

CMB.TECH

Het groene kompas
La boussole verte

U-BOAT WORX

Iedereen duikbootcommandant?
Tout le monde est commandant de sous-marin ?

NAVY TECHNOFEST

Hoogtechnologisch feestje op de Marinebasis
Fête high-tech à la base navale

**MAKING
NAVAL HISTORY**

NAVAL GROUP DESIGNS, BUILDS AND MAINTAINS SUBMARINES AND SURFACE SHIPS ALL AROUND THE WORLD. SOVEREIGNTY, INNOVATION, OPERATIONAL EXCELLENCE: OUR COMMON FUTURE WILL BE MADE OF CHALLENGES, PASSION & ENGAGEMENT.

Naval Group Belgium supports the development of a dynamic security and defense industry in Belgium. With our Cyber Lab and our membership in the MCM Lab, we foster research projects and capability initiatives for the Defense sector.

Naval Group is also a member of Belgium Naval & Robotics. This consortium provides 12 mine-counter-measure platforms with their drone systems to the Belgian and Dutch Navies.

Naval Group Belgium offers unique career opportunities. Joining our company means working on the best high-technology products and bringing your skills and commitment to complex and captivating projects serving our customers.

POWER AT SEA

BELGIUM NAVAL & ROBOTICS

CYBER.Lab

MCM.Lab

WWW.NAVAL-GROUP.COM

01 VOORWOORD
03 TECHNOFEST 2023

**06 UNDERSEA: DUIKBOTEN |
LES SOUS-MARINS**



12 ADM TANGUY BOTMAN
WISSEL VAN DE WACHT
CHANGEMENT DE QUART
16 SPECIAL JOBS:
ZEELOODS | PILOTE HAUTURIER
22 75 YEARS BENESAM
26 TUSSEN WAL EN SCHIP
ENTRE LE QUAI ET LE NAVIRE

**32 SOBU: SPECIAL OPERATIONS
BOAT UNIT**



38 PARTNERTALK MCA
40 HERITAGE: AMSTERDAM
46 HET GROENE KOMPAS
LA BOUSSOLE VERTE

50 TRAVEL: SHETLAND



55 AGENDA
56 SEATALK COMMUNITY
COLOFON | COLOPHON



Beste lezer

Klaar om in de diepte te duiken van deze nieuwe SeaTalk? Er spoelden weer heel wat interessante onderwerpen aan op onze redactie, waarvoor dank aan onze trouwe lezers.

Dat de oceaan vol mysteries zit, dat is niet nieuw. Maar wist je dat privéduikboten tot die onontdekte diepten toegang bieden? We spreken met de CEO van U-Boat Worx, ontwikkelaar van dergelijke vaartuigen. Maar wat met de veiligheid, vooral na het recente Titan-drama?

We trekken de werkhandschoenen aan en draaien een dagje mee in de haven. Kijk achter de schermen en leer meer over stukgoedmanagement en digitale transformatie van havenarbeid; we maken ook kennis met een zeeloods die de kunst verstaat om gigantische schepen veilig door drukke wateren te manoeuvreren.

Van 28 juni maakte de Belgische Marine een historische moment. In Oostende organiseerden ze de Dag van de Marine en nam admiraal Botman het roer over van admiraal De Beurme. We kijken terug op een dag vol eer, dankbaarheid, en natuurlijk, een blik op de toekomst.

En voor de culturele fijnproevers trekken we naar het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Van VOC-magazijnen tot de schaduwzijden van de 'gouden eeuw'; bereid je voor op een maritieme tijdreis.

Last but not least, maak in deze editie kennis met SOBU, de elite maritieme eenheid van de Belgische Defensie. Hun motto? 'Who Dares Wins.'

Veel leesplezier!

P.S. We zijn altijd benieuwd naar jullie feedback. Laat ons weten wat je van deze editie vindt!

Chère lectrice, cher lecteur

Prêt à plonger dans les profondeurs de ce nouveau SeaTalk ? Un tas de sujets intéressants ont été rejetés sur la côte de notre rédaction, et nous en remercions nous fidèles lecteurs.

Que l'océan soit plein de mystères n'est pas nouveau. Mais, saviez-vous que des sous-marins privés donnent accès à ces profondeurs ? Nous eûmes un entretien avec le CEO de U-Boat Worx, un développeur de tels navires. Mais, qu'en est-il de la sécurité, surtout après la récente tragédie avec le Titan ?

Nous enfilons les gants de travail et passons une journée à travailler dans le port. Jetez un coup d'œil dans les coulisses et apprenez-en un peu plus sur la gestion des marchandises diverses et sur la transformation numérique du travail portuaire ; nous rencontrons également un pilote maritime qui comprend l'art de manoeuvrer des navires géants en toute sécurité à travers des eaux très fréquentées.

La Marine belge fit du 28 juin un moment historique. Ce jour-là, ils organisèrent le jour de la Marine et l'amiral Botman prit le relais de l'amiral De Beurme. Nous revenons sur cette journée pleine d'honneur, de gratitude et, bien sûr, tournée vers l'avenir.

Et pour les amateurs de culture, nous nous rendons au Scheepvaartmuseum, ou bien le Musée maritime d'Amsterdam. Des entrepôts de la VOC (Compagnie générale des Indes orientales) aux côtés sombres du 'siècle d'or' des Pays-Bas, préparez-vous à un voyage maritime à travers le temps.

Et pour finir, cette édition vous présente la SOBU, l'unité maritime d'élite de la Défense belge. Leur devise ? « Who Dares Wins ».

Bonne lecture !



CAROLINE OSTYN
UITGEVER - ÉDITEUR

P.S. Nous sommes toujours impatients d'entendre vos commentaires. Dites-nous ce que vous pensez de cette édition !

Advionics

AN INTERSOFT ELECTRONICS COMPANY

Advionics nv in Oostkamp ontwikkelt en produceert zeer innoverende producten gaande van communicatie- en radar-systemen voor luchtvaart en maritieme toepassingen tot gesofisticeerde testapparatuur voor ruimtevaart.

Om onze hoge ambities waar te maken zoeken we extra

TSO'ERS - BACHELORS - MASTERS ELEKTRONICA

**STAY ON
THE RADAR**
SHOW US YOUR TALENT



Interesse?
Surf naar:

www.advionics.be/talents

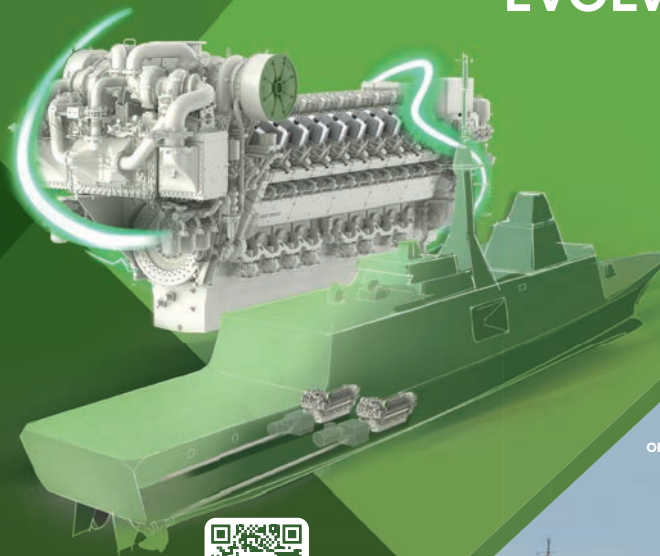


**ANGLO BELGIAN
CORPORATION**

We power your future

NEW DISCOVER EVOLVE 20EV23

Tell us
your plans,
we'll be proud
to power
your future.



DOWNLOAD
BROCHURE



SCAN ME

Anglo Belgian Corporation

Wiedaauwkaai 43
9000 Gent, BELGIUM

T. +32 (0)9 267 00 00
E. info@abc-engines.com



FOLLOW US

OPV

POM

MCMV

NAVY TECHNOFEST:

hoogtechnologisch feestje op de Marinebasis

fête high-tech à la base navale

Na een hevige festivalzomer, doet de Marine er nog een schepje bovenop. We toveren onze basis in Zeebrugge volledig om en zetten de deuren wagenwijd open voor jong en oud. Ons doelpubliek? Iedereen die ook nog maar een beetje interesse heeft in technologie of altijd al eens een blik achter de schermen heeft willen werpen bij de Belgische Marine.



DRONE VILLAGE

Het is niet voor niets het grootste gratis technologie-festival aan de kust, met de finale van het Belgisch Kampioenschap drone-racen erbovenop. Geen zin om gewoon te staan kijken? Je kan ook je eigen pilootskills testen door zelf met een drone te vliegen. Terwijl je je laat overdonderen door de snelheid van de drones, ontdek je aan de hand van verschillende demonstraties waarvoor ze zoal gebruikt worden.

UNDERWATER VILLAGE

Sta je liever met beide voeten op de grond of in het water, dan kan je nog altijd een plonsje in het water nemen. Als een echte gevechtswemmer moet je met wapen en kledij aan 25 meter zien te overbruggen.

In de duikcontainer kan ook jij (16+) proberen om onderwatertaken uit te voeren, na een uitgebreide uitleg van de standhouders. Je ontdekt, naast de job duiker/ontmijner, de grote diversiteit aan jobs bij de Marine.

TECHNOVILLE

Het zou geen technologieweekend zijn zonder Virtual en Augmented Reality, niet enkel aangeboden door ons, maar ook door onze vele andere partners. Die partners bestaan uit hoog-technologische bedrijven en diverse scholen die je maar al te graag laten plaatsnemen in hun simulators.

Het leven op zee klinkt voor sommigen misschien nog niet stoer genoeg, daarom zijn er ook heel wat demonstraties over de onder-waterwereld, waarbij je van dichtbij kennismakkt met de nieuwe capaciteiten van de Belgische Marine.

Après un été fort en festivals, la Marine passe à la vitesse supérieure. Nous transformons complètement notre base à Zeebrugge et ouvrons grand nos portes aux jeunes et aux moins jeunes. Notre public cible ? Tous ceux qui s'intéressent de près ou de loin à la technologie ou qui ont toujours voulu jeter un coup d'œil dans les coulisses de la marine belge.

DRONE VILLAGE

Ce n'est pas pour rien que c'est le plus grand festival technologique gratuit de la côte, nous vous proposons en prime la finale du championnat belge de course de drones. Vous n'avez pas envie de rester là à regarder ? Vous pourrez aussi tester vos talents de pilote en prenant vous-même les commandes d'un drone. Tout en vous émerveillant devant la vitesse que certains drones peuvent atteindre, vous découvrirez les différents rôles qu'ils peuvent jouer grâce à diverses démonstrations.

VILLAGE SOUS-MARIN

Que vous préférez avoir les deux pieds sur terre ou dans l'eau, vous pourrez toujours faire un plongeon. Tel un véritable nageur de combat, vous devrez parcourir 25 mètres avec votre arme et vos vêtements.

Dans le conteneur de plongée, vous aussi (16+) pourrez vous essayer à des tâches sous-marines, après une explication détaillée de la part des exposants. Outre le plongeur-démineur, vous découvrirez la grande variété des métiers de la marine.



TECHNOVILLE

Il n'y aurait pas de week-end technologiques sans réalité virtuelle et augmentée. Celle-ci vous sera proposée non seulement par nous, mais aussi par nos nombreux autres partenaires. Ces partenaires se composent d'entreprises de haute technologie et de diverses écoles qui seront ravies de vous laisser prendre place dans leurs simulateurs.

De nombreuses démonstrations auront lieu dans le monde sous-marin, où vous pourrez découvrir de près les nouvelles capacités de la marine belge.

EVENTS

GAME VILLE

Op een technologiefestival als dit mogen games natuurlijk niet ontbreken. Kom van achter je spelconsole en vertoef even in onze Game Ville. Met een lasergun in de hand kan je samen met je vrienden de tegenstander proberen uitschakelen. Zo beleef je even de spanning van een echte militair, waarbij communicatie en teamwork centraal staan.

Om te kijken of je echt wel Marine genen hebt, is er ook een uitdagende escaperoom. Wie van je vrienden kan er het best out of the box denken? Dat en nog zoveel meer kan je ontdekken in de Game Ville.



GAME VILLE

Dans le cadre d'un festival technologique comme celui-ci, les jeux sont bien évidemment incontournables. Quittez votre console de jeu et passez un moment dans notre Game Ville. Un pistolet laser à la main, vous et vos amis pourrez tenter d'éliminer vos adversaires. Vous vous mettez dans la peau d'un vrai militaire et ressentirez toutes les émotions que l'on peut ressentir lors d'une mission où la communication et le travail d'équipe sont essentiels.

Pour voir si vous avez vraiment les gènes marins, un escape room stimulant sera organisé. Lequel de vos amis est le plus doué pour sortir des sentiers battus ?

C'est ce que vous découvrirez, parmi bien d'autres choses encore, dans la Game Ville.

PLAYDUCATION VILLE

Welke scholen zijn verbonden met de maritieme wereld? Welke projecten helpen ons de Noordzee en zijn bewoners te beschermen? Kunnen we zelf iets betekenen als individu? Hoe werkt een windmolen die ons voorziet van groene energie? Die antwoorden krijg je alvast in de Playducation Ville, waar je ook enkele workshops kan volgen.

Zo kan je zelf een windturbine bouwen of een futuristisch Marineschip met LEGO creëren!

PLAYDUCATION VILLE

Quelles sont les écoles qui ont un lien avec le monde maritime ? Quels sont les projets qui nous aident à protéger la mer du Nord et ses habitants et pouvons-nous agir nous-mêmes en tant qu'individus ? Comment fonctionne une éolienne qui nous fournit de l'énergie verte ? Vous obtiendrez ces réponses à la Playducation Ville, où vous pourrez également participer à des ateliers.

Il vous sera possible de construire votre propre éolienne ou de créer un navire futuriste avec des LEGO !

FESTIVAL

Ik hoor je al denken: "En wat maakt dit een festival?". Niemand minder dan Franky De Smet-Van Damme van Channel Zero brengt een live DJ-set om op te feesten. Onze marinebasis wordt getransformeerd tot een echt festivalterrein, met een heuse Foodvillage om ieders honger te stillen en dorst te lessen. Een hele variatie aan foodtrucks, voor elk wat wils.

FESTIVAL

Je vous entends déjà penser : «Et qu'est-ce qui fait que c'est un festival ? Franky De Smet-Van Damme, de Channel Zero, apportera un DJ set en direct pour faire la fête. Notre base navale sera transformée en véritable terrain de festival, avec un véritable Foodvillage pour satisfaire la faim et la soif de chacun. Une grande variété de food trucks vous accueillerons, il y en aura pour tous les goûts.

Ne manquez pas cet événement et venez jetez l'ancre à la Marine ! ■

Mis dit evenement niet en gooi je anker uit bij de Marine! ■

Meer informatie over het evenement krijgt u op: Pour plus d'informations sur l'événement, consultez le site :

www.belgiannavyevents.be

www.facebook.com/TheBelgianNavy

www.mil.be/nl/agenda





DEME is een pionier in offshore energie, milieuwerken, baggeren, infra en concessies.

Ons team van meer dan 5.000 professionals deelt een passie om wereldwijde uitdagingen aan te pakken en een duurzame toekomst te creëren. Van de stijgende zeespiegel tot een groeiende bevolking, van emissiereductie tot het saneren van vervuilde rivieren en bodems – wij bieden de oplossingen.

www.deme-group.com



Worldwide remote control of your fleet

Autonomous navigation
Situational awareness
Fleet management

Experience our solutions at Technofest
29/09 - 01/10 at Naval base Zeebrugge

.Ocean
www.dotocean.eu

EUROPESE SCHOOL & LEIDER IN DRONE OPLEIDINGEN



Noordzee Drones zorgt voor de beste drone opleidingen voor mensen van over heel Europa met een team van zeer ervaren instructeurs en docenten.

DRONE OPLEIDINGEN BESTE OPLEIDING VOOR MIJ:

SPECIALISATIE MET DRONES

- new! FPV drones
- Fotogrammetrie & aerial mapping
- Inspectie met drones
- Thermografie met drones
- Landbouw en drones

NOORDZEEDRONES.BE

RECOGNIZED ENTITY BEL-ORE-00002
DESIGNATED ENTITY BE-DESENT.002
In accordance with the directives and standards of:



BELGIUM
NAVAL &
ROBOTICS

STAND-OFF MINE COUNTERMEASURES (MCM)

A NAVAL GROUP & EXAIL SOLUTION
CHOSEN BY THE BELGIAN AND ROYAL NETHERLANDS NAVIES

New-generation MCM Vessels - Drones systems - MCM Toolbox



IEDEREEN DUIKBOOTCOMMANDANT?

TOUT LE MONDE PEUT-IL DEVENIR COMMANDANT DE SOUS-MARIN ?

Het imploderen van de privé-duikboot Titan in juni '23 hield de media wekenlang in de ban. De vijf inzittenden, waarvan een aantal een vermogen aan het bedrijf OceanGate neertelden om deel te nemen aan de "missie" naar het legendarische scheepswrak, overleefden de reis niet. De resten werden voor de boeg van de Titanic teruggevonden, zo'n 3800 meter diep in de Atlantische Oceaan. Maar hoe zit het nu precies met de markt van civiele onderzeeërs? Om op deze vraag een antwoord te vinden, hoeven we niet ver te zoeken...

Privéduikboten prikkelen de fantasie. Onze "eigen" professor Auguste Piccard (een Zwitser die aan de Brusselse ULB les gaf) bouwde in de jaren '40 een bathyscaaf waarmee hij tot ongekende dieptes afzank – vergelijkbaar met die waar de Titanic belandde. Striptekenaar Hergé maakte de man onsterfelijk door hem als professor Zonnebloem onder te brengen in het Kuifjes-universum, waar de helden met een haavormig duikbootje naar de Schat van Scharlaken Rackham zochten. Tijdens de jaren '60 kluisterde de Franse oceanograaf Jacques-Yves Cousteau het publiek aan het tv-scherm met beelden die hij draaide vanuit zijn kleine Duikende Schotel (Soucoupe Plongeante), waarmee hij tot 400 meter onder de zeespiegel zakte.

L'implosion du submersible privé Titan en juin 2023 a mobilisé l'attention des médias pendant des semaines. Les cinq occupants, dont certains avaient payé une fortune à la société OceanGate pour participer à la 'mission' vers la légendaire épave, n'ont pas survécu au voyage. Les restes ont été récupérés tout près de la proue du Titanic, à quelque 3800 mètres de profondeur dans l'océan Atlantique. Mais, qu'en est-il exactement du secteur des sous-marins civils ? Pour trouver une réponse à cette question, il ne faut pas aller chercher bien loin ...

Les submersibles privés font rêver. Notre 'propre' professeur Auguste Piccard (un Suisse qui enseignait à l'ULB de Bruxelles) a construit un bathyscaphe dans les années 1940 avec lequel il a pénétré à des profondeurs sans précédent – semblables à celles où le Titanic a terminé son voyage. Le dessinateur de BD Hergé a immortalisé l'homme en le faisant entrer sous le nom de Professeur Tournesol dans l'univers de Tintin, où les héros partent à la recherche du Trésor de Rackham le Rouge à l'aide d'un sous-marin en forme de requin. Dans les années 1960, l'océanographe français Jacques-Yves Cousteau a su tenir le public rivé à l'écran de télévision grâce aux images qu'il a filmées depuis sa petite Soucoupe Plongeante, qu'il a utilisée pour plonger jusqu'à 400 mètres sous le niveau de la mer.

VEILIGHEID EN COMFORT

Onderwaterexploratie kent tot vandaag onbeperkte mogelijkheden – nog steeds is een groot deel van de wereldzeeën niet-gekarteed terrein, met nog talloze verrassingen en ontdekkingen in het verschiet. En het ging met deze manier van reizen een beetje zoals met ruimtevaart: door de techniek van goede videoverbindingen en mechanische armen is de fysieke aanwezigheid van de mens aan boord niet altijd nodig. Onderzoek kan ook gebeuren met ROV's (Remotely Operated Vehicles), wat de risico's van dergelijke ondernemingen op diepte reduceert tot nul.

Maar enkele bedrijven trachtten een oplossing te vinden om de drang om "lijfelijk" op een veilige manier op verkenning te gaan, commercieel in te vullen. Net zoals we vandaag bij de ruimte-toeristen zien, is het een markt voor mensen met diepe zakken. Maar stilaan komen er ook mogelijkheden voor een ietwat breder publiek.

SÉCURITÉ ET CONFORT

L'exploration sous-marine offre encore aujourd'hui des possibilités illimitées. Une grande partie des océans du monde reste encore un territoire inexploré, avec d'innombrables surprises et découvertes à venir. Et il en est allé avec ce mode de déplacement un peu comme avec les voyages dans l'espace : la technologie des bonnes liaisons vidéo et des bras mécaniques fait que la présence physique des humains à bord n'est pas toujours nécessaire. La recherche peut également être effectuée à l'aide de ROV (Remotely Operated Vehicles), ce qui réduit à zéro les risques de telles entreprises en profondeur.

Mais quelques entreprises ont tenté de trouver une solution pour commercialiser l'envie d'explorer 'corporellement' en toute sécurité. Comme pour les touristes de l'espace de nos jours, il s'agit d'un marché pour les gens qui ont les poches pleines. Mais petit à petit, des possibilités pour un public un peu plus large se font jour.



Nieuwe materialen en de sprongen in de informatica bieden in de 21ste eeuw oplossingen voor obstakels. En die werden op nauwelijks tien kilometer voorbij de Belgische grens ontwikkeld. In Breda vinden we het bedrijf U-Boat Worx, waar intussen een honderdtal specialisten deze merkwaardige sector vormgeven. Gemiddeld rolt er maandelijks één duikboot het bedrijf uit. De bezieler achter dit alles is CEO Bert Houtman. Toen die zijn aandelen van het gekende Exact Businesssoftware verkocht, investeerde hij zijn centen in een jeugdroom: de productie van onderzeeërs voor de civiele klant. Een duikschotel waar men oncomfortabel in ligt mocht het niet zijn. Van meet af aan stond zijn idee ook al mijlenver van het ontwerp waarmee OceanGate tijdens de Titanic-missie op een ongelukkige manier het wereldnieuws haalde. De Titan was spartaans: een holle buis met een matras op de grond en een klein venstertje. Het ongeval doet ook heel wat vragen rijzen bij de veiligheid van dergelijke ondernemingen, onder meer omdat de certificering van dergelijke vaartuigen een heikele kwestie is. Maar Houtman weet zijn klanten te overtuigen dat ze zich niet ongerust hoeven te maken. Op de tweede plaats staat comfort en beleving: geen patrijspoortje waarvoor de passagiers moeten dringen om iets te zien, maar een complete bol in tien centimeter dik doorzichtig acrylaat, met daarin comfortabele draaibare zetels.

Les nouveaux matériaux et les progrès de l'informatique du 21^{ème} siècle offrent des solutions aux obstacles. Et celles-ci furent développées à peine dix kilomètres au-delà de la frontière belge. À Breda, on trouve l'entreprise U-Boat Worx, où une centaine de spécialistes façonnent aujourd'hui ce secteur remarquable. En moyenne, un sous-marin sort de l'entreprise chaque mois. L'inspirateur de tout cela est le CEO Bert Houtman. Lorsque ce dernier vendit ses actions dans le célèbre logiciel Exact Business, il investit ses sous dans un rêve d'enfant : la fabrication de sous-marins pour des clients civils. Une soucoupe plongeante dans laquelle on s'allonge sans le moindre confort n'était pas envisageable. Dès le départ, son idée était également très éloignée de la conception avec laquelle OceanGate a fait parler d'elle de manière tellement malheureuse lors de la mission sur le Titanic. Le Titan était spartiate : un tube creux avec un matelas au sol et une petite fenêtre. L'accident soulève également de nombreuses questions sur la sécurité de ces entreprises, notamment parce que la certification de ces navires est une question délicate. Mais Houtman sait comment convaincre ses clients de ne pas s'inquiéter. Le second souci est le confort et l'expérience : pas de hublot devant lequel les passagers doivent se presser pour voir quoi que ce soit, mais une sphère complète en acrylique transparent de dix centimètres d'épaisseur, contenant des sièges pivotants confortables.



