-Kruis (Bruges) et la base maritime à Zeebrugge. Là il s'intéressa beaucoup

aux services logistiques avec leur hangar imposant, le centre de médecine hyperbare, le carrefour d'informations maritimes et l'école de plongée. Le 7 février le chef d'état-major suédois fut un hôte remarqué au bal de gala de la Marine à Ostende. Il termina donc sa visite en beauté, avant d'entamer son retour vers le Grand Nord...





Zweedse stafchef bezoekt Belgische Marine

In Neptunus 307 hebben wij viceadmiraal Jan Thörnqvist, stafchef van de Zweeds Marine, nog uitgebreid geportretteerd. Van 5 tot 8 februari was hij op bezoek bij de Belgische Marine. Hij had vooral veel belangstelling voor de Belgisch-Nederlandse samenwerking. Zo bezocht hij de Belgisch-Nederlandse

mijnenbestrijdingsschool Eguerin in Oostende, waar vooral de modernisering van de 'tactical trainer facility' en het 'wargamingsysteem' zijn aandacht trokken. Met deze systemen trainen bemanningsleden zowel individueel als in groep alle facetten van de mijnenbestrijding op zee. Verder bezocht admiraal Thörnqvist ook de Belgisch-Nederlandse cateringschool in Sint Kruis (Brugge) en de marinebasis

in Zeebrugge. Hier ging de aandacht vooral uit naar de logistieke diensten met hun imposante scheepsloods, het centrum voor hyperbare geneeskunde, het maritiem informatiekruispunt en de duikschool. De Zweedse stafchef was op 7 februari een opgemerkte gast op het Galabal van de Marine in Oostende. Hij sloot zijn bezoek dus in schoonheid af, alvorens de terugtocht naar het hoge Noorden aan te vatten...



Viceadmiraal Jan Thörnqvist op het Galabal van de Marine / Le vice-amiral Jan Thörnqvist au Bal de gala de la Marine (foto/photo: Jean-Yves Patris)

teksten/textes: Franky Bruneel, Hubert Rubbens & Stijn Verboven
traduction en français: Jacques Boesmans

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
 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
 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
 BOECKMANS R. – AUDERGHEM
 BONABOT J. Maître Principal (e.r.) - BRUGGE
 BOURLET G. Oppermeester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER
 BROUTA G. - SAMBREVILLE
 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
 CLAREMBAUX M. Capitaine de frégate (R) - HARZE
 CLYBOUW L. 1ste Meester-chef – OOSTENDE
 COLLA E. - CLAVIER
 COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) -AALTER
 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 FAYS P. - BRUXELLES
 DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
 DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS
 DE JONGHE M. Fregatkapitein – ANTWERPEN
 DE KIMPE E. Matroos mil. (b.d.) - RUPELMONDE
 DE MAESSCHALCK L. Fregatkapitein - OOSTKAMP
 DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
 DE RYCKE D. - TURNHOUT
 DE SCHEEMAEKER J. – BRUGGE
 DE TREMMERIE G. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OUDENBURG
 DE TROYER D. - 1e Sergeant - 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
 DEMAÎN F. - FONT-L'EVEQUE
 DENAUW J.-L. 1e Maître Chef - SNELLESEM
 DEROO J. - DESTELBERGEN
 DESMET A. - OOSTENDE
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 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. - UCCLE
 FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 GEERINCKX J. - KNOKE-HEIST
 GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE
 GELUYCKENS D. Flottieljeadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 GHEYSENS G. – DILBEEK
 GODDAERT M. - EKEREN
 GROESEMAM M. – Capt CRCM - 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.) - KNOKE 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
 HOLSBOER 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
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
 JANSSENS P. Korvetkapitein (R)- KAPELLEN

JOSSART J. Lieutenant de vaisseau de première classe honoraire - EVERE
 KARPEZ M. Opperreester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
 KOOISTRA A. - BRUGGE
 LAMBRECHTS L. - STABROEK
 LAMEERE P. Eerste meester-chef - ELLEZELLES
 LAMS L. Fregatkapitein - BREDENE
 LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
 LECLEF Ch. Premier quartier-maître-chef - OOSTENDE
 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
 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
 MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
 MICHEL P. Quartier-Maître milicien VIESVILLE
 MICHIELSENS M. Ere Opperreester-chef - ST. ANDRIES
 MORRIS J. - Lieutenant de vaisseau de première classe - SIJSELE
 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. Adjudant-chef - NIEUWMUNSTER
 PELS A KTLO - ANTWERPEN
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
 PIETTE R. Maître Principal-chef (e.r.) - OOSTENDE
 PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
 PIRONGS P. Matroos Milicien - WESTERLO
 POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 PYNNOO J-T. Kapitein-ter-zee - WAREGEM
 QUAGHEBEUR M. - Fregatkapitin (b.d.) - SNELLEGEEM
 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. - DURBUI
 REYNIERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
 RIGHETTO R. Quartier-maître - DOTTIGNIES
 ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee - BAARDEGEM
 ROMBOUITS 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
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
 SEGERS P. Ere-Kapitein-ter-zee Vlieger (b.d.) - KOKSIJDE
 SEYNAEVE C. - OOSTENDE
 SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN
 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-
 STEVENS-WOLUWE
 STORM R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 TABURY L. Maitre Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
 THAS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
 TRUYENS L-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
 V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
 VAN BELLE D. Ere-Luitenant-ter-zee - BRUSSEL
 VAN BELLE H. (+) - OOSTENDE
 VAN BELLEGHEM K. Korvetkapitein - OOSTKAMP
 VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES
 VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE
 VAN BRANDE F. 1e Maitre 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 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 eeste 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.) - BRUSSEGHEM
 VAN REYBROUCK B. Vaandrig-ter-zee tweede klas (R) - TORHOUT
 VAN SPRANG J. - GENT
 VANBOSSUYT A. - HALLE
 VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
 VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee (b.d.) - DE HAAN
 VANDENDRIESSCHE P. - OOSTENDE
 VANDER BEKEN C. Capitaine de Fregate (R) - BRUXELLES
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANKELEKOM R. - MONTIGNY-LES-TILLEUL
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
 VERCRUYSE 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
 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
 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 04 maart 2014

Liste clôturé à la date de 04 mars 2014

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