De Brabantse bedrijfshal lijkt er wel een waar supersonische vliegtuigen worden gemonteerd. Tienduizenden onderdelen moeten aan de hoogste kwaliteitseisen voldoen vooraleer ze in elkaar geschroefd worden. De vaartuigen van U-Boat Worx zijn gecertificeerd, zodat men er ook mee bij de verzekering mee wegkan (wat bij de Titan niet het geval was). Dat Breda een eind van het open water ligt, speelt geen rol. Om dergelijk vaartuig te testen moet men hoe dan ook ver reizen. De maximale duikdiepte in België en Nederland ligt op zo'n vijftig meter, veelal in water met beperkte zichtbaarheid. Een duikboot écht testen kun je in de Noorse fjorden, of in tropische wateren – Curaçao, wat nog steeds deel uitmaakt van het Koninkrijk der Nederlanden, is de droomlocatie om piloten op te leiden. Op enkele weken tijd leren de instructeurs van U-Boat Worx je alles om het toestel te beheersen. In de cabine blijft de druk op 1 bar. De uitademlucht wordt gefilterd en aangevuld met zuurstof. Mocht je vastzitten, is er in principe voor zo'n 96 uur zuurstof. En als de dodemansknop niet om de tien minuten wordt ingedrukt, stijgt de boot vanzelf naar de oppervlakte.

Le hall industriel au Brabant ressemble à celui où l'on assemble les avions supersoniques. Des dizaines de milliers de pièces doivent répondre aux normes de qualité les plus strictes avant d'être assemblées. Les navires de U-Boat Worx sont certifiés, ce qui permet même de les faire assurer (ce qui n'était pas le cas du Titan). Le fait que Breda soit loin de la pleine mer ne joue aucun rôle. Pour tester un tel navire, il faut de toute façon voyager loin. La profondeur maximale de plongée en Belgique et aux Pays-Bas est d'environ 50 mètres, la plupart du temps dans des eaux à visibilité réduite. Tester réellement un sous-marin est possible dans les fjords norvégiens ou dans les eaux tropicales – Curaçao, qui fait encore partie du Royaume des Pays-Bas, est l'endroit rêvé pour former des pilotes. En quelques semaines, les instructeurs de U-Boat Worx vous apprendront tout ce dont vous avez besoin pour maîtriser l'engin. À l'intérieur de la cabine, la pression reste à 1 bar. L'air expiré est filtré et réalimenté en oxygène. En cas d'incident, il y a de l'oxygène pour environ 96 heures. Et si le bouton homme-mort n'est pas actionné toutes les 10 minutes, le bateau remonte automatiquement à la surface.



KAPITEIN NEMO

Maar het is niet enkel de Nederlandse branie van de man die tot het succes leidt. De grote scheepsbouwbedrijven liggen op een half uurtje rijden, en het is via deze weg dat zo'n privéduikboot als standaarduitrusting aan boord van zo'n superjacht getakeld wordt, als bijbootje zeg maar. Exclusieve cruisefirma's bieden hun passagiers ook al een ritje aan met hun eigen mini-onderzeeër.

Sinds 2005 werden er in Breda maar liefst tweeëntwintig verschillende modellen ontwikkeld. Tot nu ging het over kleinere types met plaats voor één tot drie inzittenden. Maar ook hierin willen Houtman en zijn team bakens verzetten.

Immers, Nederlanders kennen immers wat van jachtenbouw en innovatie. Nu met de fortuinen van sjeiks en oligarchen alle superlatieven van luxeschepen overtroffen werden, boort U-Boat Worx een nieuwe dimensie aan waarvan de plannen en modellen op de Monaco Yacht Show voor het eerst getoond werden. Alle ervaring wordt nu gebundeld in de constructie van een futuristisch superjacht met een hoog dieselpunk-gehalte. De Nautilus staat qua lijn niet mis in de 19de -eeuwse gravures van Jules Vernes 20 000 Mijlen Onderzee – grote bolvormige vensters die onder de waterlijn een onwaarschijnlijk zicht creëren, maar boven op een heus dek waar je een cocktailparty organiseert, of het zwembad induikt. Op de tekentafels meet deze supersub immers 42 meter. Maar eenmaal in open water draait kapitein Nemo de ventielen los en duikt hij tot op 150 meter. Dit is de fotsche zone: de bovenste laag van de waterkolom waar nog licht is. Veel dieper wordt het aardedonker. Maar het feest kan ongestoord verder in de lounge, een design ontworpen door het gerenommeerde Officina Armare,

LE CAPITAINE NEMO

Mais ce n'est pas seulement l'intrépidité hollandaise de l'homme qui est à l'origine de son succès. Les grandes entreprises de construction navale se trouvent à une demi-heure de route, et c'est par cette voie qu'un tel sous-marin privé est hissé à bord d'un superyacht en tant qu'équipement standard, comme un canot supplémentaire en quelque sorte. Des compagnies de croisières exclusives proposent également à leurs passagers de monter à bord de leurs propres mini-sous-marins.

Pas moins de vingt-deux modèles différents ont été développés à Breda depuis 2005. Jusqu'à présent, il s'agissait de modèles plus petits pouvant accueillir d'un à trois occupants. Or là encore, Houtman et son équipe veulent faire bouger les choses.

Après tout, les Hollandais s'y connaissent en matière de construction de yachts et d'innovation. Aujourd'hui, alors que grâce à la fortune des cheikhs et des oligarques on dépasse tous les superlatifs des navires de luxe, U-Boat Worx inaugure une nouvelle dimension dont les plans et les modèles ont été présentés pour la première fois au Monaco Yacht Show. Toute son expérience est maintenant concentrée dans la construction d'un superyacht futuriste à forte teneur en dieselpunk. En termes de design, le Nautilus n'est pas dépaycé dans les gravures du XIXe siècle de 20 000 lieues sous les mers de Jules Verne – de grandes fenêtres sphériques qui créent une vue improbable sous la ligne de flottaison, mais avec à la surface un véritable pont où l'on peut organiser un cocktail ou plonger dans la piscine. En effet, sur les planches à dessin, ce supersub mesure 42 mètres. Mais une fois en pleine mer, le capitaine Nemo ouvre les valves et plonge jusqu'à 150 mètres. C'est la zone photique : la couche supérieure de la colonne d'eau où il



UNDERSEA



met daarrond een hoofdslaapkamer en vier passagiershutten, plaats voor zeventien opvarenden. Geschatte kostprijs: 25 miljoen euro – met mogelijkheid voor meer opties.

In dezelfde lijn, en voor dezelfde diepte, werkt U-Boat Worx aan de UWEP, het Underwater Entertainment Platform. Het is een onderzeeër met plaats voor 120 passagiers, maar die custom made kan aangeleverd worden als een sterrenrestaurant, of een conferentiezaal... Grote reizen maken is niet de doelstelling van de UWEP, wel om gasten te laten genieten van de onderwaterwereld, scheepswrakken en koraalriffen.

Maar zoals elke gezonde firma wil men het klantenbestand uitbreiden. In dit geval gaat het van miljardairs naar miljonairs. Mensen die een duikboot in de garage willen en op een trailer achter de wagen slepen naar een volgende duikbestemming. Eind dit jaar is de NEMO leverbaar, voor één of twee inzittenden die er acht uur mee kunnen duiken. De prijs zal schommelen rond een dik half miljoen euro, een bedrag dat men vandaag ook voor een top-Ferrari neertelt. Hopelijk heeft het incident met de Titan geen negatieve invloed op de interesse van mogelijke klanten. ■

Auteur: Cynrik De Decker
Foto's: U-Boat Worx

y a encore de la lumière. Plus profond, cela devient noir comme la nuit. Mais la fête peut se poursuivre en toute tranquillité dans le salon, conçu par la célèbre Officina Armare, qui est entouré d'une chambre à coucher principale et de quatre cabines de passagers, pouvant accueillir dix-sept occupants. Coût estimé : 25 millions d'euros — avec possibilité d'options supplémentaires.

Dans le même esprit et pour la même profondeur, U-Boat Worx travaille sur l'UWEP, la Underwater Entertainment Platform ou plateforme de divertissement sous-marine. Il s'agit d'un sous-marin pouvant accueillir 120 passagers, mais qui peut être personnalisé pour être livré en restaurant étoilé, ou en salle de conférence... Faire de grands voyages n'est pas l'objectif de l'UWEP, mais de faire profiter les clients du monde sous-marin, des épaves et des récifs coralliens.

Mais comme toute entreprise saine, elle souhaite élargir sa clientèle. Dans ce cas, il passe de milliardaires à millionnaires. Des gens qui veulent un submersible dans le garage et qui le tirent sur une remorque derrière la voiture jusqu'à la prochaine destination de plongée. Le NEMO sera disponible d'ici la fin de l'année, pour un ou deux occupants qui pourront plonger avec lui pendant huit heures. Le prix tournera autour d'un gros demi-million d'euros, une somme que les gens paient aujourd'hui pour une Ferrari haut de gamme. Il faut espérer que l'incident du Titan n'aura pas d'effet négatif sur l'intérêt des clients potentiels. ■

UW PARTNER IN MARITIEME VEILIGHEIDSOPLEIDINGEN



RelyOn Nutec is een internationaal opererende onderneming, gespecialiseerd in veiligheid van mensen en organisaties. Wij richten ons op advies, veiligheids- en overlevingsopleidingen en trainingen voor professionals uit de traditionele offshore-, maritieme sector, offshore wind en hoog-risico industrie.

Ons state-of-the-art trainingscentrum is volledig uitgerust met geavanceerde simulatoren en kwalitatieve trainingsmiddelen om deelnemers een realistische en meeslepende ervaring te bieden in een veilige en gecontroleerde omgeving.

- STCW**
- » STCW Basic Safety Training
 - » STCW Advanced Fire Fighting
 - » STCW Proficiency in Survival Crafts other than Fast Rescue Boats
 - » STCW Fast Rescue Boats

 - » STCW Medical First Aid
 - » STCW Medical Care

- » STCW BST Refresher
- » STCW Combi Refresher (BST - AFF - PSCRB)
- » STCW Combi Refresher (BST - AFF)
- » STCW Combi Refresher (BST - PSCRB)

WAAROM RELYON NUTEC?

VEILIGHEID IS NIET ALLEEN ONS VAK, HET ZIT IN ONS DNA!

- » Wereldwijd erkend en gecertificeerd
- » Hoge trainingsfrequentie op open cursussen
- » Hoge kwaliteit door vakkundig en ervaren personeel
- » Training op locatie bij de klant
- » Individuele trainingsoplossingen
- » 24/7 toegang tot alle trainingen
- » Opleidingen in het Nederlands, Engels of Frans



RelyOn Nutec Belgium bv
Esplanadestraat 1, 8400 Oostende
+32 (0) 59 29 59 10 • info@be.relyonnutec.com

www.relyonnutec.com

WISSEL VAN DE WACHT CHANGEMENT DE QUART

Divisieadmiraal Tanguy Botman doet zijn intrede tijdens Dag van de Marine

L'amiral de division Tanguy Botman reprend le commandement lors de la Journée de la Marine

Drie evenementen op een dag en een grote ceremonie op het Zeeheldenplein, Oostende was op 28 juni even dé thuis-haven van de Belgische Marine. De dag stond in het teken van een commandowissel op het hoogste niveau van de Belgische Marine, maar ook van de Dag van de Marine én de heroprichting van de Marinefusiliers.

Sinds de jaren '50 heeft de Marine haar eigen feestdag, waar de laatste jaren nieuw leven is ingeblazen. Dit jaar waren er maar liefst vijf pelotons aanwezig, die onder begeleiding van de Muziekkapel van de Marine het Zeeheldenplein bemanden. Deze pelotons bestonden niet enkel uit Belgische militairen, de Nederlandse Marine stuurde ook een delegatie om de binationale samenwerking in de kijker te zetten.

Niet enkel aan land, maar ook op zee was deze heuglijke dag zichtbaar: de mijnenjager Bellis vuurde vijftien spectaculaire saluutschoten af. Deze saluutschoten luiden het einde in van een tijdperk voor de Marine, de periode die onder het bevel stond van vice-admiraal Jan De Beurme.

WISSEL VAN DE WACHT

Een afscheidsrede kon natuurlijk niet ontbreken: "Het is met een gevoel van diepe dankbaarheid en trots dat ik vandaag afscheid neem als Commandant van de Belgische Marine. Het is voor mij een onvergetelijke ervaring geweest om deze organisatie te mogen leiden en te mogen werken met zulke toegewijde

Trois événements en une journée et une grande cérémonie sur la Zeeheldenplein à Ostende. Ostende La Reine des plages est brièvement redevenu le port d'attache de la Marine belge le 28 juin. La Journée de la Marine a été marquée par un changement de commandement au plus haut niveau de la Marine ainsi que par la renaissance des Fusiliers Marins.

Depuis les années 50, la Marine avait sa propre fête, qui a été relancée en 2022. Cette année, pas moins de cinq pelotons étaient présents sur la Zeeheldenplein, accompagnés par la Musique Royale de la Marine. Outre les pelotons belges, la Marine néerlandaise était également représentée par une délégation pour souligner la coopération binationale.

Fait exceptionnel cette année, les réjouissances se sont déroulées sur terre et en mer : le chasseur de mines Bellis a tiré plusieurs salves de canon spectaculaires, salves qui marquaient la fin d'une époque pour la Marine, celle du vice-amiral Jan De Beurme.

CHANGEMENT DE QUART

Un discours d'adieu ne pouvait évidemment pas manquer : "C'est avec un sentiment de profonde gratitude et de fierté que je fais aujourd'hui mes adieux en tant que commandant de la Marine belge. Ce fut pour moi une expérience inoubliable que pouvoir diriger cette organisation et travailler avec des personnes aussi dévouées et talentueuses... Je suis convaincu que notre Marine



THE BELGIAN NAVY



Chief Head of Defence (CHOD) admiraal Hofman (midden) groet naar de staander met Belgische vlag. | L'amiral Hofman, CHOD, (au centre) salue le drapeau belge.

en getalenteerde mensen... Ik ben ervan overtuigd dat onze Belgische Marine een glansrijke toekomst voor zich heeft met nieuwe schepen, hoogtechnologische middelen en getalenteerde mensen."

Deze plechtigheid markeert ook het begin van een nieuw commando; divisieadmiraal Tanguy Botman neemt de fakkel over als Commandant van de Marine. Aftredend vice-admiraal de Beurme heeft er alle vertrouwen in dat zijn opvolger de Marine in goede vaarwateren zal brengen: "Het was voor mij een eer om jullie te dienen als commandant van de Belgische Marine. Ik dank jullie voor jullie steun en toewijding aan onze Marine. Samen hebben we veel bereikt en ik ben ervan overtuigd dat jullie onder de leiding van mijn opvolger, Admiraal Tanguy Botman, nog veel meer zullen bereiken in de toekomst."

MARINEFUSILIERS

De herinrichting van de Marinefusiliers werd ook ingehuldigd. De eerste marinefusiliers kregen hun zwarte baret, als symbool van het begin van deze nieuwe eenheid. Vice-admiraal De Beurme schetste kort de missie van deze Marinefusiliers: "In hoofdorde zal het Regiment Marinefusiliers verantwoordelijk zijn voor "harbour protection", bescherming van havens en schepen in de aanloop van een haven, zowel aan de zeezijde als aan de landzijde. Onze Marinefusiliers zullen in staat zijn expeditionair op te treden, waar ook ter wereld. Naast deze hoofdtaken zullen ze ook opleiding verschaffen en taken aan boord uitvoeren zoals bijvoorbeeld boardingsoperaties. Een stevig takenpakket dus!"



CHOD admiraal Hofman geeft Viceadmiraal De Beurme een geschenk. | L'amiral Hofman, CHOD, offre un cadeau au vice-amiral De Beurme.

belge a un bel avenir devant elle, avec de nouveaux navires, des moyens de haute technologie et des personnes talentueuses".

La cérémonie marquait également le début d'un nouveau commandement : l'amiral de division Tanguy Botman a repris le flambeau en tant que commandant de la Marine. Le vice-amiral sortant Jan De Beurme est convaincu que son successeur mettra la Marine sur le bon cap: "Ce fut un honneur pour moi de vous servir en tant que commandant de la Marine belge. Je vous remercie pour votre soutien et votre dévouement à notre Marine. Ensemble, nous avons accompli beaucoup de choses et je suis convaincu que, sous la direction de mon successeur, l'amiral Tanguy Botman, vous accomplirez encore beaucoup plus à l'avenir.

FUSILIERS MARINS

La renaissance des Fusiliers Marins était également lancée. Les premiers Fusiliers Marins ont reçu leur béret noir, symbole du début de cette nouvelle unité. Le vice-amiral De Beurme décrit brièvement la mission de ces Fusiliers Marins : "Par ordre d'importance, le régiment de Fusiliers Marins sera chargé de la "protection portuaire," de la protection des ports et des navires à l'approche d'un port, tant du côté de la mer que du côté de la terre. Nos Fusiliers Marins seront capables de mener des actions expéditionnaires partout dans le monde. Outre cette tâche principale, ils assureront également la formation et des tâches à bord, telles que des opérations d'arraisonnement. En d'autres termes, un solide ensemble de missions !





Viceadmiraal De Beurme overhandigt de nieuwe officiële vlag van de Marine Fusiliers. | Le vice-amiral De Beurme remet le drapeau officiel des fusiliers marins.



Commandant Van Raemdonck kreeg een bedanking voor geleverde diensten als Commandant van de Marinereserve. | Le commandant Van Raemdonck reçoit un remerciement pour les services rendus en tant que commandant de la réserve navale.

RESERVE

Vice-admiraal De Beurme had ook nog een dankwoord klaar voor Kapitein-ter-zee Van Raemdonck, Commandant van de Marinereserve: "... Mede door uw inzet en engagement zijn we er samen in geslaagd de reserve van de Marine niet alleen op de kaart te zetten, meer nog, u heeft er voor gezorgd dat de reserve een onmisbaar en geïntegreerd onderdeel is geworden van onze Marine... U bent geen enkele inspanning uit de weg gegaan om de reserve van de Marine uit te bouwen tot een betrouwbare partner voor de Marine die bijdraagt bij het uitvoeren van al onze taken. De reservisten zijn alom tegenwoordig: aan boord van de schepen, ontplooid in staven van internationale operaties, in alle directies van de Marine, maar ook op de Defensiestaf.

Ik dank alle marinereservisten voor hun inzet en ik dank u in het bijzonder nogmaals voor uw uitstekend commando, leiderschap en toewijding als Commandant van de Marinereserve." ■

RÉSERVE

Le vice-amiral De Beurme a également tenu à remercier le capitaine de vaisseau Van Raemdonck, commandant de la Réserve de la Marine: "... En partie grâce à votre dévouement et à votre engagement, nous avons réussi ensemble non seulement à mettre la Réserve navale sur la carte, mais plus encore, vous avez fait en sorte que la Réserve devienne une partie indispensable et intégrée de notre Marine... Vous n'avez pas ménagé vos efforts pour faire de la Réserve navale un partenaire fiable de la Marine qui contribue à l'accomplissement de toutes nos tâches". Les réservistes sont omniprésents : à bord des navires, déployés dans les états-majors d'opérations internationales, dans toutes les directions de la Marine, ainsi qu'à l'état-major de la Défense.

Je remercie tous les réservistes de la Marine pour leur engagement et, en particulier, je vous remercie à nouveau pour votre commandement, votre leadership et votre dévouement exceptionnels en tant que commandant de la Réserve de la Marine." ■

Auteur: Charles Colot | Photos: Jorn Urbain

MARINE SHOP

SPECIAL OFFER





Coin Marine
€ 7 i.p.v. € 7,50

Zwarte riem
Ceinture noir

€ 10 i.p.v. € 12





Pin Marine
€ 1,5 i.p.v. € 2

hulpbetoonmarine@gmail.com

Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine v.z.w. – Association d'Entraide de la Marine a.s.b.l.
Graaf Jansdijk 1 – 8380 Zeebrugge

Promo prijzen geldig tot 30 november 2023 – Prix promo valable jusqu'au 30 novembre 2023



SPECIAL JOBS



OP TOCHT MET EEN ZEELOODS EN BALADE AVEC UN PILOTE HAUTURIER

De MDK-loodsboot 'Schoneveld' in het Dok in Vlissingen.
Le bateau pilote 'Schoneveld' du MDK dans le Dock de Vlissingen



De Noordzee en de zeearmen die er in uitmonden vormen geen open deur voor de zeeschepen van en naar de Belgische zeehavens. Ze zijn niet alleen onderworpen aan getijwerking, maar ze bestaan ook nog eens uit een heel kluwen van platen, zandbanken en vaargeulen. Om deze doolhof te doorkruisen heb je een ervaren gids nodig. SeaTalk ging een dag aan boord met een zeeloods.

Onder het toezicht van Vliissingens grootste zoon Admiraal Michiel de Ruyter, vereeuwigd door de Mechelse beeldhouwer Louis Royer, meld ik mij op een mooie ochtend in mei aan op nr. 2 van de Boulevard die naar hem is genoemd. Daar word ik opgewacht door Peter Goossens, die mij mee gaat nemen op wat die dag zijn 5.132ste en 5.133ste loodsreis zal worden.

Aan deze vorm van 'participating journalism' is een hele voorbereiding voorafgegaan, inclusief de ondertekening van een 'verklaring van vrijwaring en afstand van verhaal', die standaard is voor alle derden (zoals journalisten) die een loodsreis wensen te maken. Voor alle zekerheid had Peter mij ook nog gevraagd of ik fysiek nog fit genoeg ben om een tot negen meter hoge touwladder op en af te klimmen. Een loodsreis is altijd een uitdaging, zeker voor bezoekers.

La mer du Nord et les bras de mer qui y débouchent n'offrent pas un accès facile aux navires naviguant depuis et vers les ports maritimes belges. Ils ne sont pas seulement soumis aux marées, mais se caractérisent également dotés de tout un arsenal de plateaux sous-marins, de bancs de sable et de chenaux. Parcourir ce labyrinthe requiert l'aide d'un guide chevronné. Le temps d'une journée, SeaTalk est monté à bord en compagnie d'un pilote hauturier.

Un beau matin de mai, sous l'œil attentif du célèbre fils de Vliissingen (Flessingue), l'amiral Michiel de Ruyter, immortalisé par le sculpteur malinois Louis Royer, je me présente au n° 2 du boulevard qui porte son nom. J'y suis accueilli par Peter Goossens qui, ce jour-là, va m'emmener à l'occasion de sa 5.132e et 5.133e course de pilotage.

Il faut pas mal de préparation pour cette forme de participating journalism, comme la signature d'une « déclaration de garantie et d'abandon de recours » qui doit être signée par tous les tiers (tels que les journalistes) qui veulent prendre part à une course de pilotage. Pour toute certitude, Peter m'avait aussi demandé si j'étais physiquement apte à monter et descendre une échelle de corde jusqu'à neuf mètres de hauteur. Une course de pilotage est toujours un défi, surtout pour les visiteurs.

SPECIAL JOBS



Links op de foto Peter Goossens aan boord van de 'Sti Marvel' | À gauche sur la photo, Peter Goossens à bord du 'Sti Marvel'.

TWEE LOODSSTATIONS

De 'Wandelaar', die permanent dobberd bij de Kwintebank voor de Belgische kust is één van de twee loodsstations van het Loodswezen en het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) die de Vlaamse zeeloodsen gebruiken. Op de 'Wandelaar' worden binnenkomende schepen met een zeeloods bemand. Ruim dertig mijl verder, op de rede van Vlissingen, vindt de wissel plaats tussen zee- en rivierloodsen.

In 2022 werden er voor de Belgische kust 150.000 scheepsbewegingen genoteerd. Het aantal uitgevoerde loodsbewegingen bedroeg 57.935. Volgens mijn gastheer Peter staan de Vlaamse loodsen in voor driekwart van de beloodsing naar/van de Scheldehavens op Belgisch grondgebied en alle beloodsingen naar de Belgische kusthavens. De rest is voor rekening van de Nederlandse collega's.

Behalve de -ruwweg geschat- 130 zeeloodsen, bestaat het korps uit 135 rivierloodsen, 30 kanaalloodsen (traject Kanaal Gent-Terneuzen) en 40 kustloodsen, die zowel een stuk zee als de Belgische kusthavens doen.

Peter Goossens is een alumnus van de Hogere Zeevaartschool (HZS), en kan terugkijken op een carrière bij o.m. CMB, d.w.z. Bocimar en Exmar. Ondertussen is hij al 26 jaar loods. Om daarvoor gecertificeerd te worden moest je vroeger een geslaagd kapiteinsexamen en minstens 60 maanden vaart kunnen voorleggen. "Die laatste periode is teruggebracht tot 36 maanden als je de opleiding STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) hebt doorlopen", zegt Peter.

Om voor de opleiding van loods in aanmerking te komen, moet je je aanmelden op een vacature bij "Werken voor Vlaanderen". Vanaf het moment dat je aangeschreven wordt door het Loodswezen

DEUX STATIONS DE PILOTAGE

Le Wandelaar, qui flotte en permanence près du Kwintebank au large de la côte belge, est l'une des deux stations de pilotage du Loodswezen (service de pilotage) de l'Agence pour les Services maritimes et côtiers) utilisées par les pilotes hauturiers flamands. Sur le Wandelaar, on place un pilote hauturier à bord des navires entrants. Plus de trente lieues plus loin, sur la rade de Vlissingen, le pilote hauturier est remplacé par un pilote de rivière.

En 2022, on a compté 150 000 mouvements de navires au large de la côte belge. Le nombre de mouvements de pilotage s'élevait à 57 935. Mon hôte Peter m'indique que les pilotes flamands s'occupent de trois quarts des pilotages vers et depuis les ports de l'Escaut et de tous les pilotages vers les ports côtiers belges. Leurs collègues néerlandais sont chargés des autres pilotages.

Outre les quelque 130 pilotes de haute mer, le corps compte 135 pilotes de rivière, 30 pilotes de canal (trajet canal Gand-Terneuzen) et 40 pilotes côtiers, qui sont responsables d'une partie de la mer ainsi que des ports côtiers belges.

Peter Goossens est un ancien étudiant de l'École supérieure de navigation d'Anvers (ESN) et peut se targuer d'une belle carrière, entre autres auprès de CMB, c.-à-d. Bocimar et Exmar. Cela fait déjà 26 ans qu'il exerce cette activité de pilote. Autrefois, pour être certifié, il fallait réussir un examen de capitaine et pouvoir présenter au moins 60 mois de navigation. « Cette période est réduite à 36 mois si l'on a suivi la formation STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) », explique Peter.

Pour être éligible à la formation de pilote, il faut répondre à une offre d'emploi émanant de Werken voor Vlaanderen. Dès que l'on

en je beslist de uitdaging aan te gaan, begin je aan een intensieve éénjarige opleiding, die weliswaar betaald wordt. Tijdens dat stagejaar vaar je ruim 170 proef- en examenreizen. Je volgt ook heel wat theoretische lessen en legt daarvoor examens af waar je minstens 70% op moet behalen.

Zeeloodsen werken vandaag volgens een systeem van zes dagen op en vijf dagen af en ze mogen ook wonen waar ze willen, terwijl ze in een ver verleden in Vlissingen moesten wonen. "Tijdens de zes dagen op verblijven de meeste collega's nog altijd in het loodsstation in Vlissingen", zegt hij.

"Op een bepaald moment worden wij 'gepord' door de uitkijk, (of door een rededienstcoördinator) d.w.z. de dispatch van de redebotten (die ervoor zorgen dat de loods van en naar het schip worden gebracht). Alle zeeloodsen kunnen ook ingezet worden als chef loods.

Rivierloodsen worden pas twee uur van tevoren gepord en moeten dan ook binnen die tijd aan de zogenaamde 'taxiring' zijn. Dat zorgt natuurlijk voor beperkingen op het vlak van woonplaats."

HET ECHE WERK

"Het is onze eigen verantwoordelijkheid of we al dan niet de loodsladder opgaan", merkt Peter op. Het is immers niet altijd een zonnige en windvrije dag zoals vandaag. Dertien jaar lang werd er ook belooft met een helikopterdienst, maar die is ondertussen afgeschaft.

Via het computersysteem van het Loodswezen kan de loods alle informatie opvragen van het schip dat hem of haar is toegewezen. Vandaag is dat, in de uitgaande richting, de 183 m lange olie- en chemicaliëntanker 'Sti Marvel', die vaart onder vlag van de Marshall Islands. Dat valt qua lengte nog mee; vanaf 360 meter moeten er twee loods aan boord gaan.

Als voorbereiding verzamelt de loods via de computerinformatie: hoe laat het schip op de afgesproken plaats wordt verwacht, hoe groot het is, hoe diep het ligt, hoe hoog de ladder moet hangen, hoe de wind waait, hoe het getij is en hoe de stroom zich gedraagt.

Ons schip heeft geladen in Noorwegen, gelost in Antwerpen en is nu op weg naar Brazilië. Zeeloods Peter gaat het schip begeleiden over een afstand van 33 zeemijl. Het traject loopt vanaf de rede van Vlissingen, langs de Wielingen, de hoofdgeul voor zeeschepen die ongeveer van Breskens naar Wenduine loopt. Dan gaat het via het Scheur en Vaargeul 1 naar 'De Wandelaar'.

De scheepscategorie wordt bepaald volgens de lengte van het vaartuig. Verder wordt er rekening gehouden met de wind en het verloop van het getij dat anticlockwise ronddraait op zee.

Het wordt stilaan tijd om onze oceanareus te vervoegen en dat doen we vanuit het Dok met een 22 meter lange motorboot, één van de loodsbotten oftewel redebotten. Van zodra die naast het nog varende schip ligt, valt het pas op hoe klein de redboot wel is naast deze zeereus. Hoog boven het, ondanks het kalme water, toch nog zwalpende bootje, doemt de stalen wand op waar we de loodsladder op moeten.

Mijn verbeeldingskracht is niet sterk genoeg om me deze operatie voor te stellen hartje winter in gure weersomstandigheden. De loodsbotten liggen bij voorkeur in de lij, de kant weg van de wind om het aan en van boord gaan te vergemakkelijken



De oude vertrouwde verrekijker ligt ook altijd binnen handbereik. | La vieille et fidèle paire de jumelles est toujours à portée de main.

reçoit un courrier du Loodswezen et que l'on décide de relever le défi, on commence alors une formation intensive d'une année, qui est rémunérée. Pendant cette année, on effectue plus de 170 courses de formation et d'examen. On suit également de nombreux cours théoriques pour lesquels il faut réussir les examens avec au moins 70 %.

De nos jours, les pilotes hauturiers travaillent selon un horaire de six jours de travail et cinq jours de repos ; ils peuvent habiter où ils veulent, alors qu'à une époque lointaine, ils devaient résider à Vlissingen. « Pendant les six jours de travail, la plupart des collègues logent dans la station de pilotage de Vlissingen », explique-t-il.

« À un certain moment, nous sommes « appelés » par la vigie (ou par le coordinateur du service de la rade), c'est-à-dire le dispatch des bateaux-pilotes (qui transportent les pilotes depuis et vers le navire). Tous les pilotes de mer peuvent également être engagés comme chef pilote.

Les pilotes de rivière ne sont appelés que deux heures à l'avance et doivent alors se présenter dans ce délai à l'endroit que l'on appelle taxiring. Cela entraîne bien évidemment des restrictions quant au lieu de résidence des pilotes. »

LE VRAI BOULOT

« Il en va de notre propre responsabilité de grimper ou non l'échelle de pilote », souligne Peter. Il ne fait pas toujours plein soleil, sans un souffle de vent comme aujourd'hui. Pendant treize ans, les pilotes ont pu recourir au service d'un hélicoptère, mais il a été supprimé entre-temps.

Via le système informatique du Loodswezen, le pilote peut demander toutes les informations sur le navire qui lui a été attribué. Aujourd'hui, il s'agit du Sti Marvel, un pétrolier/navire-citerne pour produits chimiques de 183 mètres de long sous pavillon des Îles Marshall. Sa longueur est encore acceptable : à partir de 360

SPECIAL JOBS

Na de gebruikelijke beleefdheidshandelingen met de rivierloods, de kapitein en de andere officieren op de brug, overlegt Peter met zijn collega rivierloods over diepgang, koers, de snelheid die het schip kan lopen in stil water en de verkeerssituatie. Want de rede van Vlissingen lijkt wel een maritieme versie van het Meiserplein. Na de 'hand-over' verlaat de rivierloods het schip. Als hij van de loodsladder naar beneden klimt, wordt hij nauwlettend in de gaten gehouden tot hij goed en wel in de redeboot zit.

Ook met de kapitein, van Indiase afkomst, worden dezelfde factoren doorgesproken, met bovendien data over de specifieke werking van het schip, de schroefwerking, de snelheid die kan worden behaald etc. Loods en kapitein nemen een checklist door, die door de loods wordt ondertekend voor ontvangst.

ENKEL ADVIES

In tegenstelling tot wat wel eens wordt gedacht, neemt de loods het commando over het schip niet over. "Wij hebben uitsluitend een adviserende rol", zegt Peter. "Alleen op het Panamakanaal neemt de loods daadwerkelijk het schip over."

Niet alleen met de kapitein, maar ook met de stuurman en de wheelman wisselt Peter zijn adviezen uit. De rapportering met de wal gebeurt via de marifoon. Eén keer per blok moet er worden aangemeld; Dan stromen de Schelde Scheepvaart Berichten binnen.



Peter wijst mij op de boeien en meetpalen langs de route, die de weg door de vaargeul aangeven. Op één van de twee radarschermen zijn deze netjes aangegeven. Het tweede scherm toont in feite een gewone zeekaart. "Ik gebruik ze altijd allebei", zegt Peter. "Ik doceer ook 'vaarwaters' aan leerling-loods. De kennis die ze daar opdoen moet hun zogenaamde 'geographical awareness' verhogen, d.w.z. weten op welke geografische locatie ze zich precies bevinden. Dat dient dan als basis voor hun 'situational awareness'."

Op de brug, die eruitziet als de cockpit van een vliegtuig, maar dan breder uitgespreid, volgt Peter nauwgezet de instrumenten, af en toe ondersteund door de oude getrouwe verrekijker. Hij verstrekt de koersinformatie aan de wheelman altijd in drie cijfers en krijgt de bevestiging ook in deze drie cijfers terug.

mètres, il faut deux pilotes à bord.

Le pilote se prépare en collectant, via le système informatique, les informations suivantes : l'heure d'arrivée du navire à l'endroit convenu, la taille et la profondeur du navire, la hauteur requise pour l'échelle, la direction et la force du vent, l'état de la marée et du courant.

Notre navire a été chargé en Norvège, déchargé à Anvers et fait maintenant route vers le Brésil. Le pilote hauturier Peter accompagnera le navire sur une distance de 33 miles marins. Le trajet commence dans la rade de Vlissingen et passe Wielingen, le chenal principal qui s'étend plus ou moins de Breskens à Wenduine. Il passe ensuite la Scheur et le Vaargeul 1 vers le Wandelaar.

La catégorie du navire est déterminée par sa longueur. Il faut également tenir compte du vent et de l'évolution de la marée qui tourne en mer dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Il est presque temps de rejoindre notre navire marchand, ce que nous faisons depuis le Dok au moyen d'un bateau à moteur de 22 mètres de long, l'un des bateaux-pilotes ou vedettes. Dès qu'il se trouve à côté du navire encore en mouvement, on s'aperçoit de la petite taille du bateau-pilote à côté de ce géant. Bien haut au-dessus du petit bateau qui ondule quand même malgré une mer calme, apparaît la paroi d'acier que nous allons devoir grimper à l'aide d'une échelle.

Je n'ai pas assez d'imagination pour me représenter cette opération au cœur de l'hiver par mauvais temps. Les bateaux-pilotes se placent de préférence sous le vent, le côté hors du vent, de sorte que le pilote peut plus facilement monter à bord et en descendre.

Après les formules de politesse d'usage avec le pilote de rivière, le capitaine et les autres officiers présents sur la passerelle, Peter évoque avec son collègue-pilote de rivière le tirant d'eau, la vitesse à laquelle le navire peut naviguer en eau calme et la situation du trafic. La rade de Vlissingen ressemble en effet à la version maritime de la Place Meiser. Après le hand-over, le pilote de rivière quitte le navire. Au fur et à mesure qu'il descend l'échelle de pilote, on le tient attentivement à l'œil jusqu'à ce qu'il se mette un pied sur le bateau-pilote.

Avec le capitaine – d'origine indienne –, Peter évoque les mêmes paramètres ainsi que les données sur le fonctionnement spécifique du navire, le fonctionnement de l'hélice, la vitesse que le navire peut atteindre etc. Le pilote et le capitaine parcourent une checklist, qui est signée pour réception par le pilote.

UNIQUEMENT DES CONSEILS

Contrairement à ce que l'on pense parfois, le pilote ne relève pas le commandement du navire. « Nous n'avons qu'un rôle de conseil », précise Peter. « Ce n'est que sur le canal de Panama que le pilote prend effectivement le commandement. »

Peter n'échange pas seulement ses conseils avec le capitaine, mais aussi avec le second et le wheelman. L'échange des rapports avec la terre se fait par le mariphone. Il faut se connecter une seule fois par bloc : c'est ainsi que parviennent les Schelde Scheepvaartberichten (messages à l'intention de la navigation sur l'Escaut).

Peter me montre les balises et les bornes de mesure le long de la route qui indiquent la route à travers le chenal. Elles sont soigneusement indiquées sur l'un des deux écrans radar. Le deuxième



De jol wordt aan boord van de 'Wandelaar' getakeld. | Le bateau est hissé à bord du 'Wandelaar'.

écran reproduit une carte maritime ordinaire. « Je les utilise tous les deux », explique Peter. « J'enseigne également « les voies navigables » aux élèves-pilotes. Ces connaissances servent à augmenter leur geographical awareness, c.-à-d. connaître leur localisation géographique précise. Cela sert alors de base pour leur situational awareness ».

Sur la passerelle, qui ressemble au cockpit d'un avion, mais plus large, Peter surveille soigneusement les instruments et se sert de temps en temps de ses bonnes vieilles jumelles. Il fournit les informations sur la route au wheelman toujours à l'aide de trois chiffres et reçoit la confirmation également avec ces trois chiffres.

OPGETAKELD

Na enkele uren, en een lekkere Indische maaltijd, komen we in de buurt van 'De Wandelaar'. Dat is een vaartuig, 60 meter lang, van het type "SWATH" (Small Water Area Twin Hull). Dit vaartuig heeft een bemanning van 25 man en doet dienst als hotelschip voor de loodsen. Vanuit dit varende loodsstation wordt een 6 meter lange jol te water gelaten om ons op te pikken. Zeer comfortabel is het feit dat onze jol op 'De Wandelaar' aan boord wordt getakeld en dat zal straks in de omgekeerde richting eveneens het geval zijn.

Het moderne loodsstation is uitgerust met alle voorzieningen die het verblijf van de loodsen en de bemanning zo comfortabel mogelijk kunnen maken: kajuiten, douches, maaltijden en dranken en een ontspanningsruimte met TV. We kunnen dus in alle rust wachten op de volgende klant.

Ons retourschip is de 100.000 ton metende 'Nile Dutch Lion', 333,2 meter lang en varende onder de Liberiaanse vlag. Aangezien we hier niet op het bovendek moeten 'landen' maar ergens in het midden, is de klimhoogte veel korter. Net nu het wat begint te wennen!

Op dit schip horen we vooral Slavische klanken. Er worden geen vragen gesteld over herkomst, maar we gaan ervan uit dat zowel de kapitein als de bemanning afkomstig zijn uit 'een land dat in oorlog is'. Weer door het Scheur gaat het terug richting Rede van Vlissingen, waar we door een Nederlandse redeboot weer worden opgepikt en in het Dok worden afgeleverd. Peter Goossens heeft twee schepen en mijzelf veilig door de dag geloodst. ■

HISSÉS À BORD

Après quelques heures et un délicieux repas indien, nous nous approchons du Wandelaar. Il s'agit d'un navire de 60 mètres de long du type SWATH (Small Water Area Twin Hull). Ce navire dispose d'un équipage de 25 hommes et sert d'hôtel pour les pilotes. Depuis cette station de pilotage naviguante, une yole de 6 mètres de long est lancée pour nous repêcher. Notre yole sera hissée à bord du Wandelaar, ce qui sera aussi le cas tout à l'heure, mais dans le sens inverse.

La station de pilotage moderne est dotée de tous les équipements pour rendre le séjour des pilotes aussi confortables que possible : cabines, douches, repas et boissons et un espace détente avec TV. Nous pouvons donc attendre le prochain client en toute tranquillité.

Notre navire de retour est le Nile Dutch Lion qui pèse 100 000 tonnes, mesure 333,2 mètres de long et navigue sous pavillon du Liberia. Comme nous ne devons pas « atterrir » sur le pont supérieur, mais quelque part au milieu, nous ne devons pas grimper si haut. Juste quand je commençais à m'y habituer!

Sur ce navire, nous entendons surtout des mots à consonance slave. Nous ne posons pas de questions sur leur origine, mais nous supposons que le capitaine et son équipage proviennent « d'un pays actuellement en guerre ». En passant le Scheur, nous retournons vers la rade de Vlissingen où un bateau-pilote néerlandais nous prend à bord pour nous déposer ensuite au Dok. C'est en toute sécurité que Peter Goossens a piloté deux navires et m'a ramené à bon port ce jour-là. ■



75 YEARS



Belgisch-Nederlandse Samenwerking La coopération entre les marines belge et néerlandaise

Dit jaar is het 75 jaar geleden dat de Belgische en de Nederlandse Marine hun eerste samenwerkingsakkoord ondertekenden. Sindsdien werken beide Marines nauw samen, wat het letterwoord BENESAM mooi samenvat.

SAMEN OPLEIDEN EN TRAINEN

Het eerste BENESAM-akkoord ondertekenen beide landen op 10 mei 1948. Dit oorspronkelijk geheim akkoord gaat over opleidingen: Belgische officieren volgen les bij de Koninklijke Marine en als tegenprestatie krijgen Nederlanders les in de Oostendse mijnenbestrijdingsschool. De huidige Navy Academy zet dit verder met diverse opleidingen, zoals bijvoorbeeld catering. Ook in de Belgisch-Nederlandse operationele school in Den Helder is de verwevenheid zichtbaar. Elkaars scheepsbemanningen trainen, opwerken en certificeren tot het hoogste niveau staat garant voor kwaliteit.

Cela fait cette année 75 ans que les marines belge et néerlandaise ont signé leur premier accord de coopération. Depuis lors, les deux marines collaborent étroitement, comme le résume parfaitement l'acronyme BENESAM (Belgisch-Nederlandse Samenwerking – coopération belgo-néerlandaise).

INSTRUCTION ET ENTRAÎNEMENT COMMUNS

Les deux pays ont signé le premier accord BENESAM le 10 mai 1948. Cet accord, secret à l'origine, porte sur les formations : les officiers belges suivent des cours à la Koninklijke Marine et, en contrepartie, les Néerlandais prennent des leçons à l'École de Guerre des Mines à Ostende. L'actuelle Navy Academy poursuit l'instruction en organisant différentes formations, comme la restauration par exemple. Cette interaction se reflète aussi dans le centre d'instruction opérationnel belgo-néerlandais à Den Helder. L'entraînement,

SAMEN OPEREREN

Het ene akkoord volgt het andere op: het begint met een idee, een intentie en hieruit volgt de uitvoering.

De binationale mijnenbestrijdingsflottielje tijdens operatie Octopus in 1987-1988 is een concreet voorbeeld dat zowel in operationeel als logistiek opzicht als lakmoesproef dient. Deze louter defensieve ontminningsoperatie in de Perzische Golf heeft drie doelen: het principe van vrije doorvaart in internationale wateren garanderen, de Belgische, respectievelijk Nederlandse economische belangen te verzekeren en de solidariteit binnen West-Europese Unie te bevestigen. Een Belgisch-Nederlands mijnenbestrijdingsflottielje wordt opgericht en lokaal onder Belgisch commando geplaatst. De Nederlandse viceadmiraal Van Renesse leidt de operatie vanuit het Helderse operatiecentrum. Bovendien worden voor het eerst de tripartite mijnenjagers van de Nederlandse Alkmaar -of Belgische Flower- klasse operationeel ingezet. Dit is meteen een volgend voordeel: met dezelfde schepen varen, ze onderhouden, een gezamenlijke stok beheren en hiervoor het personeel opleiden.

SAMEN ONDERHOUDEN EN VERNIEUWEN

Een andere grote mijlpaal is de verwerving van het fregat F930 Leopold I, voormalig Hr.Ms. Karel Doorman, dus een Nederlands multifunctioneel fregat. Het schip is in 1988 opgeleverd en in 1991 in dienst genomen door de Koninklijke Nederlandse marine. Op 22 december 2005 vindt de ondertekening van de koopovereenkomst aan de Belgische marine plaats. In 2006 stelt de Nederlandse marine de Karel Doorman uit dienst, om het over te dragen aan de Belgische marine. Deze laatste neemt het fregat op 29 maart 2007 in dienst als F930 Leopold I. Het tweede fregat volgt in 2008: Hr.Ms. Willem van der Zaan wordt F931 Louise-Marie. Hiermee zijn de mijnenbestrijdingsvaartuigen en de fregatten van beide landen identiek. Dit leidt tot een volgende fase: Nederland onderhoudt de Belgische fregatten en België de Nederlandse mijnenjagers. De wisselstukken worden gezamenlijk beheerd. Dit zorgt voor een efficiënte inzet van mens en materieel.

Ondertussen is dit materieel aan vervanging toe. De bouw van de nieuwe mijnenbestrijdingsvloot draait op volle toeren en de laatste akkoorden zijn gesloten om over te gaan tot de bouw van de nieuwe fregatten.

l'instruction et la certification communes des équipages jusqu'au plus haut niveau garantissent ainsi la qualité.

OPÉRATIONS COMMUNES

Les accords se succèdent : tout commence par une idée, une intention suivie de son exécution.

La flottille binationale de lutte contre les mines pendant l'opération Octopus en 1987-1988 est un exemple concret qui sert de test décisif sur le plan tant opérationnel que logistique. Cette opération de déminage purement défensive dans le Golfe Persique a trois buts : garantir le principe du libre passage en eaux internationales, assurer les intérêts économiques belges et néerlandais et confirmer la solidarité dans l'Union de l'Europe occidentale. Une flottille belgo-néerlandaise de lutte contre les mines a été créée et localement placée sous commandement belge. Le vice-amiral néerlandais Van Renesse dirige l'opération depuis le centre d'opérations à Den Helder. De plus, une unité tripartite de chasseurs de mines de la classe néerlandaise Alkmaar ou la classe belge Flower a été engagée de manière opérationnelle. Cela confère tout de suite un autre avantage : naviguer sur les mêmes navires, les entretenir, gérer un stock commun et former le personnel en conséquence.

ENTRETIEN ET RENOUVELLEMENT COMMUNS

Un autre jalon important est l'acquisition de la F930 Leopold Ier, l'ancienne frégate Hr.Ms. Karel Doorman et donc une frégate multi-mission néerlandaise. Le navire a été livré en 1988 et mis en service en 1991 par la Koninklijke Nederlandse marine (marine royale néerlandaise). Le 22 décembre 2005, la convention pour sa vente à la marine belge a été signée. En 2006, la marine néerlandaise a mis la frégate Karel Doorman hors service pour la céder à la marine belge. Celle-ci a mis la frégate en service le 29 mars 2007 sous le nom de F930 Leopold I. La deuxième frégate a suivi en 2008 : la Hr.Ms. Willem van der Zaan est devenue la F931 Louise-Marie. Les chasseurs de mines et les frégates des deux pays sont ainsi identiques. Ce qui a conduit à une nouvelle phase : les Pays-Bas vont entretenir les frégates belges et la Belgique les chasseurs de mines néerlandais. Les pièces de rechange seront gérées en commun. Ce qui garantit un engagement efficace du personnel et du matériel.



2008: Hr.Ms. Willem van der Zaan wordt F931 Louise-Marie. | Hr.Ms. Willem van der Zaan devient F931 Louise-Marie.



Brussel, 21 juli 2023. Belgische en Nederlandse marine marcheren naast elkaar. | Bruxelles, 21 juillet 2023. Les marines belge et néerlandaise défilent côte à côte.

SAMEN BEVELEN

De Admiraliteit BENELUX is de overkoepelende staf van de Belgische Marine en de Nederlandse. Deze staf is gehuisvest op de Nieuwe Haven te Den Helder. Admiraal BENELUX is een cumulfunctie: de Nederlandse commandant Zeestrijdkrachten, viceadmiraal René Tas, bekleedt ze. Hij wordt bijgestaan door de plaatsvervangend Admiraal BENELUX, namelijk divisieadmiraal Tanguy Botman, die tegelijk commandant van de Belgische Marine component is.

SAMEN BEZOEKEN

Het staatsbezoek van de Oranjes aan het koningspaar van België in juni benadrukt de nauwe maritieme samenwerking van de Lage Landen. In de haven van Antwerpen bezoeken Koning Filip en Koning Willem-Alexander het Belgische fregat Louise-Marie. Koningin Mathilde en Koningin Máxima bezoeken het Nederlandse fregat Zr.Ms. De Ruyter. Aan boord en aan de wal zijn demonstraties. Het bezoek aan de fregatten markeert de samenwerking tussen de Belgische en de Nederlandse marine. Tenslotte gebruiken beide marines dezelfde typen schepen en helikopters, werken samen bij het onderhoud van materieel en bieden gezamenlijke opleidingen aan. Na het bezoek aan de fregatten volgt op de wal een afscheidsceremonie.

SAMEN DEFILEREN

Het jubileum bereikt op 21 juli in Brussel een hoogtepunt: tijdens het militair defilé te voet, onder luid applaus van het publiek, marcheert de Belgische naast de Nederlandse marine. Samen vormen ze één detachement. Beide emblemen neigen voor de Belgische soevereïen.

SAMEN STERKER

Onze Marines werken nu al 75 jaar samen. De huidige geopolitieke situatie brengt met zich mee dat de Europese banden op het vlak van Defensie versterkt moeten worden. De integratie tussen de Nederlandse en Belgische Marine zijn in deze context een voorbeeld voor andere Europese landen. ■

Auteur: Jens Van Herck | Foto's: Jorn Urbain

Entre-temps, le remplacement de ce matériel s'impose. La construction de la nouvelle flotte de chasseurs de mines est bien lancée et les derniers accords ont été conclus pour procéder à la construction des nouvelles frégates.

ÉTAT-MAJOR COMMUN

L'Amirauté BENELUX est l'état-major central des marines belge et néerlandaise. Cet état-major est basé dans le Nieuwe Haven à Den Helder. L'Amiral BENELUX est une fonction cumulée, remplie par le commandant néerlandais des Zeestrijdkrachten, le vice-amiral René Tas. Il est assisté de l'amiral en second de l'Amirauté BENELUX, à savoir l'amiral de division Tanguy Botman, qui est en même temps commandant de la Composante Marine belge.

VISITES COMMUNES

La visite d'État de la famille d'Orange à la maison royale belge en juin a souligné la coopération maritime étroite des Pays-Bas. Dans le port d'Anvers, le roi Philippe et le Roi Willem-Alexander ont visité la frégate belge Louise-Marie. La reine Mathilde et la reine Máxima ont quant à elles visité la frégate néerlandaise Zr.Ms. De Ruyter. Des démonstrations étaient organisées à bord et à terre. Les visites des frégates marquent la collaboration entre les marines belge et néerlandaise. Enfin, les deux marines utilisent les mêmes types de navires et d'hélicoptères ; elles collaborent pour l'entretien du matériel et proposent des formations communes. Les visites des frégates ont été suivies d'une cérémonie.

ENSEMBLE AU DÉFILÉ

Les festivités d'anniversaire ont atteint leur apogée le 21 juillet à Bruxelles : lors du défilé militaire à pied, sous les applaudissements nourris des spectateurs, la marine belge a marché à côté de la marine néerlandaise, formant un seul et même detachement. Les deux emblèmes ont été inclinés devant le souverain belge.

PLUS FORTES ENSEMBLE

Cela fait déjà 75 ans que les marines travaillent ensemble. La situation géopolitique actuelle nécessite de renforcer les liens européens au niveau de la Défense. Dans ce contexte, l'intégration des marines néerlandaise et belge est un exemple pour d'autres pays européens. ■

Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust zorgt de klok rond voor **veilige scheepvaart**. We staan in voor de **bescherming van onze kust**. Met onze veerdiensten en DeWaterbus kan je **vlot het water over**.

We zoeken nog enthousiaste collega's! Check onze vacatures op www.agentschapmdk.be



SPROEIWERKEN VOOR BEDRIJVEN EN PRIVÉTUINEN

- Onkruidbestrijding parking en gazon
- Behandeling groene aanslag en mos
- Behandeling bomen

Hedekensdriesstraat 7d • 9770 Kruisem • T. 09 278 01 26
peter@C-services.be



WWW.C-SERVICES.BE



STEVEN VOLCKAERTS

Stukgoed tussen wal en schip

Les marchandises diverses entre le quai et le navire

De goederen die schepen over onze wereldzeeën vervoeren, zijn grosso modo in drie categorieën te vinden: containers, bulk (mineralen, granen...) en stukgoed. Dat laatste stop je dus niet zomaar in een container, of giet je in het ruim. Het laden en lossen van stukgoed (ook wel breakbulk in vakjargon) is een aparte discipline waar heel wat meer organisatie en denkwerk komt bij kijken. SeaTalk sprak honderduit met Steven Volckaerts, Terminal Operations Manager bij Zuidnatie Breakbulk N.V. Hij geeft een interessante kijk in de werking van een haven, werken tussen wal en schip.



Les marchandises transportées par les navires sur les sept mers peuvent en gros être réparties en trois catégories : les conteneurs, le vrac (minerais, céréales ...) et les marchandises diverses. On ne met pas tout simplement ces derniers dans un conteneur, ni peut-on les verser dans la cale. Le chargement et le déchargement des marchandises diverses (également appelées 'breakbulk' dans le jargon du métier) est une discipline à part entière qui nécessite beaucoup d'organisation et de réflexion. SeaTalk s'est entretenu en détail avec Steven Volckaerts, Terminal Operations Manager chez Zuidnatie Breakbulk NV. Il donne un aperçu intéressant du fonctionnement d'un port, du travail entre le quai et le navire.

“Volgend jaar draai ik al dertig jaar in deze wereld”, zo steekt onze zegsman van wal. “Ik studeerde A1 expeditie en kon vrij snel aan de slag bij een Duitse lijnagentuur in de Antwerpse haven. We werkten dus exclusief voor een Duitse rederij die gespecialiseerd was in stukgoed, en met haar schepen een lijndienst met vaste aanloophavens en een vaststaand vaarschema uitbaatte: Antwerpen, Hamburg en Genua via het Suez kanaal naar het Midden Oosten (Dubai, Abu Dhabi...) en de Far East (Singapore, China, Vietnam...). Zo'n lijnagentuur werkt dus zoals een trein- of busdienst, met min of meer vaste trajecten op vaste tijdstippen. Klanten weten wanneer een schip naar welke haven afvaart, en kunnen hun planning en productie hierop afstemmen. Ik begon onderaan de ladder, bij wat men in zo'n rederijen de documentatiedienst noemt – het verzamelen en verwerken van alle documenten die bij verscheping aan bod komen. In de breakbulk-branche is dat een hele boterham, want je redeneert niet zomaar in tonnen of kubieke meter (“cubage”). Het gaat over staalplaten en rollen staal, maar ook over gigantische transformatoren, machineonderdelen, vrachtwagens, noem maar op. Alles moet opgelijst worden volgens gewicht en omvang, en dan begint het denk- en puzzelwerk. De vrachtprijzen zijn in de sector van de breakbulk niet altijd op gewicht gebaseerd maar ook dikwijls op de cubage. Zo zal er voor staal een prijs per ton moeten betaald worden en zal er voor grote, lichte goederen een prijs per kubieke meter afgesproken worden. Voor een correcte afrekening van de zeevracht is het dus belangrijk om de juiste maten en gewichten vast te stellen. Voor de optimalisatie van de beschikbare capaciteit aan boord is het nodig dat een schip ook zo vol mogelijk geladen is, zowel op gewicht als op cubage. Hoe stouw je dus zoveel als mogelijk in één schip, rekening houdende dat de boot meerdere havens aandoet. Dus je wil niet dat de stalen platen die op de bodem van het ruim liggen, met andere goederen er bovenop gestapeld, als eerste moesten gelost worden in een Golfstaat, en wat erboven ligt pas in China van boord moet. Hoewel we op vaste lijnen werkten, moesten er toch ook steeds buffers in de planning verrekend worden om vertragingen omwille van congestie in een haven, slecht weer op zee of vertragingen in de operaties te kunnen opvangen.

LADINGEN HIJSEN

Ook het laden is een aparte discipline. We zijn in de media gewend om containerkranen over en weer te zien rijden, maar voor het stukgoed zijn er andere kranen nodig. De mobiele walkranen van Zuidnatie hebben een capaciteit tot 200 ton en zijn theoretisch combineerbaar tot 400 ton, maar dat is in sommige gevallen nog te weinig. Vandaar dat breakbulkschepen ook vaak over eigen boordkranen met een grotere capaciteit beschikken. De schepen van de rederij waarvoor ik werkte hadden boordkranen die elk 320

« L'année prochaine, j'aurai trente ans de service dans ce secteur », commence-t-il la conversation. « J'ai étudié l'expédition A1 et j'ai pu commencer à travailler assez rapidement pour une agence de ligne allemande dans le port d'Anvers. Nous travaillions donc exclusivement pour un armateur allemand, spécialisé dans les marchandises diverses, qui exploitait avec ses navires un service régulier avec des ports d'escale fixes et un programme de navigation fixe : Anvers, Hambourg, et Gênes via le canal de Suez au Moyen-Orient (Dubai, Abu Dhabi ...) et l'Extrême-Orient (Singapour, Chine, Vietnam ...) Une agence de ligne travaille donc comme un service de train ou de bus, avec des trajectoires et des horaires plus ou moins fixes. Les clients savent à quel moment un navire prend le départ, et vers quel port, et ils peuvent régler leur planification et leur production en conséquence. J'ai commencé en bas de l'échelle, dans ce que l'on appelle dans ce monde le service de documentation – qui s'occupe du rassemblement et du traitement de tous les documents liés aux expéditions. Dans le secteur du breakbulk, il s'agit d'une question complexe, car on ne raisonne pas simplement en tonnes ou en mètres cubes (le cubage). Il s'agit de tôles et de bobines d'acier, mais aussi de transformateurs gigantesques, de composants de machines, de camions, et j'en passe. Tout doit être répertorié en fonction du poids et de la taille, et c'est alors que commencent la réflexion et le casse-tête. Dans le secteur des marchandises diverses, les taux de fret ne sont pas toujours basés sur le poids mais souvent sur le cubage. Ainsi, on payera un prix à la tonne pour de l'acier, tandis que les marchandises légères et de grande taille feront l'objet d'un accord sur un prix au mètre cube. Pour un règlement correct du fret maritime, il est donc important d'établir les dimensions et les poids corrects. Pour optimiser la capacité disponible à bord, il faut que le navire soit aussi chargé que possible, tant en poids qu'en volume. Alors, comment arrimer le maximum de choses dans un navire, sachant que le bateau fera escale dans plusieurs ports ? Il ne faut donc pas que les tôles d'acier posées au fond de la cale, avec d'autres marchandises empilées dessus, soient les premières à devoir être déchargées dans un pays du Golfe, et que ce qui se trouve au-dessus ne doive être débarqué qu'en Chine. Bien que nous travaillions sur des lignes fixes, des marges de manœuvre devaient être prises en compte à tout moment dans le planning pour tenir compte des retards dus à la congestion des ports, au mauvais temps en mer ou aux retards dans les opérations.

LEVAGE DE CHARGES

Le chargement est également une discipline à part entière. Nous avons l'habitude de voir dans les médias des grues à conteneurs faire des allers-retours, mais les marchandises diverses nécessitent des grues différentes. Les grues mobiles de Zuidnatie ont une



Breakbulkschepen beschikken vaak over eigen boordkranen met een grotere hefcapaciteit. | Les navires brise-glace ont souvent leurs propres grues à bord, avec une plus grande capacité de levage.

ton konden hijsen en in combinatie dus goederen met een gewicht tot 640 ton aan boord konden liften. Het schip zelf fungeert als ballast, waardoor je zo'n enorme gewichten op een vaartuig kan tillen. De boordkranen werden ook regelmatig gebruikt in havens die niet over mobiele havenkranen beschikken. De huidige heavy lift schepen hebben zelfs een kraan capaciteit van 1000 tot 3000 en uitzonderlijk tot 5000 ton.

Net omdat er niets gestandaardiseerd is, komt er heel wat papierwerk bij kijken. Bij de containertrafik is het relatief eenvoudig want je werkt steeds met gestandaardiseerde afmetingen, waardoor het hele proces van laadplanning digitaal kan verlopen. Bij stukgoed moet alles aan de wal gecontroleerd worden vooraleer het aan de kraan gehangen wordt. Dat is de taak van de markeerders die alle lading nameten en nagaan of er eventueel al schade aan de goederen kan vastgesteld worden voor de aanboordname. Als er sporen van roest voorkomen op staalpartijen, wordt dit op voorhand beschreven en doorgegeven aan de klanten. Zo kan er nadien geen discussie ontstaan of die corrosie veroorzaakt werd aan land, dus tussen de hoogoven en de haven, dan wel tijdens de reis, door inwerking van zeewater.

'T KARREKE

Van de documentatiedienst klom ik omhoog tot General Manager Operations, diegene die het hele proces van de aanloop van een schip in de haven en de belading moet coördineren zeg maar. In mijn carrière heb ik veel zien veranderen. Eind vorige eeuw gebeurde het al eens dat nadat alles administratief aan boord afgehandeld was, de kapitein zijn kastje opende en borrels uitschonk. Dat liep al eens uit, en indien nodig was er wel een kajuit aan boord waar we enkele uurtjes konden "uitrusten". Heb wel eens meegemaakt dat een collega niet wakker werd, het schip afvoer, en onze man in Rotterdam wakker werd... In mijn beginjaren werden er nog veel gadgets of verbruiksgoederen vanuit het Verre Oosten in simpele kartonverpakking verscheept en niet in container. Het gebeurde dan ook regelmatig dat bij het lossen van deze "Sarma-boten" elke dokwerker ineens met een kleurrijke zonnepet, inclusief ventilatortje, of een paarse jeansbroek "Made in China" over de kaai wandelde. Maar nogmaals: die tijden, die oeroude tradities, zijn helaas voorbij.

Veiligheid is topprioriteit in de haven, en met recht en reden. Ik heb helaas al vele ongevallen zien gebeuren, soms met zware gevolgen. Zo raakte een goede collega vorig jaar vreselijk verminkt aan beide benen toen hij onder een havenvoertuig terecht

capacité de 200 tonnes et peuvent théoriquement être combinées jusqu'à 400 tonnes, mais dans certains cas, c'est encore trop peu. Voilà pourquoi les navires breakbulk disposent souvent de leurs propres grues de bord de plus grande capacité. Les navires de la compagnie maritime pour laquelle je travaillais avaient des grues de bord capables de soulever 320 tonnes chacune, et en combinaison elles pouvaient donc hisser à bord des marchandises pesant jusqu'à 640 tonnes. Le navire lui-même sert de lest, ce qui permet de hisser des poids aussi importants sur un bateau. Les grues à bord furent également utilisées régulièrement dans des ports ne disposant pas de grues portuaires mobiles. Les navires de transport lourd actuels ont même des capacités de grue de 1000 à 3000 tonnes et, exceptionnellement, jusqu'à 5000 tonnes.

Précisément parce que rien n'est standardisé, il y a beaucoup de documents à préparer. Avec le transport maritime de conteneurs, tout est relativement simple, puisqu'on travaille toujours avec des dimensions standardisées, et la planification du chargement peut entièrement se faire de manière numérique. Avec les marchandises diverses, tout doit être vérifié sur terre avant d'être accroché à la grue. C'est la tâche des marqueurs (tallyman), qui mesurent toute cargaison et vérifient si des dommages peuvent être identifiés avant l'accostage de la marchandise. Si des traces de rouille sont constatées sur les lots d'acier, elles sont décrites à l'avance et communiquées aux clients. Ainsi, il n'y aura pas de discussion par la suite sur le fait que la corrosion a été causée à terre, c'est-à-dire



kwam. Ik ben blij dat hij na een zware revalidatie vastberaden is om zijn job terug op te nemen, weliswaar mits de nodige aanpassingen. Bij zware ongevallen kan het PATPA (Psychosocial Team Port of Antwerp) opgeroepen worden. Dit team bestaat uit specifiek opgeleide havenmedewerkers en ambulanciers inzake psychosociale opvang van de personen die bij het ongeval betrokken zijn. Net doordat ik al meerdere malen getuige was van een ongeval besloot ik om ook een opleiding te volgen en lid te worden van het PATPA. Dit niet zozeer voor de gewonde zelf – je kan in de ergste gevallen toch niet veel hulp bieden en hiervoor zijn er medewerkers die een EHBO-opleiding gevolgd hebben – maar wel om de andere betrokkenen in het ongeval te helpen: de chauffeur die achter het stuur zat, door paniek overmeesterd, of diegenen die het allemaal voor hun ogen zagen gebeuren. Ook die mensen moeten opgevangen worden. Elke dag gebeuren er wel kleine incidenten in de haven: een vinger geplet, een splinter in het oog, een kleine snijwonde. Als het niet te erg is, dan kan er beroep gedaan worden op “het Karreke”. Deze mobiele hulpposten van SIWHA (Sociale Inrichting der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen, de ziekenwagendienst in de haven) zijn bemand door een ambulancier en komen ter plaatse om dergelijke problemen met wat pleisters en ontsmettingsmiddelen snel op te lossen. Gelukkig gebeuren er ook wel eens incidenten waarbij er geen slachtoffers vallen, laatst zag ik nog vanuit m’n ooghoek hoe een heftruck achterwaarts in het dok dook. Gelukkig zat er niemand in, de bestuurder was vergeten z’n handrem op te zetten.

In deze 21ste eeuw worden we ook geconfronteerd met de nieuwe uitdagingen voor onze samenleving. Aan boord van schepen die uit Afrika komen vinden we al eens verstekelingen. Dan moet de scheepvaartpolitie erbij gehaald worden, maar de kapitein is verplicht om de verstekelingen aan boord te houden tot er een toestemming tot ontscheping gegeven is. Ook dient de scheepseigenaar via de lokale scheepsagent een waarborg van 5000 Euro te betalen mochten er verstekelingen ontsnappen, of om de eventuele kosten te dekken die ontstaan zijn door het verblijf van de verstekeling in België of zijn latere repatriëring. Helaas vinden we soms ook mensen die het niet haalden, die stikten in het ruim. Dan dient er een begrafenis geregeld – allemaal op kosten van de rederij, want die moet tenslotte toezien dat er geen ongewenste passagiers aan boord raken.

ANDERE KANT

Mijn carrière bij die Duitse rederij eindigde op 18 maart 2020. Door overnames was ze in wild water terechtgekomen. Nadat het faillissement was uitgesproken en de curator over de vloer kwam om een inventaris op te maken trok ik om 12 u. de deur letterlijk achter mij dicht. Doordat ik ook mijn bedrijfswagen moest inleveren reed ik met de trein naar huis. Een mens wil op zo’n moment ‘s avonds al eens een pint drinken op café, met de maten. Maar dat kon niet, want diezelfde dag ging België in lockdown. Covid, weetjewel...

’t Was een bittere pil, maar ik had wel wat pijlen op m’n boog. De functie waarin ik de afgelopen jaren groeide, had een uniek profiel. Er bestaan geen opleidingen voor Operations Manager in die sector, wat eigenlijk een manco is. Kort daarna kon ik bij Zuidnatie Breakbulk aan de slag en kwam ik aan de andere kant van de frontlinie terecht. Toen ik voor die Duitse reder werkte, stelde ik samen met de terminal een planning op om een schip af te handelen. Deze planning was gebaseerd op het stuwplan van het schip dat aangeeft in welke luiken er goederen mochten geladen worden, en rotatie van de aanloophavens. Ik moest mij niet bekommeren over de samenstelling van de stouwerijploegen zelf, het rollend materieel dat nodig was en de hele organisatie

entre le haut-fourneau et le port, et non pendant le voyage, sous l’action de l’eau de mer.

LE ‘KARREKE’

Du service de documentation, je suis monté jusqu’à devenir General Manager Operations, celui qui doit coordonner le processus complet de l’escale et du chargement d’un navire, pour ainsi dire. J’ai vu beaucoup de changements pendant ma carrière. À la fin du siècle dernier, il nous arrivait parfois qu’après que tout avait été réglé à bord du point de vue administratif, le capitaine ouvre son casier et nous verse des boissons. Et parfois, cela se prolongeait et en cas de besoin, il y avait bien une cabine à bord où nous pouvions nous ‘reposer’ pendant quelques heures. J’ai même une fois vu qu’un collègue ne se réveille pas, que le navire a levé l’ancre et que notre homme se réveille à Rotterdam ... À mes débuts, de nombreux gadgets ou consommables étaient encore expédiés d’Extrême-Orient dans de simples emballages en carton et non dans des conteneurs. Il arrivait donc régulièrement que, lors du déchargement de ces ‘bateaux Sarma’, chaque docker traverse soudain le quai en portant une casquette colorée, avec un éventail, ou un jean violet «Made in China». Mais encore une fois, ces temps, ces traditions anciennes sont malheureusement révolus.

La sécurité est désormais une priorité absolue dans le port, et pour cause. J’ai malheureusement vu de nombreux accidents se produire, parfois avec des conséquences désastreuses. L’année dernière, par exemple, un bon collègue a été terriblement mutilé aux deux jambes lorsqu’il est passé sous un véhicule portuaire. Je me réjouis qu’après une rééducation difficile, il soit déterminé à reprendre son travail, mais avec les ajustements nécessaires. En cas d’accident grave, la PATPA (Psychosocial Team Port of Antwerp) peut être appelée à intervenir. Cette équipe est composée de collaborateurs du port et de personnel paramédical spécialement formés au soutien psychosocial des personnes impliquées dans l’accident. Comme j’ai été témoin de plusieurs accidents, j’ai décidé de suivre une formation et de devenir membre de la PATPA. Ce n’est pas tant pour la personne blessée elle-même – dans le pire des cas, on ne peut pas lui apporter beaucoup d’aide, et pour cela il y a du personnel qui a suivi une formation aux premiers secours – mais plutôt pour aider les autres personnes impliquées dans l’accident: le conducteur qui était au volant, pris de panique, ou ceux qui ont vu ce qui s’est passé sous leurs yeux. Il faut également s’occuper de ces personnes. De petits incidents se produisent tous les jours dans le port: un doigt écrasé, un éclat dans l’œil, une coupure mineure. Si ce n’est pas trop grave, on peut faire appel au ‘Karreke’ (le petit chariot). Ces postes de secours mobiles de SIWHA (Sociale Inrichting der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen, le service ambulancier du port) sont équipés par un ambulancier et arrivent sur les lieux pour résoudre rapidement ces problèmes avec des pansements et un désinfectant. Heureusement, il arrive que des incidents ne fassent pas de victimes; l’autre jour, j’ai vu du coin de l’œil un chariot élévateur plonger en arrière dans le bassin. Heureusement, il n’y avait personne dedans, le conducteur avait oublié de serrer le frein à main.

En ce 21ème siècle, nous sommes également confrontés aux nouveaux défis de notre société. À bord de navires en provenance d’Afrique, il nous arrive de trouver des passagers clandestins. La police maritime doit alors être appelée, mais le capitaine est tenu de garder les passagers clandestins à bord jusqu’à ce que l’autorisation de débarquer soit donnée. L’armateur doit également verser, par l’intermédiaire de l’agent maritime local, une caution de 5000 euros pour le cas où des passagers clandestins devaient s’évader, ou pour couvrir les frais éventuels liés au séjour du



op de terminal. Ik vroeg eigenlijk aan de stuwadoor het aantal ploegen dat nodig was om het schip te lossen of te laden. Nu is het voor mij de omgekeerde wereld en komen de rederijen vragen om de nodige ploegen te voorzien en het schip op de meest efficiënte manier af te handelen. Hierbij dienen de regels van de Codex op de havenarbeid strikt gehanteerd te worden om een ploeg samen te stellen. Het gekende "Kot", waar de dokwerkers op hun opdrachten wachten, is verleden tijd, net zoals de cafés die er rond gevestigd waren. Vandaag kunnen ze hun diensten aanbieden via hun tablet, en het is de taak van de terminal operators om de nodige mensen er uit te kiezen en aan te werven. Het is nu een kwestie van snel de juiste personen aan te klikken, hopen dat de concurrentie deze mannen niet inpikt – 't is secondenwerk. Je ziet die kandidaten met hun foto op het scherm verschijnen, dus je kent je pappenheimers. En als "Den Antwerp" de avond ervoor de voetbalwedstrijd won, is het aantal kandidaten schaarser... Een stukgoedschip laden doe je met gemiddeld zeven havenarbeiders, die geleid worden door hun voorman. Je hebt drie à vier chauffeurs nodig die met tugmasters en vorkliften de lading af- en aanrijden, een chef markeerder die nauwkeurig nakijkt wat en waar er geladen of gelost wordt, en drie kuipers – kerels die met kettingen, balken en sjobanden de goederen in het schip vastzetten en fixeren.

Stukgoed is dus een sector in de scheepvaart die in tegenstelling tot het containervervoer minder hoge omzetcijfers voorlegt, maar daartegenover per schip dat de haven binnenvaart, relatief gezien wél zorgt voor meer werkgelegenheid.

En het blijft een fantastische job, met elke dag wel iets anders." ■

Auteur: Cynrik De Decker
Foto's: Steven Volckaerts

passager clandestin in Belgique ou à son rapatriement ultérieur. Malheureusement, nous trouvons aussi parfois des personnes qui n'ont pas réussi à s'en sortir, étouffées dans la cale. Il faut ensuite organiser des funérailles, le tout aux frais de la compagnie maritime, qui, tout compte fait, doit veiller à ce qu'aucun passager indésirable ne monte à bord.

LE REVERS DE LA MÉDAILLE

Ma carrière chez la compagnie maritime allemande s'est terminée le 18 mars 2020. Suite à différentes acquisitions, elle s'était retrouvée dans des eaux troubles. Une fois la faillite déclarée et le syndic venu faire l'inventaire, j'ai littéralement tiré la porte derrière moi à midi. Comme je devais également rendre ma voiture de fonction, je suis rentré chez moi en train. À un tel moment, une personne a bien envie d'aller boire une bière au café avec ses copains. Seulement, ce jour-là, la Belgique est entrée en confinement. Le COVID, vous savez ...

C'était dur à avaler, mais j'avais plus d'une carte dans mon jeu. La fonction à laquelle j'avais accédé ces dernières années avait un profil unique. Il n'existe pas de formation d'Operations Manager dans ce secteur, ce qui est en fait une lacune. Peu après, j'ai pu rejoindre South Nation Breakbulk et je me suis retrouvé de l'autre côté de la ligne de front. Lorsque je travaillais pour cet armateur allemand, j'établissais avec le terminal une planification pour la manutention portuaire d'un navire. Cette planification était basée sur le plan d'arrimage du navire indiquant dans quelles écoutilles les marchandises pouvaient être chargées, et sur la rotation des ports d'escale. Je ne devais pas me préoccuper de la composition des équipes d'arrimage elles-mêmes, du matériel roulant nécessaire et de toute l'organisation au terminal. Je demandais à l'armateur le nombre d'équipes nécessaires pour décharger ou charger le navire. À présent, pour moi, c'est le monde inverse et les compagnies maritimes viennent me demander de fournir les équipes nécessaires et de gérer le navire de la manière la plus efficace possible. Ici, les règles du Codex sur le travail portuaire doivent être strictement suivies pour composer une équipe. Le célèbre 'Kot', où les dockers attendaient leur affectation, appartient au passé, tout comme les cafés qui se trouvaient autour. Aujourd'hui, ils peuvent proposer leurs services via leur tablette, et c'est aux opérateurs de terminaux qu'il incombe de sélectionner et de recruter les personnes nécessaires. Il s'agit maintenant de cliquer rapidement sur les bonnes personnes, en espérant que la concurrence ne vous pique pas ces hommes — premier arrivé, premier servi. On voit ces candidats avec leur photo qui apparaît à l'écran, on sait donc à qui on a affaire. Et si l'équipe d'Anvers a remporté un match de foot la veille, il y a moins de candidats ... Le chargement d'un cargo de marchandises diverses se fait avec une moyenne de sept dockers, dirigés par leur contremaître. Il faut trois ou quatre chauffeurs qui transportent la cargaison à l'aide de Tugmasters et de chariots élévateurs, un chef marqueur qui vérifie soigneusement ce qui est chargé et ce qui est déchargé, et trois arrimeurs, qui utilisent des chaînes, des poutres et des sangles d'arrimage pour sécuriser et fixer les marchandises dans le navire.

Les marchandises diverses constituent donc un secteur maritime qui, bien qu'il présente des chiffres d'affaires moins élevés que le transport de conteneurs, crée en revanche plus d'emplois en termes relatifs par navire entrant dans le port.

Et cela reste un travail fantastique, avec quelque chose de différent chaque jour. » ■



official agent
ABC engines



Droogzetting

Scheepsreparatie ■ Kraanverhuur

Scheepsmechaniek

Staalconstructie ■ Offshore lassen



Bekijk onze vacatures



**BCM WINCHES &
STEERING GEAR**

Revisie en service wereldwijd ■ In-house engineering

Nieuwe machines op maat



Bezoek onze website



Constructie ferro en non-ferro
Machines van stukwerk en kleine reeksen



Gardec ■ Zeebrugge

T. +32 50 54 45 41

www.gardec.be

Brusselle Carral Marine ■ Zeebrugge

T. +32 50 36 73 20

www.winches.be

Werkhuizen Decloedt ■ Bredene

T. +32 59 32 25 34

www.werkhuizen-decloedt.be

THE BELGIAN NAVY

SPECIAL OPERATIONS BOAT UNIT (SOBU):

**speciale operaties op het water
les opérations spéciales sur l'eau**





De Special Forces Group (SF Gp) is de primaire eenheid voor speciale en gevoelige operaties van de Belgische Defensie. Deze eenheid en haar uitstekende reputatie is ondertussen al ruim bekend bij het bredere publiek van o.a. "Kamp Waes" of de in 2017 uitgezonden reportage op VTM en RTBF over de Special Forces Group. Haar operaties voert ze discreet uit in de luwte. Maar duidelijk is dat de eenheid al meermaals een cruciale rol heeft gespeeld in het vrijwaren van de nationale veiligheidsbelangen. De SF Gp heeft 3 hoofdtaken: Special Reconnaissance (SR), Direct Action (DA) en Military Assistance (MA). Hiervoor opereert ze zowel op het land, vanuit de lucht als op het water. Elke operator heeft dan ook een bepaalde specialiteit: vrije val vanaf grote hoogte met zuurstof (Very High Altitude), gevechtsduiker, ... Voor haar operaties op het water heeft de SF Gp een specifieke eenheid, de Special Operations Boat Unit (SOBU), die haar operators ondersteunt. Tijd om met Sea Talk even dieper in te gaan op de specificiteit van de SOBU. We gaan hiervoor in gesprek met de verantwoordelijke van deze speciale organisatie.

Hoe is de SOBU ontstaan en uit welke noodzaak?

De kaping van de steenstortor Pompeï door Somalische piraten in de Indische Oceaan in 2009 is een belangrijke katalysator geweest. De SF Gp kreeg toen de opdracht om een interventie voor te bereiden. Behalve speciale duikers, had ze hiervoor toen geen specifieke middelen. Het besef kwam al snel dat er nood was aan de ontwikkeling van een capaciteit voor speciale, maritieme operaties binnen de SF Gp. In 2012 kwam alles in een stroomversnelling. Er deed zich een opportuniteit voor aangezien Nederland, waarmee de Belgische Marine nauw samenwerkt, haar RHIB-vloot ging vernieuwen. We kochten toen 2 boten aan en zo zag de SOBU het levenslicht in de schoot van de SF Gp. De dienst moest instaan voor het beheer en de inzet van deze boten en ze moest het vormingstraject uitstippelen. Reeds in 2013 namen we deel aan de antipiraterijoperatie Atalanta.

Wat zijn de opdrachten van de SOBU?

De SOBU biedt in de eerste plaats ondersteuning voor de tactische mobiliteit van de SF-teams. In feite kun je ons zien als de taxi op het water voor de operatoren en dit in een operationele en vaak vijandige setting. Wij staan in voor het besturen

Le Special Forces Group (SF Gp) est l'unité primaire pour les opérations spéciales et délicates de la Défense belge. Cette unité et son excellente réputation est déjà bien connue du grand public, grâce, entre autres, au programme "Kamp Waes" (VRT) ou au reportage sur le Special Forces Group, diffusé sur VTM et RTBF en 2017. Le groupe mène ses opérations dans la plus grande discrétion, mais il est clair que l'unité a déjà à plusieurs reprises joué un rôle crucial dans la sauvegarde des intérêts de la sécurité nationale. Le SF Gp a trois missions principales : Special Reconnaissance (SR), Direct Action (DA) et Military Assistance (MA). À cette fin, elle opère aussi bien sur terre que dans les airs ou sur l'eau. Chaque opérateur a par conséquent sa spécialité : la chute libre de haute altitude avec oxygène (Very High Altitude), plongeur de combat ... Pour ses opérations sur l'eau, le SF Gp dispose d'une subdivision spécifique, la Special Operations Boat Unit (SOBU), qui apporte son support aux opérateurs. Grand temps donc pour SeaTalk de s'informer plus amplement sur les spécificités de la SOBU. À cette fin, nous avons eu un entretien avec le responsable de cette organisation hors du commun.

Comment la SOBU a-t-elle été créée et pourquoi ?

Le détournement du navire d'enrochement Pompeï par des pirates somaliens dans l'Océan indien en 2009 a été un catalyseur important. Le SF Gp reçut à ce moment l'ordre de préparer une intervention. Or, à part des plongeurs spécialisés, il ne disposait pas des moyens spécifiques. Alors, on s'est vite rendu compte qu'il était nécessaire de développer une capacité pour les opérations spéciales maritimes au sein du SF Gp. En 2012, le projet s'est accéléré. Une opportunité se présenta, car les Pays-Bas, avec lesquels la Marine belge mène une collaboration étroite, allaient renouveler leur flotte de RHIB. Nous avons alors acheté deux bateaux et ainsi la SOBU fut créée au sein du SF Gp. Le service devait assurer la gestion et le déploiement de ces bateaux et établir un programme de formation. Déjà en 2013, nous participions à l'opération antipiraterie Atalanta.

Quelles sont les missions de la SOBU ?

En premier lieu, la SOBU offre un soutien à la mobilité tactique des équipes SF. On pourrait en fait nous considérer comme le service taxi sur l'eau pour les opérateurs, et ce dans un contexte opérationnel et souvent hostile. Nous assurons le pilotage

THE BELGIAN NAVY

van de boten, maar ook voor de inzet van alle (wapen)systemen die zich aan boord bevinden. Onze huidige FRISCs kunnen tot op 300 nautische mijl worden ingezet. Dit is toch een aanzienlijke afstand en vereist bepaalde vaardigheden. Wij brengen regelmatig duikers ter plaatse om een infiltratie uit te voeren of we dienen ook als platform om operatoren tot bij hun doelwit te brengen zoals bijvoorbeeld een gekaapt schip als de Pompeï. We opereren zowel langs de kust, op volle zee als op rivieren.

Hoe is zij hiervoor georganiseerd? Over welk materieel beschikt zij hiervoor?

De dienst is nog relatief jong en nog volop in ontwikkeling. Momenteel beschikken we over een beperkt aantal FRISCs en beheren we ook al de rubberboten van SF Gp. We wensen nog uit te breiden met bijkomende RHIBs en verschillende, gediversifieerde varende middelen. Onze huidige capaciteit bestaat hoofdzakelijk uit middelen met een groot profiel wat niet steeds optimaal is voor discrete en kleinschalige operaties. Vaartuigen van een beperktere omvang of discrete vaartuigen (die er van buiten uitzien als een burgervaartuig) staan dus zeker ook op het verlanglijstje. Hiervoor zijn we ook steeds op zoek naar bijkomend personeel, want de dienst staat volledig zelf in voor de uitbating, het onderhoud, de training en de opleiding. Alleen voor grote onderhoudswerkzaamheden hebben we een contract met een burgerbedrijf. Initieel zat de SOBU in de kazerne van Heverlee, waar ook de rest van de SF Gp gekazerneerd is, maar in 2016 werd beslist om de dienst naar de marinebasis van Zeebrugge te verhuizen, wat logisch is gelet de aard van onze operaties. Sinds eind 2018 zit de SOBU volledig in de marinebasis. Momenteel en door de werken in de marinebasis, is er echter nood aan een andere oplossing in Zeebrugge voor onze huisvesting.

In welke mate zijn er raakvlakken met de Marine?

Onze samenwerking in de Belgische maritieme zone is bijzonder intens en vruchtbaar. Wij zijn ook inzetbaar in het kader van de kustwachtstructuur via het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) voor crisissituaties. We trainen dan ook vaak samen met de patrouilleschepen Castor en Pollux die dan als moederplatform fungeren voor onze FRISCs en operatoren. Ook voor de opwerking van de mijnenjagers van de Marine leveren wij ondersteuning aan de MOST door als "vijand" te fungeren voor de schepen die inzetbaar moeten zijn in

des bateaux, mais également le déploiement de tous les systèmes (d'armement) à bord. Nos FRISC actuels peuvent être déployés jusqu'à 300 miles nautiques, tout de même une distance considérable qui requiert certaines compétences. Nous amenons régulièrement des plongeurs sur place pour effectuer une infiltration ou nous servons également de plateforme pour amener les opérateurs à leur cible, par exemple un navire détourné comme le Pompeï. Nous opérons aussi bien le long des côtes, qu'en haute mer ou sur les fleuves.

Comment l'unité est-elle organisée? Et de quel équipement dispose-t-elle?

L'unité est relativement jeune et en plein cours de développement. À l'instant, nous disposons d'un nombre limité de FRISC et nous gérons aussi déjà les bateaux pneumatiques du SF Gp. Nous souhaitons encore ajouter des RHIB et différents engins flottants diversifiés. Notre capacité actuelle se compose principalement d'actifs très visibles, ce qui n'est pas toujours optimal pour des opérations discrètes et à petite échelle. Des engins de taille plus limitée ou des bateaux plus discrets (qui ressemblent de l'extérieur à des navires civils) sont donc certainement aussi sur notre liste des souhaits. Pour cela, nous sommes également toujours à la recherche de personnel supplémentaire, car le service est entièrement responsable de son fonctionnement, de son entretien, de sa formation et de son entraînement. Ce n'est que pour les travaux d'entretien importants que nous avons un contrat avec une entreprise civile. Initialement, la SOBU se trouvait à la caserne de Heverlee, où le reste du SF Gpest également cantonné, mais en 2016, il a été décidé de transférer le service à la base navale de Zeebrugge, ce qui est logique compte tenu de la nature de nos opérations. Depuis fin 2018, la SOBU dans son entièreté est casernée à la base navale. Cependant, en raison des travaux à la base navale, il est actuellement nécessaire de trouver une autre solution à Zeebrugge pour notre hébergement.

Dans quelle mesure existe-t-il des synergies avec la marine?

Notre collaboration avec la zone maritime belge est particulièrement intense et fructueuse. Nous pouvons également être déployés dans le cadre de la structure des garde-côtes par l'intermédiaire du Maritiem Informatie Kruispunt (MIK - carrefour d'information maritime) pour les situations de crise. Nous nous entraînons





het kader van de NATO Response Force. Expeditionair is onze samenwerking momenteel eerder beperkt. Daar mikken we eerder op een samenwerking met de DSU van de federale politie voor crisis response operations.

Waar zijn er synergiën tussen de Special Forces Group en de Directie Speciale Eenheden (DSU) van de federale politie en in welke mate is de taakstelling eerder verschillend?

SOBU: We bieden eigenlijk versterking voor elkaars operaties. Wij leveren vaak steun aan de DSU waar zij de leiding hebben over operaties op het eigen grondgebied. De DSU zal ons ondersteunen voor operaties met een expeditionair karakter waar wij de leiding hebben. In hoofdzaak kunnen we stellen dat zowel de SF Gp als de DSU trainen om ingezet te worden bij een terroristische dreiging waarbij onze dienst de vector is van het reactievermogen op zee. Een capaciteitsuitbreiding voor beide instanties is wel wenselijk. Het grote verschil zit hem in het feit dat de taakstelling van de SOBU ruimer is en ook strikt militaire operaties omvat zoals special reconnaissance, observatieopdrachten en schaduwopdrachten waarbij we vaak gedurende een langere tijd op een bepaalde plaats blijven liggen. Het takenpakket van de DSU is meer exclusief gericht op Direct Action.

Een van de taken van de SF Gp bestaat uit het uitvoeren van opposed boarding operations. Vanaf welk stadium spreken we van opposed boarding?

Een boarding betekent het aan boord gaan van verdachte schepen. Wanneer het verdachte schip tegenwerkt, spreken we van een opposed boarding. Dit kan zich bijvoorbeeld uiten aan de hand van verdachte gedragingen die niet kloppen of de observatie van wapens. Opposed boardings behoren inderdaad tot het takenpakket van de SF Gp die tevens de enige eenheid is binnen de Belgische Defensie die paraatgesteld is om deze hoog-risico operatie het hoofd te bieden.

Wat zijn de vereisten om lid te worden van de SOBU en hoe verloopt de vorming?

De SF Gp en de dienst SOBU behoren theoretisch tot de landcomponent, maar het zijn in uitvoering joint eenheden bij uitstek. Dit betekent in de eerste plaats dat alle personeelsleden van Defensie, ongeacht

donc régulièrement avec les patrouilleurs Castor et Pollux, qui servent alors de plateforme de base pour nos FRISC et nos opérateurs. Nous offrons également assistance pour l'entraînement des chasseurs de mines en jouant le rôle de "ennemi" pendant le MOST pour les navires pouvant être déployés dans le cadre de la force de réaction de l'OTAN. Du point de vue expéditionnaire, notre collaboration est plutôt limitée : nous visons plutôt à coopérer avec la DSU (Direction des unités spéciales) de la police fédérale pour les opérations de réponse aux crises.

Y a-t-il des synergies entre le Special Forces Group et la Direction des unités spéciales (DSU) de la police fédérale, et dans quelle mesure, leur mission est-elle plutôt différente ?

En fait, nous renforçons plutôt mutuellement nos activités. Nous apportons souvent notre soutien à la DSU, là où elle est en charge des opérations sur son propre territoire. La DSU nous soutiendra pour des opérations au caractère expéditionnaire, où c'est nous qui sommes en charge. Principalement, on peut dire qu'aussi bien le SF Gp que la DSU s'entraînent à être déployés en cas de menace terroriste, où notre service est le vecteur de la capacité de réponse en mer. Une augmentation de la capacité des deux organes est toutefois souhaitable. La grande différence réside dans le fait que le mandat de la SOBU est plus large et comprend des opérations strictement militaires telles que la reconnaissance spéciale, les missions d'observation et de surveillance, dans le cadre desquelles nous restons souvent à un endroit donné pendant une période plus longue. L'ensemble de tâches de la DSU est plus exclusivement axé sur l'action directe.

L'une des tâches du SF Gp consiste à mener des "opposed boarding operations". À partir de quel moment parle-t-on de "opposed boarding" ?

Un "boarding" signifie l'arraisonnement de vaisseaux suspects. Lorsque le vaisseau suspect s'oppose, on parle de "opposed boarding", ou bien un abordage. Cette opposition peut se manifester, par exemple, par un comportement suspect ou irrationnel, ou par l'observation d'armes. Les opposed boardings font en effet partie de l'ensemble de tâches du SF Gp, qui est d'ailleurs la seule unité au sein de la Défense belge prête à faire face à ce type d'opération à haut risque.

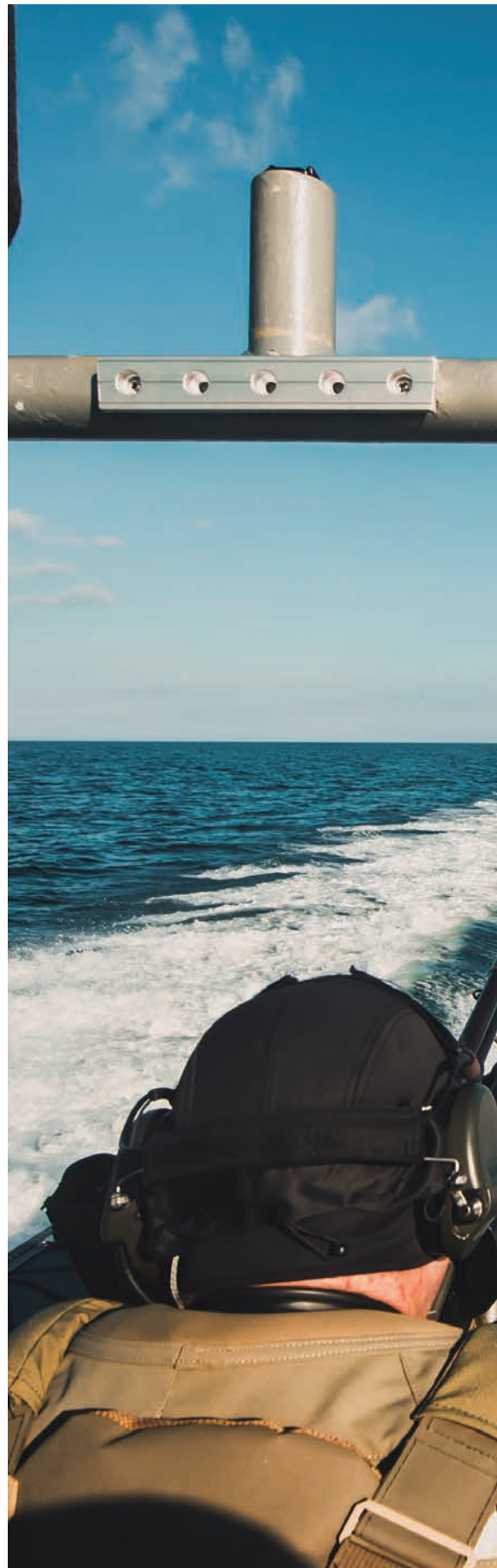
THE BELGIAN NAVY



hun macht, kunnen solliciteren voor de SF Gp en dus ook de SOBU. De kandidaten moeten voldoen aan de medische vereisten voor Para-Commando. Het personeel dat tot de SOBU behoort, levert steun aan de operatoren van de SF Gp. Het zijn specialisten. Die zijn er ook in andere domeinen zoals het tot ontploffing brengen of onschadelijk maken van explosieven. Wanneer een kandidaat voor de SOBU geselecteerd is, zal deze opgeleid worden tot Para-Commando met een aantal specificaties in het maritieme domein en het domein van de speciale operaties. Alles begint bij een selectieweek in november van het jaar X-1 waarbij de nadruk ligt op algemene militaire kennis, fysieke uithouding, doorzettingsvermogen en blootstelling aan extreme factoren. Dit is de eerste schifting. Hierna beginnen de kandidaten in het jaar X met de basis SOF -opleiding, de Para-Commando-opleiding en een reeks maritieme opleidingen. De basis SOF-opleiding voltrekt zich gedurende 8 weken in Marche-Les-Dames. Aansluitend volgen ze, eveneens in Marche-Les-Dames, het commandokamp. Hun expertise in het maritieme domein ontwikkelen ze aan de hand van een hele reeks cursussen. Zo zijn de leden van de SOBU allen in het bezit van het Algemeen Stuurbrevet uitgereikt door de FOD Mobiliteit. Zij krijgen o.a. les in navigatie, bekakening en marifonie en ze gaan langs bij de VDAB voor cursussen over GMDSS, radar, ECDISS en maritieme kaarten. Bij de Marine krijgen ze een opleiding Basic Safety en in Den Helder krijgen ze de opleiding RHIB en FRISC. In de zomer van het jaar X voltooien de kandidaten hun paraopleiding in het trainingscentrum voor Parachutisten in Schaffen. Ze zijn dus allen volwaardig Para-Commando en de SOBU wenst ook de Air Drop Capability verder te ontwikkelen. Het toedienen van de eerste

Quelles sont les exigences pour devenir membre de la SOBU et comment se passe la formation ?

En théorie, le SF Gp et le service SOBU appartiennent à la Composante terre, mais dans l'exécution, ce sont des unités interarmées par excellence. Cela signifie que tous les membres du personnel de la Défense, quelle que soit leur composante, peuvent postuler au SF Gp et donc aussi à la SOBU. Les candidats doivent satisfaire les exigences médicales des paracommandos. Le personnel de la SOBU offre du soutien aux opérateurs du SF Gp. Ce sont des spécialistes, tout comme ils existent aussi dans d'autres domaines, comme la détonation ou le désamorçage d'explosifs. Lorsqu'un candidat pour la SOBU a été sélectionné, il devra passer la formation de paracommando avec certaines spécificités dans le domaine maritime et le domaine des opérations spéciales. Tout commence par une semaine de sélection en novembre de l'an X-1, qui met l'accent sur les connaissances militaires générales, l'endurance physique, la persévérance et l'exposition aux facteurs extrêmes. C'est la première sélection. Ensuite, dans l'année X, les candidats entament la formation SOF de base, la formation de paracommando et une série de formations maritimes. La formation SOF de base se déroule pendant huit semaines à Marche-les-Dames. Ensuite, ils poursuivent leur formation avec le camp commando, également à Marche-les-Dames. Ils développent leur expertise sur le domaine maritime pendant toute une série de cours. Ainsi, les membres de la SOBU détiennent tous le brevet de conduite générale du SPF Mobilité et Transports. Ils suivent, entre autres, des cours de navigation, de balisage et de mariphonie, et ils passent par le FOREM pour des cours de GMDSS,





zorgen is ontzettend belangrijk in de wereld van de speciale operaties waar vaak achter de vijandelijke linies wordt gewerkt. In september van het jaar X volgen de kandidaten dan ook de opleiding SOFAFR of Special Operations Forces Advanced First Responder gedurende 7 weken. Tussen de opleidingen en de cursussen door staat er ook nog eens 'on the job training' geprogrammeerd. Er dient dus een intensief en uitdagend parcours afgelegd te worden alvorens men deel kan uitmaken van de SOBU. Het jaar X+1 staat dan in het teken van verdere specialisatieopleidingen zoals communicatie, doorgedreven medische specialisatie of techniek voor de FRISC. De crew van een FRISC bestaat uit 4 leden: de piloot of bestuurder, de navigator die tevens crew chief is en 2 gunners. In haar maximale configuratie kan een FRISC tot 8 operatoren meenemen.

Hartelijk dank voor deze verhelderende inkijk in de wereld van de Special Operations Boat Unit.

Met veel plezier en zoals onze leuze zegt: 'Who dares Wins'. We zijn nog altijd op zoek naar geschikte en valabele operatoren voor de SOBU en voor de SF Gp in zijn geheel, zowel mannen als vrouwen. Diversiteit is voor ons erg belangrijk en de verscheidenheid in achtergrond van onze mensen is voor ons een rijkdom. ■

Auteur: Pieter Vanhessche
Foto's: SOBU & Jorn Urbain

de radar, d'ECDIS en de cartographie maritime. À la Marine, ils reçoivent une formation Basic Safety et à Den Helder la formation RHIB et FRISC. L'été de l'année X, les candidats finissent leur formation de paracommando dans le centre d'entraînement pour parachutistes de Schaffen. Ils sont donc tous paracommando à part entière et la SOBU souhaite également développer davantage la capacité de largage aérien. L'administration des premiers soins est extrêmement importante dans le monde des opérations spéciales, où l'on opère souvent derrière les lignes ennemies. En septembre de l'an X, les candidats suivent donc aussi pendant sept semaines la formation SOFAFR, ou bien Special Operations Forces Advanced First Responder. Entre les formations et les cours, des "formations sur le tas" sont également programmées. Il faut donc suivre un cours intensif et ardu avant de pouvoir faire partie de la SOBU. L'année X+1 est ensuite consacrée à des cours de spécialisation plus poussés, tels que la communication, la spécialisation médicale avancée ou la formation de technicien pour le FRISC. L'équipe d'un FRISC est composée de quatre membres : le pilote ou conducteur, le navigateur qui est également chef d'équipage et deux "gunners". Dans sa configuration maximale, un FRISC peut transporter jusqu'à huit opérateurs.

Merci de tout cœur pour cet aperçu éclairant du monde de la Special Operations Boat Unit.

Avec grand plaisir et comme le dit notre slogan : « Qui ose gagne ». Nous sommes toujours à la recherche d'opérateurs aptes et valables pour la SOBU et pour le SF Gp dans sa totalité, aussi bien des hommes que des femmes. La diversité est très importante pour nous et nous considérons l'hétérogénéité des origines de notre personnel comme une richesse. ■

1. RHIB: Rigid Hull Inflatable Boat of kleine, wendbare en snelle motorboten die voor een groot takenpakke kunnen ingezet worden. Vaak opereren ze als bijboot van grotere schepen voor bv. antidrugsoperaties, rivieroperaties en boardings op zee (aan boord gaan van verdachte schepen).
2. FRISC: Fast Raiding Interception and Special Forces Craft is een zeer snel en onderscheppings- en special forces-vaartuig. Ze zijn breed inzetbaar voor bv. maritieme drugs- en terrorismebestrijding als voor rivieroperaties.
3. MOST: MCMV Operational Sea Training Unit, Belgisch-Nederlandse controle-instantie die instaat voor de opwerking van de mijnenbestrijdingsvaartuigen
4. SOF: Special Operations Forces
5. GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System
6. ECDIS: Electronic Chart Display Information System

1. RHIB : Rigid Hull Inflatable Boat (bateau pneumatique à coque rigide), ou bien des petits bateaux à moteur rapides et maniables, capables d'être utilisés pour un large éventail de missions. Ils opèrent souvent en tant que bateau de support pour les vaisseaux plus grands dans des opérations de lutte contre la drogue, des opérations fluviales et des arraisonnements en mer de navires suspects.
2. FRISC : Le Fast Raiding Interception and Special Forces Craft est un bateau très rapide d'interception et d'opérations spéciales. Ils peuvent être déployés pour un large éventail de missions, comme les opérations maritimes de lutte contre le trafic de drogues et le terrorisme, ainsi que les opérations fluviales.
3. MOST : MCMV Operational Sea Training Unit, organisation de contrôle belgo-néerlandaise qui assure l'entraînement des navires de lutte contre les mines (MCMV - Mine Countermeasures Vessel)
4. SOF : Special Operations Forces
5. GMDSS : Global Maritime Distress and Safety System (Système mondial de détresse et de sécurité)
6. ECDIS : Electronic Chart Display Information System (Système d'affichage et d'information sur les cartes électroniques)

HET BEVORDEREN VAN INNOVATIE

Kruisbestuiving tussen maritiem transport en mobiliteitsoplossingen op het land

LA PROMOTION DE L'INNOVATION

La pollinisation croisée entre le transport maritime et les solutions de mobilité terrestre

Vandaag de dag is elke sector afzonderlijk op zoek naar oplossingen om de efficiëntie- en duurzaamheidsuitdagingen waarmee ze worden geconfronteerd op te lossen.

Maar wat als we samenwerken en van elkaar leren? Dat is een van de belangrijkste fundamenten van MCA, een organisatie die ernaar streeft de maritieme industrie te begeleiden naar meer samenwerking en innovatie. Voor groot en klein, voor maritiem en daarbuiten, voor privé, publiek, onderzoek en onderwijs. MCA Community is een ecosysteem van belanghebbenden (publiek, privaat, onderzoek, individuen) die betrokken zijn bij het stimuleren van innovatie in de maritieme sector.

Maar waar ligt het gemeenschappelijk belang tussen de maritieme transportsector en mobiliteitsoplossingen op het land? Om deze verbanden te leggen, werkt MCA samen met Movin'On, 's werelds toonaangevende ecosysteem voor strategische anticipatie en samenwerking op het gebied van duurzame mobiliteit (opgericht en geïnspireerd door Michelin in 2017). Overtuigd dat geen enkele speler de uitdagingen van vandaag en morgen alleen kan aanpakken (van congestie tot vervuiling en klimaatverandering), brengen ze meer dan 300 belangrijke publieke en private belanghebbenden samen rond deze visie: niet alleen grote bedrijven, steden, landen en internationale organisaties, maar ook startups, academici en individuen uit de samenleving. Daarnaast bundelt een gemeenschap van experts en professionals hun krachten om ambitie om te zetten in actie.

Aujourd'hui, chaque secteur recherche individuellement des solutions pour résoudre les défis d'efficacité et de durabilité auxquels il est confronté.

Mais si nous collaborons et apprenons les uns des autres ? C'est l'un des piliers essentiels de MCA, une organisation qui vise à guider l'industrie maritime vers une plus grande coopération et innovation. Pour les grandes et petites entreprises, pour le maritime et au-delà, pour le privé, le public, la recherche et l'éducation. La Communauté MCA est un écosystème d'intervenants (publics, privés, chercheurs, individus) engagés dans la stimulation de l'innovation dans le secteur maritime.

Mais où se situe l'intérêt commun entre le secteur du transport maritime et les solutions de mobilité sur terre ? Pour relier ces points, MCA collabore avec Movin'On, le principal écosystème mondial d'anticipation stratégique et de co-innovation pour la mobilité durable (créé et inspiré par Michelin en 2017). Convaincus qu'aucun acteur isolé ne peut relever les défis d'aujourd'hui et de demain (de la congestion à la pollution en passant par le changement climatique), ils réunissent plus de 300 acteurs publics et privés de premier plan autour de cette vision : non seulement de grandes entreprises, des villes, des pays et des organisations internationales, mais aussi des start-ups, des universitaires et des individus de la société civile. De plus, une communauté d'experts et de professionnels unissent leurs forces pour transformer l'ambition en action.



We zijn erg blij om samen te kunnen werken met Movin'On en hun scope te verbreden naar internationale schaal. We geloven sterk in hun toegevoegde waarde om dingen te laten gebeuren en de bal aan het rollen te brengen. - Deepak Mehta, Ecosystem Developer MCA

Nous sommes très heureux de pouvoir collaborer avec Movin'On et d'élargir leur champ d'action à l'échelle internationale. Nous croyons fermement en leur valeur ajoutée pour concrétiser les choses et mettre en mouvement la machine. - Deepak Mehta, Développeur de l'Écosystème MCA

MCA en Movin'On zullen samenwerken en van 17 t.e.m. 19 oktober een driedaags seminar organiseren in Antwerpen: "Navigating the maritime sector into the future."

Beide ecosystemen zullen proberen antwoorden te vinden op enkele prangende vragen:

- Hoe kunnen we autonomie aan schepen leveren buiten de huidige binnenvaart?
- Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de extra kosten van toekomstbestendige schepen die in 2050 kunnen overleven, haalbaar zijn voor alle schepen/vliegtuigen/treinen?
- Op welke plaats staat kernaandrijving in de energiemix voor maritieme vaartuigen?
- Hoe moeten groene waterstofcorridors worden ontwikkeld over water en land?
- Hoe kunnen we lessen over circulariteit en duurzaamheid overdragen naar verschillende mobiliteitssectoren, gezien de langetermijninvesteringen?
- Hoe kunnen we specifieke Europese uitdagingen aanpakken (die andere regio's mogelijk niet zo sterk ervaren), zoals bevolkingsdichtheid, bestuur, economische ongelijkheid?
- Hoe kunnen we kansen optimaliseren in innovatie, onderzoek en infrastructuur?

Door deze twee ecosystemen met elkaar te verbinden, kan kennis buiten de gebaande paden worden gedeeld om inspiratie te bieden en de volgende stappen te zetten in het bevorderen van innovatie.



We zijn zeer enthousiast om ons ecosysteem te verbinden met het maritieme ecosysteem van MCA, dit initiatief zal helpen om duurzame mobiliteit in deze sector te ontwikkelen door bruggen te slaan tussen land en zee. – Pascal Goumault, Director of Partnerships Movin'On

www.movinonconnect.com – www.mcacommunity.be

MCA et Movin'On collaboreront et co-organiseront un séminaire de 3 jours du 17 au 19 octobre à Anvers: "Navigating the maritime sector into the future."

Les deux écosystèmes tenteront de trouver des réponses à certaines questions brûlantes :

- Comment pouvons-nous garantir l'autonomie des navires au-delà de la navigation intérieure actuelle ?
- Comment pouvons-nous nous assurer que le coût supplémentaire des navires de demain et capables de survivre en 2050 est réalisable pour tous les navires/avions/trains ?
- Où se situe la propulsion nucléaire dans le mélange énergétique des navires maritimes ?
- Comment devraient être développés les corridors d'hydrogène vert sur l'eau et la terre ?
- Comment pouvons-nous transférer les enseignements sur la circularité et la durabilité aux différents secteurs de la mobilité, compte tenu de la nature long terme des investissements ?
- Comment pouvons-nous aborder les défis spécifiques de l'Europe (que d'autres régions n'expérimentent peut-être pas autant), tels que la densité de population, la gouvernance, les disparités économiques ?
- Comment pouvons-nous optimiser les opportunités en matière d'innovation, de recherche et d'infrastructure ?

En connectant ces deux écosystèmes, des connaissances peuvent être partagées de manière novatrice pour inspirer et passer aux prochaines étapes de l'innovation.

Nous sommes très enthousiastes à l'idée de relier notre écosystème à l'écosystème maritime de MCA, cette initiative contribuera à développer une mobilité durable dans ce secteur en créant des liens entre la terre et la mer. – Pascal Goumault, Directeur des Partenariats Movin'On



HERITAGE

BEZOEKEN

AMSTERDAM VISITER



**en het Scheepvaartmuseum zien
et voir le Musée maritime**



Een mens kan heel wat goede redenen bedenken om Amsterdam te bezoeken, zoals daar zijn: het Rijksmuseum en het Van Gogh Museum, de binnenstad met de vele winkels en coffeeshops, of de vele kanalen waardoor deze stad echt wel de enige is die de titel 'Venetië van het Noorden' verdient (sorry, Brugge!). Wij vonden nog een goede reden voor een bezoekje aan de stad aan de Amstel: Het Scheepvaartmuseum.

On peut s'imaginer un tas de bonnes raisons pour visiter Amsterdam, comme le Rijksmuseum et le Musée Van Gogh, le centre-ville avec ses nombreux magasins et 'coffeeshops', ou les nombreux canaux qui font de cette ville la seule à vraiment mériter le titre de 'Venise du Nord' (désolé, Bruges!). Nous avons trouvé encore une bonne raison pour une visite de la ville aux bords de l'Amstel : le Musée maritime.

HERITAGE



In een gebouw uit 1636 dat oorspronkelijk dienstdeed als magazijn voor de Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC), biedt dit museum een heel mooi overzicht van allerhande aspecten van Nederlands verleden en heden als zeevarende natie. Het gebouw zelf is grondig gerenoveerd en aangepast aan zijn functie als museum en, het mag gezegd: volkomen rolstoelvriendelijk.

GOUDEN EEUW

De kracht van dit museum is ook dat het heel breed gaat in het soort onderwerpen die aan bod komen. Je hebt de onvermijdelijke verwijzingen naar de 'gouden eeuw', toen Nederland in korte tijd uitgroeide tot een grootmacht op zee, en met wisselend succes zeeoorlogen uitvocht met de andere grootmachten van die tijd, Engeland, Frankrijk en Spanje. De hoofdgalerij is hieraan gewijd, onder de titel 'Republiek aan Zee'. De bezoeker vindt er zo'n 50 topstukken, ze allemaal bespreken is onbegonnen werk. Vermelden we toch een enorm schilderij van de hand van Willem van de Velde de Jongere dat de zeeslag bij Kijkduin afbeeldt (1673), en de portretten van twee Nederlandse zeehelden, Michiel de Ruyter, en Cornelis Tromp.

Maar er is ook aandacht voor de schaduwkant van de VOC, namelijk de rol die deze organisatie gespeeld heeft in de slavenhandel. Het portret van Tromp verwijst ernaar, doordat er naast de beroemde admiraal ook een Afrikaanse man staat afgebeeld, zo'n beetje terzijde, als een soort kanttekening. In de hoofdgalerij vind je ook een porseleinen beeldje uit de 17^{de} eeuw van een Afrikaanse man, met alle stereotype kenmerken die je maar kunt bedenken van hoe in die tijd Afrikanen werden afgebeeld.

AMSTERDAM

Een ander pronkstuk van het museum is uiteraard de Amsterdam, een replica van een 'Oostinjevaarder' die achteraan het museum voor anker ligt. Ondanks het hele rijke en lange verleden als zeevarende natie, heeft Nederland jammer genoeg geen origineel bewaard gebleven schip uit die periode, maar er zijn wel enkele replica's die je kunt bezoeken. In Lelystad ligt een replica van De

Situé dans un bâtiment datant de 1636 qui servait à l'origine d'entrepôt pour la Vereenigde Oostindische Compagnie, ou bien la VOC (Compagnie générale des Indes orientales), ce musée offre un excellent aperçu de tous les aspects du passé et du présent des Pays-Bas en tant que nation maritime. Le bâtiment lui-même a été entièrement rénové et adapté à sa fonction de musée et, on peut le dire, entièrement adapté aux fauteuils roulants.

LE SIÈCLE D'OR

La valeur du musée est aussi qu'elle touche un large éventail de sujets. Il y a les incontournables références au 'siècle d'or', période dans laquelle les Pays-Bas devinrent en peu de temps une superpuissance maritime, menant des guerres navales avec plus ou moins de succès contre les autres superpuissances de l'époque, l'Angleterre, la France et l'Espagne. La galerie principale est entièrement dédiée à cette époque, sous le titre de 'Republiek aan Zee' (République au bord de la mer). Le visiteur y trouve une cinquantaine de chefs-d'œuvre, impossible de vous les décrire tous. Mentionnons tout de même un immense tableau de Willem van de Velde le Jeune, représentant la bataille navale de Kijkduin (1673), ainsi que les portraits de deux héros de la marine néerlandaise, Michiel de Ruyter et Cornelis Tromp.

Mais on prête aussi attention au revers de la médaille de la VOC, notamment le rôle que cette organisation joua dans le trafic d'esclaves. Le portrait de Tromp y fait déjà référence, en représentant un Africain à côté du célèbre amiral, comme une sorte d'apostille. Dans la galerie principale on trouve aussi une statuette en porcelaine du XVIII^e siècle représentant un homme africain, avec tous les traits stéréotypés qu'on peut s'imaginer de la représentation des Africains à l'époque.

L'AMSTERDAM

Une autre pièce maîtresse du musée est bien sûr l'Amsterdam, une réplique d'un "Oostinjevaarder" (Bateau typiquement utilisé pour les voyages à destination des Indes orientales) ancrée à l'arrière du musée. Malgré leur très riche et long passé de nation maritime, les



Batavia, en er was ook het verhaal van de Prins Willem, die jammerlijk verloren ging in een brand. Hier, bij het Scheepvaartmuseum, ligt dus een replica van de Amsterdam, een zogenaamd spiegelretourschip en het typeschip dat door de VOC werd gebruikt voor de vaart naar Oost-Indië. Vandaar ook de naam Oost-Indiëvaarder, of Oostinjevaarder.

Op het schip krijg je als bezoeker een goed beeld van het leven aan boord van zo'n schip, waar meer dan 300 man samen moesten hokken gedurende een reis van ettelijke maanden, of zelfs jaren. Je kunt er zelf ervaren hoe het was om in en uit een hangmat te klimmen, zien hoe de matrozen leefden, en hoe de kapitein behuïsd was, hoe de voedselvoorraad bewaard werd, enz. Interessant is ook een opstelling met zware kratten, die mooi aantoonst hoe je door het gebruik van meerdere katrollen zo'n zware krat toch makkelijk kunt ophijzen.

De echte Amsterdam, zo verneemt de bezoeker, was niet zo'n gelukkig schip: hij raakte op zijn eerste reis (1749) naar Jakarta al op de Noordzee in moeilijkheden, liep op een zandbank en verloor zijn roer, waarop de kapitein geen andere oplossing zag dan zijn schip te laten stranden op de kust voor de Engelse plaats Hastings. Foto's tonen hoe de resten van het wrak nog altijd bloot komen liggen bij laag tij.

CARTOGRAFIE, NAVIGATIE EN DUIKER DORIS

Bijzonder interessant zijn ook de galerijen die aandacht besteden aan cartografie door de eeuwen heen en aan de navigatie-instrumenten die men gebruikte in een tijd toen er nog helemaal geen sprake was van satellietnavigatie en GPS. Verder liep er op het moment van ons bezoek nog een presentatie over de mens op zee, met o.a. aandacht voor de vrouw als 'zeeman' en queer cultuur aan boord van Nederlandse koopvaardijochepen in de jaren 1950 tot 80. Helaas is dit laatste onderdeel sinds 3 juli afgesloten, met uitzondering dan van het gedeelte over queer cultuur op zee. Verder zijn er galerijen gewijd aan de walvisjacht, scheepsornamenten, en eentje met een hele mooie verzameling maquettes van zeiljachten, van de 'gouden eeuw' tot nu, en vanaf half

Pays-Bas ne possèdent malheureusement aucun navire original conservé de cette période, mais il existe quelques répliques que l'on peut visiter. À Lelystad se trouve une réplique du Batavia, et il y eut également l'histoire du Prins Willem, malheureusement détruit dans un incendie. Ici, au Musée maritime, est donc amarré une reproduction de l'Amsterdam, un navire dit 'spiegelretourschip', le vaisseau-type utilisé par la VOC pour naviguer vers les Indes orientales. De là le nom de 'Oost-Indiëvaarder', ou 'Oostinjevaarder' (littéralement : bateau qui navigue vers les Indes orientales. En anglais : 'Indiaman')

À bord du bateau, le visiteur peut se faire une idée de la vie à bord d'un tel navire, où plus de 300 hommes devaient se serrer les coudes pendant un voyage de plusieurs mois, voire des années. On peut même faire l'expérience de monter dans un hamac, voir comment les marins vivaient, comment le capitaine était logé, comment les réserves de nourriture étaient conservées, etc. Il y a également une exposition avec des caisses lourdes qui montre comment, en utilisant plusieurs poulies on rend plus facile le soulèvement d'une telle caisse.

Le vrai Amsterdam, apprend-on, n'était pas un navire tellement fortuné : lors de son premier voyage (1749) vers Jakarta, il eut des ennuis dès la Mer du Nord, heurta un banc de sable et perdit son gouvernail. Finalement, le capitaine ne vit aucune autre solution que d'échouer son navire sur la côte au large de la ville anglaise de Hastings. Des photos montrent comment les vestiges de l'épave sont de nos jours encore visibles à marée basse.

CARTOGRAPHIE, NAVIGATION ET DORIS LE PLONGEUR

Les galeries consacrées à la cartographie à travers les âges et aux outils de navigation utilisés à une époque où la navigation par satellite et le GPS n'existaient pas encore sont aussi particulièrement intéressantes. Au moment de notre visite, il y avait en outre des présentations sur l'aspect humain du monde maritime, notamment sur les femmes en tant que "marins" et sur la culture queer à bord des navires marchands néerlandais dans les années 1950 à

HERITAGE



augustus een installatie over solozeiler Herman Jansen. Tot slot willen we niet vergeten te vermelden dat er ook een specifieke museumbeleving is voor de allerjongsten, onder de titel Duiker Doris. Hier kunnen kinderen vanaf 2 jaar op een laagdrempelige manier kennismaken met het museum en de maritieme wereld. Kortom, het Scheepvaartmuseum in Amsterdam is eigenlijk een ideale halte voor gezinnen met kinderen die eens op zoek zijn naar wat anders, en nieuwsgierig naar het ontzagwekkende maritieme verleden van Nederland.

FOOD FOR THOUGHT

Op vrijdag 3 november 2023 presenteert Het Scheepvaartmuseum Food for Thought met werk van fotograaf en documentairemaker Kadir van Lohuizen. Een tentoonstelling over de wereld achter voedselproductie; waar voedsel geproduceerd wordt en hoe het zich over de wereld verplaatst. ■

Auteur: Johan Feys

Foto's: Twycer

P.S. Wie een bezoek wil voorbereiden, of niet ter plaatse kan gaan en toch een virtueel museumbezoek wil doen, surf naar www.hetscheepvaartmuseum.nl

1980. Malheureusement cette dernière présentation fut terminée le 3 juillet, à l'exception de la partie sur la culture queer. Et ensuite, il y a également des galeries consacrées à la chasse à la baleine, aux ornements de navires et une particulièrement impressionnante collection de maquettes de voiliers, du 'siècle d'or' à nos jours, et, à partir de la mi-août, une installation sur le navigateur en solitaire, Herman Jansen. Finalement, n'oublions pas de mentionner que l'on a également installé une expérience muséale spécifique pour les tout-petits, intitulée 'Duiker Doris', ou bien Doris le plongeur. Ici, les enfants à partir de 2 ans peuvent découvrir le musée et le monde maritime d'une manière accessible. En résumé, le Musée maritime d'Amsterdam est en effet une étape idéale pour les familles avec enfants qui veulent changer d'air et qui sont curieuses de découvrir l'impressionnant passé maritime des Pays-Bas.

FOOD FOR THOUGHT

Vendredi, le 3 novembre 2023, le Musée maritime présentera Food for Thought, avec des œuvres du photographe et documentariste Kadir van Lohuizen. Une exposition sur le monde derrière la production alimentaire ; où les aliments sont produits, et comment ils circulent dans le monde. ■

P.S. Si vous souhaitez préparer votre visite, ou si vous n'avez pas le temps de vous rendre sur place, il y a toujours la possibilité d'une visite muséale virtuelle, via www.hetscheepvaartmuseum.nl. Le site est en néerlandais, mais complètement traduit en anglais, et avec une page-visiteur en français.

OOK INTERESSE IN LUCHTVAART? ÊTES-VOUS ÉGALEMENT INTÉRESSÉ DANS L'AVIATION ?

Belgisch magazine over militaire, civiele en recreatieve luchtvaart

Van reportages over gepassioneerde piloten, luchtvaartgeschiedenis en pilot lifestyle tot informatie over opleidingen, vliegtuigen en de nieuwste technologie.



Magazine belge sur l'aviation militaire, civile et récréative

Avec des reportages sur des pilotes passionnés, sur l'histoire de l'aviation et le style de vie des pilotes et en outre des informations sur la formation, les avions et les dernières technologies.

WWW.RATEONE.BE

Uw bankagent &
verzekeringmakelaar



ZAKENKANTOOR

DIRK DE JONGHE

**VERZEKERD
VAN EEN
ZACHTE LANDING.**
Zelfs als je van je
ladder dondert.



FINTRO
BNP PARIBAS GROEP



MIDDELKERKE

Bankagent & verzekeringkantoor
Kerkstraat 2 · 059 30 49 49
info@de-jonghe.be

meer info



KOKSIJDE

Verzekeringkantoor
Zonder Zorgstraat 9 · 058 51 27 90
info@kantoorbeernaert.be

meer info



CMB.TECH

HET GROENE KOMPAS LA BOUSSOLE VERTE

In de complexe arena van de wereldhandel, waar scheepvaart een cruciale ruggengraat vormt, is het essentieel om bedrijven te hebben die niet alleen de golven trotseren, maar ook de weg wijzen naar een duurzamere toekomst. CMB (Compagnie Maritime Belge), gevestigd in de dynamische havenstad Antwerpen is zo'n voortrekker. Via verschillende afdelingen en activiteiten brengen ze de maritieme industrie en vooral de innovaties naar ongekende hoogtes. Vanuit haar functie als Head of Marketing and Communications bij CMB tracht Katrien Hennin (36) bedrijven en industrieën die streven naar een harmonieuze balans tussen economische groei en ecologische duurzaamheid, te informeren en bovendien te inspireren.

Na een loopbaan bij de Cronos Groep, de grootste technologiegroep in België, kwam Katrien bij haar huidige werkgever terecht. Met haar interesse voor technologie en innovatie, leek CMB haar een nieuwe uitdaging te bieden. Ook de link met het water vormde een troef, want haar grootvader, Robert Hennin, heeft ooit met de Leopoldville (één van de eerste schepen van CMB) meegevaren. Of hoe het verleden en de toekomst samenvloeien, niet alleen in de context van CMB, maar ook in het levensverhaal van Katrien.

Onder het motto "Always a Step Ahead", verweeft CMB naadloos traditie met baanbrekende innovatie om de maritieme industrie een groenere en meer duurzame toekomst binnen te loodsen. "Wij geloven dat de sterke tradities van de maritieme industrie hand in hand gaan met innovatie en een pioniersgeest. Onze geschiedenis en de ontwikkeling van nieuwe technologieën versterken elkaar en vullen elkaar aan," vertelt Katrien. "Niet alleen

Dans l'arène complexe du commerce mondial, où le transport maritime est la cheville ouvrière, il est essentiel d'avoir des entreprises qui ne se contentent pas de surfer sur les vagues, mais qui ouvrent également la voie à un avenir plus durable. La CMB (Compagnie Maritime Belge), basée dans la dynamique ville portuaire d'Anvers, est l'un de ces pionniers. Par le biais de divers départements et activités, elle porte l'industrie maritime, et en particulier les innovations, à des niveaux sans précédent. Dans son rôle de Head of Marketing and Communications à la CMB, Katrien Hennin (36 ans) cherche à informer et surtout à inspirer les entreprises et les industries qui s'efforcent de trouver un équilibre harmonieux entre la croissance économique et la durabilité écologique.



”

‘Spread the word’, dat is mijn ambitie en persoonlijke doelstelling binnen CMB.

‘Spread the word’, c’est mon ambition et mon objectif personnel au sein de la CMB.

Katrien Hennin
Head of Marketing
and Communications



op de werkvloer voor CMB's dagelijkse activiteiten en strategieën ben ik me bewust van de milieuproblematiek. Deze maand nemen we samen met EXMAR en Euronav deel aan de Port CleanUp om zwerfvuil op te rapen rond onze gebouwen en aan de Antwerp Maritime Academy. Kleine stappen kunnen een groot verschil maken. Het klinkt misschien cliché maar sneller de fiets nemen, voor de trap kiezen in plaats van de lift, beter sorteren, bewust inkopen doen, enz. Ik moedig innovatie ook heel hard aan voor de volgende generatie, waaronder mijn eigen twee kinderen. Het is belangrijk om met een open mindset in het leven te staan."

Julie core business is scheepvaart. Hoe draagt de diversificatie van CMB's portfolio - variërend van scheepvaart tot cleantech - bij aan het succes en de duurzaamheid van het bedrijf?

"Met ons cleantechbedrijf CMB.TECH zijn we pionier in het ontwikkelen van milieuvriendelijke maritieme toepassingen, met focus op waterstof en ammoniak. Deze brandstoffen stoten geen CO2 uit en omdat de verbrandingsmotoren betaalbaarder en betrouwbaarder zijn in vergelijking met andere technologieën. Ze zijn ook inzetbaar op megawattschaal. Terwijl onze eigen vloot, de door waterstof aangedreven schepen zoals Hydroville, Hydrocat, Hydrobingo & Hydrotug en onze grote door ammoniak aangedreven bulkcarriers, containerschepen en chemicaliëntankers futureproof is, effenen ze ook voor andere bedrijven en industrieën het pad voor een groenere toekomst."

Kunt u wat voorbeelden geven van hoe CMB.TECH de maritieme industrie heeft helpen transformeren met de cleantech initiatieven?

"We hebben gemerkt dat de dual fuel technologie niet alleen toepasbaar is bij onze schepen, maar ook bij heavy duty applicaties. Zo hebben we al verschillende systemen gebouwd: van vrachtwagens tot straddle carriers. In principe kan je elke heavy duty applicatie uitrusten met dual fuel technologie. Naarmate meer ondernemingen zich laten inspireren en bereid zijn tot samenwerking, kunnen we des te sneller aanzienlijke vooruitgang boeken op het gebied van verduurzaming."

Après une carrière au sein du groupe Cronos, le plus grand groupe technologique de Belgique, Katrien a rejoint son employeur actuel. Avec son intérêt pour la technologie et l'innovation, la CMB semblait lui offrir un nouveau défi. Le lien avec l'eau fut également un atout, puisque son grand-père, Robert Hennin, naviguait à l'époque sur le Léopoldville (l'un des premiers navires de la CMB). Ou comment le passé et l'avenir se confondent, non seulement dans le contexte de la CMB, mais aussi dans l'histoire de la vie de Katrien.

Sous la devise «Always a Step Ahead» (Toujours un pas d'avance), la CMB allie harmonieusement tradition et innovation pionnière pour mener l'industrie maritime vers un avenir plus vert et plus durable. « Nous pensons que les fortes traditions de l'industrie maritime vont de pair avec l'innovation et l'esprit pionnier. Notre histoire et le développement de nouvelles technologies se renforcent et se complètent », déclare Katrien. « Ce n'est pas seulement sur le terrain des opérations et les stratégies quotidiennes de la CMB que je suis consciente des questions environnementales. Ce mois-ci, avec EXMAR et Euronav, nous participons au Port CleanUp pour ramasser les déchets autour de nos bâtiments et à l'Académie maritime d'Anvers. De petites mesures peuvent faire une grande différence. Cela peut paraître cliché, mais prendre le vélo plus rapidement, opter pour les escaliers au lieu de l'ascenseur, mieux trier, faire ses courses de manière consciente, etc. J'encourage aussi beaucoup l'innovation pour la génération suivante, y compris pour mes deux enfants. Il est important d'aborder la vie avec un état d'esprit ouvert. »

Votre activité principale est le transport maritime. Comment la diversification du portefeuille de la CMB — qui va du transport maritime aux technologies propres — contribue-t-elle au succès et à la durabilité de l'entreprise ?

« Avec notre entreprise de technologies propres CMB.TECH, nous sommes pionniers dans le développement d'applications marines respectueuses de l'environnement, en particulier l'hydrogène et l'ammoniac. Ces combustibles n'émettent pas de CO2 et les moteurs à combustion sont plus abordables et plus fiables que

SUSTAINABILITY

Waarom gebruikt CMB.TECH verbrandingsmotoren?

“Grote maritieme en industriële toepassingen kunnen vandaag al worden omgebouwd met dual fuel technologie in de verbrandingsmotoren waardoor ze ook op waterstof en ammoniak kunnen draaien. Verbrandingsmotoren zijn robuust, betrouwbaar en hebben een jarenlange operationele staat van dienst. Je verkrijgt een optimaal evenwicht van maximale emissiebesparingen en tegelijkertijd zijn de extra kosten minimaal. ICE (Internal Combustion Engine) mono fuel motoren verminderen de uitstoot van broeikasgassen tot nul, ICE (Internal Combustion Engine) dual fuel motoren verminderen de uitstoot met 60 tot 90%, afhankelijk van de belasting en het motortype.”

Hoe werkt de dual fuel technologie ?

“Waterstof wordt uit de opslagtanks vrijgelaten en op lage druk gehouden, waarna het op het juiste moment en in de juiste dosering in de luchtinlaat van de motor wordt geïnjecteerd. Door de waterstof aan te zuigen is er minder dieselbrandstof nodig om dezelfde hoeveelheid energie uit de verbranding te halen. Tijdens de waterstofinjectie corrigeert de motor zijn injectie van traditionele brandstof. Minder diesel betekent minder CO₂, dus het toevoegen van waterstof staat gelijk aan een CO₂-reductie van 1 op 1.”

d’autres technologies, et ils peuvent être déployés à l’échelle du mégawatt. Si notre propre flotte, avec les navires à hydrogène comme l’Hydroville, l’Hydrocat, l’Hydrobingo et l’Hydrotug et nos grands vraquiers, porte-conteneurs et chimiquiers à ammoniac sont à l’épreuve du temps, ils ouvrent également la voie à un avenir plus vert pour d’autres entreprises et industries. »

Pouvez-vous donner quelques exemples de la manière dont CMB.TECH a contribué à transformer l’industrie maritime grâce à ses initiatives en matière de technologies propres ?

« Nous avons constaté que la technologie bicarburation n’est pas seulement applicable à nos navires, mais aussi aux applications lourdes. Nous avons donc déjà construit plusieurs systèmes : des camions aux chariots cavaliers. En principe, on peut équiper n’importe quelle application lourde d’une technologie bicarburation. Si davantage d’entreprises sont inspirées et désireuses de collaborer, nous pourrions réaliser plus rapidement des progrès significatifs en matière de développement durable. »

Pourquoi CMB.TECH utilise-t-elle des moteurs à combustion interne ?

« Les grandes applications marines et industrielles peuvent déjà être converties aujourd’hui grâce à la technologie bicarburation



Hoe zorgt CMB ervoor dat hun nieuwe technologieën, zoals waterstof en ammoniak, betaalbaar en betrouwbaar blijven op megawattschaal?

“Naast het ombouwen van applicaties produceren we ook zelf waterstof op ons waterstoftankstation die via mobiele refuellers tal van applicaties in havengebieden voorzien van groene waterstof. Daarnaast hebben we ook een belangrijk project in Namibië. Daar richtten we een joint venture op met een lokaal Namibisch bedrijf waar we waterstof en op termijn ammoniak op industriële schaal zullen produceren en distribueren.”

Wat zijn de specifieke voordelen van Namibië als locatie voor het opzetten van waterstofproductieprojecten?

“Namibië is strategisch gelegen in de buurt van belangrijke handelsroutes. Het is de ideale plek voor hernieuwbare energie door een uitermate geschikt klimaat: zon, wind, of waterkracht zijn perfect voor het produceren van groene waterstof door middel van elektrolyse. Tijdens dit productieproces komt geen CO₂ vrij, waardoor groene waterstof wordt gezien als dé duurzame brandstof en energiedrager van de toekomst. Bovendien heeft het land een enorm potentieel voor goedkope groene elektriciteit.”

Door de inzichten die Katrien met ons deelt, wordt de innovatieve rol die CMB speelt in de wereldwijde verschuiving naar groenere en meer verantwoorde maritieme praktijken steeds duidelijker. “De huidige realisaties van CMB.TECH zijn nog maar een begin, we ontwikkelen nog meer groene waterstofprojecten die ik in de toekomst met plezier met jullie ga delen. ‘Spread the word’, de merken binnen de groep groter maken, bedrijven inspireren en met ons laten samenwerken, het is de manier om snel grote stappen te zetten. Dat is mijn ambitie en ik beschouw het ook als mijn persoonlijke doelstellingen binnen CMB.” ■

Auteur: CO
Foto's: archief CMB

des motoren à combustion interne, qui leur permet de fonctionner également à l'hydrogène et à l'ammoniac. Les moteurs à combustion interne sont robustes, fiables et ont une longue durée de vie opérationnelle. On obtient un équilibre optimal entre une réduction maximale des émissions et des coûts supplémentaires minimes. Les engins monocarburation à combustion interne réduisent les émissions de gaz à effet de serre à zéro, tandis que les moteurs bicarburation à combustion interne réduisent les émissions de 60 à 90%, en fonction de la charge et du type de moteur. »

Comment fonctionne la technologie bicarburation ?

« L'hydrogène est libéré des réservoirs de stockage et maintenu à basse pression, puis injecté dans l'admission d'air du moteur au bon moment et au bon dosage. En aspirant de l'hydrogène, il faut moins de carburant diesel pour obtenir la même quantité d'énergie lors de la combustion. Pendant l'injection d'hydrogène, le moteur corrige son injection de carburant traditionnel. Moins de diesel, cela veut dire moins de CO₂, ce qui signifie que l'ajout d'hydrogène équivaut à une réduction de CO₂ de 1 pour 1. »

Comment la CMB s'assure-t-elle que ses nouvelles technologies, telles que l'hydrogène et l'ammoniac, restent abordables et fiables à l'échelle du mégawatt ?

« Outre la conversion d'applications, nous produisons également notre propre hydrogène dans notre station de ravitaillement en hydrogène, qui fournit de l'hydrogène vert à de nombreuses applications dans les zones portuaires par le biais de ravitailleurs mobiles. Nous avons de plus un projet important en Namibie, où nous avons créé une coentreprise avec une société locale dans laquelle nous produirons et distribuerons de l'hydrogène et, à terme, de l'ammoniac à l'échelle industrielle. »

Quels sont les avantages spécifiques de la Namibie en tant que lieu d'implantation de projets de production d'hydrogène ?

« La Namibie est stratégiquement située à proximité des principales routes commerciales. C'est l'endroit idéal pour les énergies renouvelables en raison d'un climat extrêmement favorable : l'énergie solaire, éolienne ou hydraulique est parfaite pour produire de l'hydrogène vert par électrolyse. Aucune quantité de CO₂ n'est émise au cours de ce processus de production, ce qui fait de l'hydrogène vert le carburant durable et le vecteur énergétique de l'avenir. En outre, le pays dispose d'un énorme potentiel d'électricité verte bon marché. »

Grâce aux informations que Katrien partage avec nous, le rôle innovateur de la CMB dans la transition mondiale vers des pratiques maritimes plus écologiques et plus responsables devient de plus en plus clair. « Les réalisations actuelles de CMB.TECH ne sont qu'un début, nous développons d'autres projets d'hydrogène vert que je serai heureux de partager avec vous à l'avenir. Faire passer le message, faire grandir les marques du groupe, inspirer les entreprises et les amener à travailler avec nous, c'est le moyen de faire de grands pas rapidement. C'est mon ambition et je la considère également comme mon objectif personnel au sein de la CMB. » ■



Koninklijke
Belgische
Redersvereniging

MARIENE GESCHIEDENIS OP UN PEU D'HISTOIRE MARITIME AUX SHETLAND

Nu nogal wat zuiderse vakantiebestemmingen meer en meer op een braadpan lijken, of geteisterd raken door bosbranden en andere calamiteiten, stijgt de belangstelling bij een bepaald segment toeristen voor het noorden. De zwembroek en zonnehoed heb je daar niet altijd nodig, maar de meerwaardezoeker vindt er rust en natuurpracht. SeaTalk trok naar Shetland en zocht er naar het maritiem erfgoed dat er rond de Schotse eilanden verspreid ligt.

Laten we er eerst de atlas bijhalen. De Shetland-eilanden liggen een heel eind in zee gestrooid – zo'n 170 kilometer, halfweg tussen het Noorse Bergen en de Faeröer. Doorheen de geschiedenis speelden deze Noordelijke Eilanden een belangrijke rol als stapsteen in de Atlantische Oceaan, op weg naar Amerika.

Alors que de nombreuses destinations touristiques du sud ressemblent de plus en plus à une casserole, ou sont ravagées par des incendies de forêt et d'autres calamités, l'intérêt d'un certain segment de touristes pour le nord augmente. Vous n'aurez pas toujours besoin du maillot de bain et du chapeau de soleil, mais le chercheur de valeur ajoutée y trouvera la paix et la beauté naturelle. SeaTalk se rendit aux îles Shetland et rechercha le patrimoine maritime disséminé dans les îles écossaises.

Sortons d'abord l'atlas. Les îles Shetland sont dispersées loin en mer, à environ 170 kilomètres, à mi-chemin entre la ville norvégienne de Bergen et les îles Féroé. À travers l'histoire, ces îles du Nord jouèrent un rôle important comme tremplin dans l'Atlantique, sur le chemin des Amériques.

ABERDEEN - DISCOVERY

Onze reis vangt aan in Aberdeen, de toegangspoort vanop het vasteland. In de Schotse haven gaan we eerst aan boord van de RRS Discovery, een houten driemaster. In 1901 voer ze uit om er specifiek de taak op te nemen van Royal Research Ship. Het was het tijdperk waarin de poolgebieden als de laatste ongekarteerde zones op de wereldbol stonden. Nauwelijks vijf maanden na de tewaterlating voeren de poolreizigers Ernest Shackleton en Robert Falcon Scott richting Antarctica – een reis die 1100 dagen duren zou. De onderzoekers brachten de kustgebieden in kaart, registreerden het aardmagnetisme (de reden waarom men voor een houten schip koos) en liepen vast in het pakijns. Het schip illustreert de kennis en het ambacht van de scheepsbouw: de huid van het schip is één meter dik, samengesteld uit diverse lagen houtsoorten van over het hele British Empire. Alles was berekend om bij externe druk van het pakijns niet te barsten. Eenmaal de stoomketels niet meer brandden, vroom het dat het kraakte binnenin. Scott en Shackleton organiseerden van hieruit winterse trektochten op het onherbergzame continent, wat hen pakken ervaring opleverde. Scott zou het later, in 1912, afleggen tegenover Amundsen in de strijd om de Zuidpool, Shackleton zou net voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog de geschiedenis ingaan als de heroïsche leider van een andere antarctische expeditie die drie jaar duren zou. RRS Discovery zou nog dertig jaar wetenschappelijke expedities varen, vandaag maakt het deel uit van het museum Discovery Point.



ABERDEEN – DISCOVERY

Notre voyage commence à Aberdeen, la porte d'entrée venant de la terre ferme. Dans le port écossais, nous embarquons dans un premier temps à bord du RRS Discovery, un trois-mâts en bois. En 1901, il prit la mer pour assumer spécifiquement le rôle de Royal Research Ship (navire de recherche royal). C'était l'époque où les régions polaires étaient les dernières zones inexplorées du globe. Cinq mois à peine après son lancement, les explorateurs polaires Ernest Shackleton et Robert Falcon Scott naviguèrent vers l'Antarctique, un voyage qui durerait 1100 jours. Les explorateurs cartographièrent les zones côtières, enregistrèrent le géomagnétisme (raison du choix d'un navire en bois) et se retrouvèrent coincés dans la banquise. Le bateau est une illustration parfaite des connaissances et du métier des constructeurs de navires : la coque du navire fait un mètre d'épaisseur, composée de plusieurs couches de bois provenant de tout l'Empire britannique. Tout fut calculé pour ne pas se fissurer sous la pression extérieure de la banquise. Une fois que les chaudières cessèrent de brûler, il gela à pierre fendre à l'intérieur. C'est d'ici que Scott et Shackleton organisèrent des randonnées hivernales sur ce continent inhospitalier, ce qui leur permit d'acquérir une grande expérience. Scott perdra plus tard la course pour le pôle Sud, face à Amundsen en 1912, tandis que Shackleton entrera dans l'histoire juste avant le début de la Première Guerre mondiale en tant que chef héroïque d'une autre expédition antarctique qui durera trois ans. Le RRS Discovery participa à des expéditions scientifiques pendant encore trente ans. Aujourd'hui, il fait partie du musée Discovery Point.



De RMS Discovery, het museumschip in de haven van Aberdeen. | Le RMS Discovery, navire-musée dans le port d'Aberdeen.



De vloot van NorthLink Ferries verbindt Shetland en Orkney met de het vasteland. De verwijzing naar het Vikingverleden is nooit ver weg. | La flotte de NorthLink Ferries relie les Shetland et les Orcades au continent. La référence au passé Viking n'est jamais loin.

VIKINGCULTUUR

Maar onze ambities op deze reis liggen een eindje lager. De Northern Isles zullen wij bezoeken aan boord van de vloot van NorthLink Ferries. Sinds 2012 verzorgt dit bedrijf met vijf schepen het verkeer tussen de eilanden – niet enkel voor de toeristen, maar vooral voor de 44 000 eilandbewoners, en hun vee. De flanken van de schepen zijn fraai versierd – een reusachtige Viking wijst naar de boeg. Op de kaai van Aberdeen instrueert een boomlange rosse baardman met geruite kilt de chauffeurs die het schip op rijden. Aangezien hij geen groot steekwapen draagt, maar wel veiligheidsschoenen, weten we dat hij niet uit de set van Game of Thrones gewandeld is. De man is zoals alle eilandbewoners die we zullen ontmoeten: hoffelijk, en bijzonder vriendelijk. Met onze kampeerauto rijden we aan boord van de MV Hrossey (2002). Doel van de zeereis is Lerwick, hoofdplaats van Shetland. Eenmaal in het scheepsrestaurant merken we dat de golven hier wild kunnen zijn – elke stoel is onderaan met een staalkabel aan de vloer gezekerd. Niet dat onze honger gestild raakt: zij bestelt een curryschotel, ik de chef's special fish & chips. Geen van beide zijn te vreten – het is het enige minpunt op de reis. Op onze petfriendly cabin – er gaat nog een border collie mee – verorberen we alle koffiekoekjes. De zeereis zal haast dertien uur duren.

Bij het ochtendgloren doemen de eilanden op. De MS Hrossey vaart de baai binnen. In het grootwarenhuis Tesco slaan we onze voorraad in, want erg veel eetgelegenheden vind je op de eilanden niet. Die zijn met elkaar verbonden via veerdiensten – doorgaans kleine schepen die op het dek plaats bieden aan de postauto, een tractor en een occasionele kampeertoerist. Shetland is nog steeds doordesemd met de Vikingcultuur, en de bewoners laten het graag zien. Het was net zoals de Faeröer en IJsland een stopplaats voor de oversteek richting Amerika. We zijn intussen zeker dat de Scandinaviërs al in 1021 voet aan wal zetten in Newfoundland

CULTURE VIKING

Mais nos ambitions pour ce voyage sont loin d'être aussi élevées. Nous visiterons les Northern Isles à bord de la flotte de NorthLink Ferries. Depuis 2012, cette compagnie assure le trafic interinsulaire avec cinq navires, non seulement pour les touristes, mais surtout pour les 44 000 habitants de l'île et leur bétail. Les flancs des navires sont magnifiquement décorés — un Viking géant pointe vers la proue. Sur le quai de Aberdeen, un géant à barbe rousse, vêtu d'un kilt à carreaux, donne des instructions aux chauffeurs qui montent à bord du navire. Comme il ne porte pas d'arme blanche mais des chaussures de sécurité, nous savons qu'il n'est pas sorti du plateau de Game of Thrones. L'homme est à l'image de tous les insulaires que nous rencontrerons : courtois et extrêmement sympathique. Avec notre camping-car, nous embarquons à bord du MV Hrossey (2002). La destination de notre voyage en mer : Lerwick, la capitale des îles Shetland. Une fois dans le restaurant du navire, nous constatons que les vagues peuvent être violentes dans ces parages : chaque siège est fixé au sol par un câble d'acier. Notre faim n'est pas assouvie pour autant : elle commande un plat au curry, moi le fish & chips special du chef. Les deux sont virtuellement immangeables – c'est le seul inconvénient du voyage. Dans notre cabine petfriendly – un border collie nous accompagne –, nous dévorons tous les biscuits au café. Le voyage durera presque treize heures.

À l'aube, les îles se dessinent à l'horizon. Le MS Hrossey entre dans la baie. Nous nous approvisionnons au grand magasin Tesco, car les endroits où manger sont plutôt rares sur les îles. Ces dernières sont reliées par des ferries – généralement de petits bateaux pouvant accueillir sur le pont la voiture postale, un tracteur et un camping-car occasionnel. Les îles Shetland sont encore imprégnées de la culture viking, et leurs habitants sont heureux de la montrer. Tout comme les îles Féroé et l'Islande, elles fonctionnaient comme

– dus meer dan vier eeuwen voor die Genuëes met zijn ei. Om dit te bewijzen besloten enkele Zweedse enthousiastelingen de weg van hun voorouders af te leggen. Ze maten het historische Gokstad-schip op (dat samen met het Osebergschip in Oslo tentoongesteld staat) en togen aan het werk om een exacte replica in elkaar te timmeren – eiken planken van tientallen meter lang werden gezaagd, geschaafd en over elkaar gespijkerd. Tijdens de zomer van 2000 duwden ze het vaartuig van de oever en zetten ze koers richting Amerikaans continent. Verder dan Shetland raakte de expeditie niet. Het nagebouwde schip lieten ze er achter en het staat nu netjes langs de weg aan de baai van Haroldswick. Je houdt er halt, klimt aan boord en bewondert het vakmanschap van een volk dat hiermee duizend jaar terug een groot deel van de wereld ontdekte. Zowel Shetland als Orkney bleven tot in de 15de eeuw onder de Noorse kroon.

étape sur la traversée vers les Amériques. Nous savons maintenant que les Scandinaves ont posé le pied à Terre-Neuve déjà en 1021, soit plus de quatre siècles avant ce Génois et son œuf. Pour le prouver, des passionnés suédois décidèrent de partir sur les traces de leurs ancêtres. Ils mesurèrent, le navire historique de Gokstad (qui est exposé à Oslo avec le navire de Oseberg) et se mirent au travail en construisant une réplique exacte : des planches de chêne de plusieurs dizaines de mètres de long furent sciées, rabotées et clouées les unes sur les autres. Au cours de l'été 2000, ils poussèrent le navire du rivage et mirent le cap sur les Amériques. L'expédition ne réussit pas à aller plus loin que les îles Shetland. Ils laissèrent sur place le navire reconstitué, qui se dresse aujourd'hui élégamment à côté de la route, dans la baie de Haroldswick. On s'y arrête, on monte à bord et on admire le métier d'un peuple qui réussit à explorer une grande partie du monde avec ce type de navire, il y a



Replica van het Gokstadschip (9de eeuw) te Haroldswick, Shetland. | Réplique du Gambling City Ship (9e siècle) à Haroldswick, Shetland.

KRIM EN VUURTORENS

Shetlanders begraven hun doden liefst met zicht op zee. We vinden begraafplaatsen waar Vikings rusten tussen angespoelde drenkelingen van de voorbije wereldoorlogen. De noordelijke eilanden zijn een paradijs voor vogels en de liefhebbers. Duizenden jan-vangenten, papegaaiduikers en vele soorten meeuwen nestelen zich in de steile rotsen. Vuurtorens bewaken de ruige kusten. We rijden naar Hermaness, en turen naar de vuurtoren van Muckle Flugga, die een kilometer verder vanop een kale rotspunt het meest noordelijke punt van Shetland en van het hele Verenigd Koninkrijk bewaakt. Deze kwam er tijdens de Krimoorlog (1853-1856) – het conflict tussen Tzaristisch Rusland en een coalitie waar ook het Verenigd Koninkrijk deel van uitmaakte. De Britten vreesden toen dat Her Majesty's ships hier wel eens aangevallen konden worden door de Russen. Sindsdien wisselden de vuurtorenwachters elkaar elke maand af, tot in 1995, toen het licht geautomatiseerd werd, en een radarstation deze strategische plaats bewaakte. Na de Koude

mille ans. Les Shetland et les Orcades sont restées sous la couronne norvégienne jusqu'au 15ème siècle.

LA CRIMÉE ET DES PHARES

Les habitants des Shetland préfèrent enterrer leurs morts face à la mer. Nous trouvons des cimetières où des Vikings reposent parmi les noyés des guerres mondiales passées. Les îles septentrionales sont un paradis pour les oiseaux et les amateurs. Des milliers de fous de Bassan, de macareux, et de nombreuses espèces de mouettes nichent dans les falaises escarpées. Des phares montent la garde des côtes accidentées. Nous nous rendons à Hermaness et observons le phare de Muckle Flugga, qui, à un kilomètre sur une pointe de rocher dénudé, garde le point le plus septentrional des Shetland et de tout le Royaume-Uni. Il fut érigé pendant la guerre de Crimée (1853-1856), le conflit entre la Russie tsariste et une coalition dont le Royaume-Uni faisait aussi partie. Les Britanniques craignirent alors que les navires de Sa Majesté ne soient attaqués par

TRAVEL

Oorlog nam ook het belang van deze radarpost af. Tot vorig jaar, toen een nieuw conflict op de Krim de rode lichten deed knipperen.

We staan nu op dezelfde hoogte als Groenland, van hier kunnen we enkel zuidwaarts. Even verderop houden we even halt in Baltasound op het eiland Unst, om ansichtkaartjes te versturen vanuit het meest noordelijke postkantoor van de UK. De lieve dame achter de balie zit in het donker – er is geen elektriciteit op het eiland. Blijkt dat een vogel zich genesteld heeft op een elektriciteitspaal met fatale gevolgen voor het beest. Op de Shetlands staan nauwelijks bomen, dus vogels moeten elders een oplossing zoeken...

In Scalloway bezoeken we nog het lokale museum dat het merkwaardige verhaal ontrafelt van de Shetland Bus. Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog arriveerden hier vele Noren, die ingeschakeld werden in een uiterst geheim opzet. Met kleine schepen voeren ze van hieruit tweehonderd maal bij nacht en ontij uit om geheimagenten en wapens af te zetten aan de Noorse kust.

Na een week, uitgewaaid, staan we terug op de kaai van Lerwick. In het volgende nummer van SeaTalk reizen we naar onze volgende etappe: Orkney. ■

Auteur & foto's: Cynrik De Decker

Foto | photo: De strategisch belangrijke vuurtoren van Muckle Flugga. Dit bouwwerk is het meest noordelijke van de Britse eilanden, en bevindt zich op dezelfde hoogte als het zuiden van Groenland. | Le phare de Muckle Flugga est d'une importance stratégique. Le plus septentrional des îles britanniques, cet ouvrage est situé à la même altitude que le sud du Groenland.

les Russes. Depuis, les gardiens du phare se sont relayés tous les mois jusqu'en 1995, date à laquelle le phare fut automatisé et une station radar reprit la surveillance de ce site stratégique. Après la guerre froide, l'importance de cette station radar avait également diminué. Jusqu'à l'année dernière, lorsqu'un nouveau conflit en Crimée fit clignoter les feux rouges.

Nous sommes maintenant à la même altitude que le Groenland, à partir d'ici nous ne pouvons que descendre vers le sud. Un peu plus loin, nous nous arrêtons à Baltasound, sur l'île de Unst, pour envoyer des cartes postales depuis le bureau de poste le plus septentrional du Royaume-Uni. La charmante dame derrière le comptoir est assise dans l'obscurité, car il n'y a pas d'électricité sur l'île. Il s'avère qu'un oiseau a fait son nid sur un poteau électrique, ce qui a eu des conséquences fatales pour la bête. Il n'y a pratiquement pas d'arbres sur les îles Shetland, les oiseaux doivent donc trouver une solution ailleurs.

À Scalloway, nous visitons le musée local, qui raconte l'histoire extraordinaire du Shetland Bus. Au début de la Seconde Guerre mondiale, de nombreux Norvégiens débarquèrent ici, enrôlés dans un programme top secret. Avec de petits bateaux, ils partirent d'ici deux cents fois, à des heures indues, pour déposer des agents secrets et des armes sur la côte norvégienne.

Après une semaine, nous nous retrouvons, ayant pris un bol d'air, sur le quai de Lerwick. Dans le prochain numéro de SeaTalk, nous nous dirigeons vers notre prochaine étape, les Orcades. ■

BRASSERIE & BIERRESTAURANT

- Vlakbij het vliegveld van Urssel
- Keuze uit +500 bieren
- Restaurant & tea-room
- Feest- en vergaderzaal
- Ideale uitvalbasis voor een wandeling in de bossen
- Grote speeltuin voor kinderen

Maandag en dinsdag gesloten
Woensdag t/m vrijdag 10u00 – 21u00
Weekend 9u00 – 23u00

Drongengoedweg 11
9910 Urssel
T. 050 71 68 61

HET Jagershof
WWW.HET-JAGERSHOF.BE

2023

| | | |
|----------------------|---------------------|--------------------|
| Fête du Pardon | 23/09 > 24/09..... | Marchienne-au-Pont |
| Navy Technofest..... | 28/09 > 01/10 | Zeebrugge |
| Antwerp Race | 14/10..... | Antwerpen |
| Antwerp XL | 28/11 > 30/11..... | Antwerp Expo |

2024

| | | |
|--|---------------------|-----------------|
| Boot Düsseldorf..... | 21 > 29/01 | Düsseldorf (DE) |
| Galabal Marine | 02/02 | Oostende |
| Oostende voor Anker | 23/05 > 26/05..... | Oostende |
| Maritiem Erfgoed 2024..... | 30/05 > 2/06..... | Brugge |
| Dag v/d Marine Jour de la Marine | 26/06..... | Oostende |
| Navy Days | 05/07 > 07/07 | Zeebrugge |
| TECHNOFest..... | 03/10 > 06/10 | Zeebrugge |



Updates over de events vind je op www.SeaTalk.be

Pour la mise à jour des derniers événements consultez notre site www.SeaTalk.be

Jouw evenement aan onze kalender toevoegen? Stuur alle info naar caroline@seatalk.be

Vous aimeriez ajouter votre événement à notre agenda ? Envoyez toutes les informations à caroline@seatalk.be

ZWIJNDRECHT HERDENKT KOOPVAARDIJZEELUI

Op 10 november om 11 u vindt op de oude Marinebasis van Zwijndrecht de eerbiedwaardige jaarlijkse herdenking plaats van de slachtoffers van de gezonken koopvaardijzeeluien tijdens de wereldoorlogen 14-18 en 40-45. Tijdens de ingetogen ceremonie wordt in het Fort St. Marie een bloemenkrans gelegd aan het kunstwerk 'Silent Seascapes' van kunstenaar Pieter De Decker. Het monument is geïnspireerd door de zee en vervangt het gestolen beeld van een levensgrote matroos dat ooit bij CMB in Antwerpen stond.

Deelnemen aan de ceremonie kan na inschrijving (voor 27/10/23) via tel: 03 250 49 50 of per mail: cultuur@zwijndrecht.be. Vaandels zijn van harte welkom.

Locatie: Scheldedijk 20 in Zwijndrecht



© Zwijndrecht

ZWIJNDRECHT COMMÉMORE LES MARINS MARCHAND

Le 10 novembre à 11 heures, la vénérable commémoration annuelle des victimes des navires marchands coulés pendant les guerres mondiales 14-18 et 40-45 aura lieu à l'ancienne base navale de Zwijndrecht. Au cours de cette cérémonie discrète, une gerbe de fleurs sera déposée au Fort St. Marie sur l'œuvre «Silent Seascapes» de l'artiste Pieter De Decker. Le monument s'inspire de la mer et remplace la statue volée d'un marin grandeur nature qui se trouvait autrefois au CMB à Anvers.

La participation à la cérémonie est possible après inscription (avant le 27/10/23) par téléphone : 03 250 49 50 ou par mail : cultuur@zwijndrecht.be. Les banderoles sont les bienvenues.

Lieu de la cérémonie : Scheldedijk 20 à Zwijndrecht

SEATALK COMMUNITY

DANKZIJ DIT LIDMAATSCHAP ONTVANG JE DE VIER VOLGENDE EDITIES IN JE BRIEVENBUS.

Steun ons Belgisch nautisch magazine en word lid van onze community voor slechts 29 euro* of 39 euro**

*Bij verzending van magazine naar adres in België

**Bij verzending naar Nederland of Frankrijk

HOE INSCHRIJVEN?

Via rechtstreekse betaling op KBC BE89 4434 6381 3185 met vermelding 'Lidmaatschap SeaTalk', naam en adres.

Via e-mail: caroline@seatalk.be met vermelding 'Lidmaatschap SeaTalk' + naam en adres

Via www.seatalk.be

WELKOMSTGESCHENK CADEAU DE BIENVENUE TEDDY BEAR SEATALK©



GRÂCE À CETTE AFFILIATION, VOUS RECEVREZ LES QUATRE PROCHAINES ÉDITIONS DANS VOTRE BOÎTE AUX LETTRES.

Soutenez notre magazine belge nautique en rejoignant notre communauté pour seulement 29 euros* ou 39 euros**

*Envoi en Belgique

**Envoi vers la France ou les Pays-Bas

COMMENT VOUS INSCRIRE ?

En payant la cotisation sur le compte KBC BE89 4434 6381 3185 en mentionnant 'Membership SeaTalk' + nom, adresse.

Via e-mail: caroline@seatalk.be en mentionnant 'Membership SeaTalk' + nom, adresse

Via www.seatalk.be

COLOFON | COLOPHON

Uitgever | Éditeur

Expeels bv – Caroline Ostyn
9990 Maldegem – BELGIUM
caroline@seatalk.be
+32 (0)498 46 51 35

Werkten mee aan deze editie:

Ont collaboré à cette édition :

Redactie | Rédaction

Charles Colot, Jens Van Herck, Sten Maelfeyt, Cynrik De Decker, Marcel Schoeters, Johan Feys, Caroline Ostyn

Fotografie | Photographie

Jorn Urbain, Twycer, Cynrik De Decker, Marcel Schoeters

Dank aan | Remerciements

Tanguy Botman, Jozef Bergez, Wilfried Lemmens, VZW Hulpbetoon in de Marine

Lay-out | Mise en page

Jan Becaus

Vertaling | Traduction

Dominique Slambrouck, Johan Feys, Elise Reyns

NEXT

Volgende editie: december 2023

Prochaine édition: décembre 2023

ONLINE

 www.seatalk.be

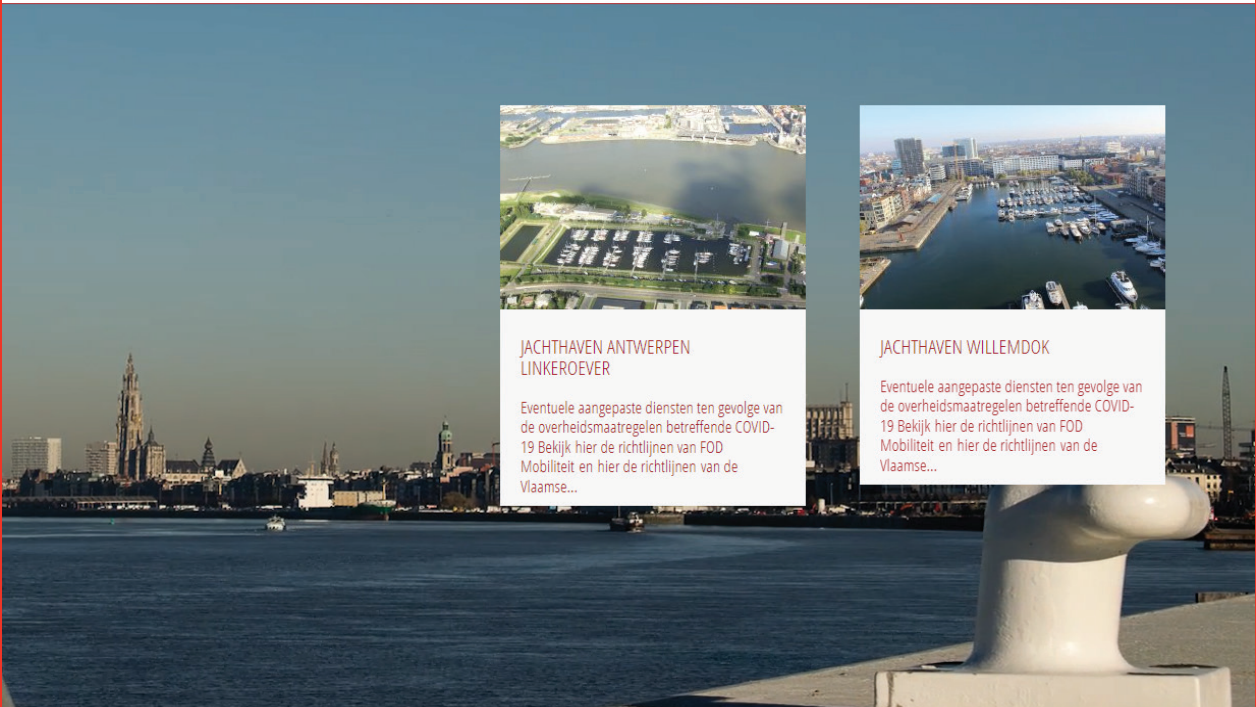
 Facebook /SeaTalkMagazine

 Instagram @SeaTalk_Belgium



Alle reproducties, geheel of gedeeltelijk zijn verboden, tenzij de uitgever hiervoor vooraf toestemming heeft gegeven. De uitgever is niet aansprakelijk voor fouten en onvolledigheden in teksten en foto's. Beschrijvingen en prijzen in advertenties vallen onder de verantwoordelijkheid van de adverteerder.

Toute reproduction totale ou partielle est interdite, à moins que l'éditeur ne l'ait autorisée au préalable. L'éditeur ne peut pas être tenu responsable des fautes ou des imprécisions dans les textes et les photos. L'annonceur est responsable des descriptions et des prix dans ses annonces.



**JACHTHAVEN ANTWERPEN
LINKEROEVER**

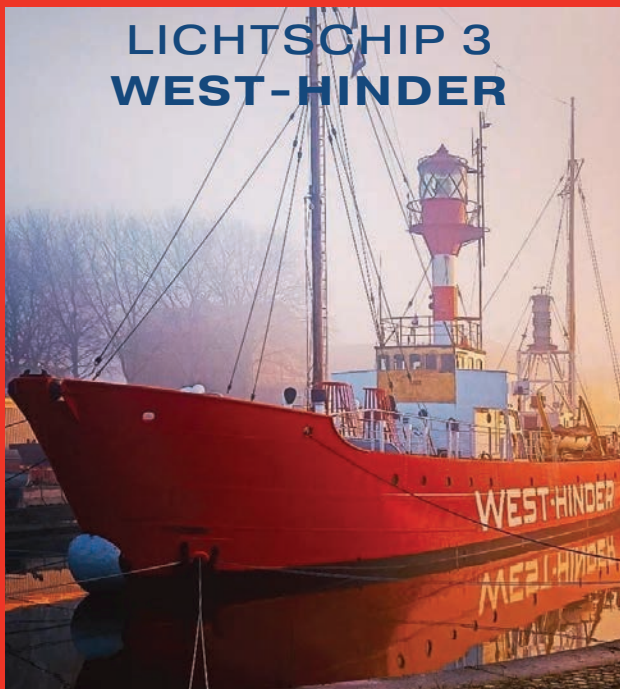
Eventuele aangepaste diensten ten gevolge van de overheidsmaatregelen betreffende COVID-19 Bekijk hier de richtlijnen van FOD Mobiliteit en hier de richtlijnen van de Vlaamse...



JACHTHAVEN WILLEMDOK

Eventuele aangepaste diensten ten gevolge van de overheidsmaatregelen betreffende COVID-19 Bekijk hier de richtlijnen van FOD Mobiliteit en hier de richtlijnen van de Vlaamse...

www.jachthavenantwerpen.be
info:management@jachthavenantwerpen.be



**LICHTSCHIP 3
WEST-HINDER**



**MSI M477
OUDENAARDE**

HERITA: BE 30 7440 8462 4611 met vermelding WEST HINDER (fiscaal attest vanaf € 40)
www.mpmstichting.be

MARITIEM PATRIMONIUM
NATIONAAL & GEWESTELIJK
Private Stichting



PATRIMOINE MARITIME
NATIONAL & REGIONAL
Fondation Privée

Word jij één van onze freelance instructeurs?

Wil je je maritieme kennis
doorgeven aan toekomstige
stuurlui, motoristen of
matrozen? VDAB Zeebrugge
zoekt voor kortere en langere
opdrachten nieuwe freelance
instructeurs!

Meer info via

jaimie.daelman@vdab.be



WOW!
WAT JE
ALLEMAAL
KAN MET
VDAB



Samen sterk voor werk

VDAB