

# DE BELGISCHE MARINE

sedert 1946

Een geschiedenis

Onder de leiding van

Christian Koninckx

Met bijdragen van

Carl Gillis

Christian Koninckx

Jean-Thierry Pynoo

Jacques Rosiers

John Saussez

Guy Schotte

Michael Serruys

Jean-Michel Sterkendries

Michel Verhulst



Koninklijke Belgische  
Marine Academie









Belgische  
Marine

Lannoo



# Samenvatting

Inleiding .....	11
 HOOFDSTUK 1	
MILITAIRE MARINES VÓÓR HET ONTSTAAN VAN DE ZEEMACHT .....	15
 HOOFDSTUK 2	
ONTSTAAN VAN DE ZEEMACHT   1946-1949 .....	37
 HOOFDSTUK 3	
VAN DE KOUDE OORLOG NAAR DE DEKOLONISATIE   1950-1960 .....	69
 HOOFDSTUK 4	
VAN DE DEKOLONISATIE TOT HET EINDE VAN DE KOUDE OORLOG   1961-1989 ..	93
 HOOFDSTUK 5	
DE UITDAGINGEN VAN DE POST KOUDE OORLOG PERIODE   1990-2021 .....	153
 HOOFDSTUK 6	
VOORUITZICHTEN .....	227
Afkortingen .....	258
Curricula vitae .....	265





Mit oprechte felicitaties voor deze  
uitmuntende bijdrage aan de geschiedenis  
van onze marine!

P. L. L.



# Toelichtende nota

In 2016 stelde professor Louis le Hardÿ de Beaulieu, voorzitter van de Koninklijke Belgische Marine Academie, voor om tegen 2021 een wetenschappelijke studie over de geschiedenis van de Belgische marine samen te stellen naar aanleiding van 75 jaar hergeboorte van de Marine. Hij vertrouwde de leiding van het wetenschappelijk comité toe aan professor dr. Christian Koninckx, voorzitter van de Klasse Scheepvaartgeschiedenis, Archeologie en Iconografie en tevens erevoorzitter van de Academie.

Verscheidene leden van de Academie, naast andere historici en marineofficieren, werden in het comité opgenomen. Bij het opsporen der geschiedkundige bronnen en de iconografie, voor de kritische analyse en voor het nalezen mocht het comité genieten van de buitengewone bijdrage van Xavier Cambron, Freddy Philips, John Saussez, Michael Serruys en Leo Vermaere. Een bijzondere dank wordt hen hierbij betuigd, evenals aan de reserveofficieren, Dimitri Brys, Pierre Muller et Koen Rochtus, die voor vertalingen hebben gezorgd.

Onze dankbetuiging gaat evenzeer naar Jeroen Huygelier en zijn ploeg van het Centrum voor Historische Documentatie voor de zeer gewaardeerde hulp alsook voor het ordenen der archieven met betrekking tot de Marine tot baat van het navorsingswerk.

Oprechte dankbetuigingen worden evenzeer gericht tot de Marine en de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine voor de zeer gewaardeerde steun en aanmoedigingen.

## Wetenschappelijk Comité

Xavier Cambron  
Carl Gillis  
Christian Koninckx  
Louis le Hardÿ de Beaulieu  
Freddy Philips  
Jean-Thierry Pynoo  
Jacques Rosiers  
John Saussez  
Guy Schotte  
Michael Serruys  
Edouard Somers  
Jean-Michel Sterkendries  
Michel Verhulst  
Leo Vermaere





# Inleiding

De Koninklijke Belgische Marine Academie heeft het initiatief genomen om een boek uit te geven over de geschiedenis van de huidige Belgische militaire marine naar aanleiding van het vijfenzeventigjarig bestaan in 2021. Van meet af aan hebben de auteurs zich moeten beraden om het erover eens te worden dat 1946 het jaar was van de oprichting of heroprichting van de militaire marine in België. Een Besluit van de Regent van 30 maart 1946 bevestigt immers formeel en wettelijk het bestaan van de Belgische militaire marine, die vanaf die datum officieel *Zeemacht* wordt genoemd. In 2002 werd de *Zeemacht* tot component Marine herdoopt<sup>1</sup>.

Bij haar oprichting in 1946 is de *Zeemacht* nochtans niet uit het niets opgedoken. Haar ontstaan resulteert enerzijds uit een feitelijke situatie, namelijk de Belgische deelname aan de voortzetting van de oorlog op zee in de jaren 1940-1945, en anderzijds uit een logisch gevolg van militaire en politieke allianties waartoe België zich verbonden had aan het einde van de Tweede Wereldoorlog. Onmiddellijk na de oorlog heeft de internationale politieke situatie België er immers toe gedwongen zijn militair engagement op zee te bestendigen. Daarnaast, op zuiver maritiem vlak, moest het land vanaf de bevrijding (1944-1945) in haar eigen veiligheid voorzien: zowel de havens als de kust- en binnenwateren moesten vrijgemaakt worden opdat een normale scheepvaart weer op gang zou komen. Eén en ander verklaart waarom sommigen 1945 als het beginjaar van de Belgische militaire marine beschouwen, anderen zelfs nog vroeger.

Het Besluit van de Regent van 30 maart 1946 tot oprichting van de *Zeemacht*, vermeldt het bestaan van een *Belgisch Zeekorps* onder de benaming *Belgische sectie der Royal Navy*, waar officieren en matrozen militaire dienst verrichtten<sup>2</sup>. Datzelfde Besluit van de Regent preciseert dat ‘s *Landsbelang* vereist dat aan dit korps een nationaal statuut zou worden verleend. Vanaf 1 februari 1946 zal de *Belgische sectie van de Royal Navy* voortaan de *Zeemacht* uitmaken samen

met de vrijwilligers en militairen die er wensen ingelijfd te worden (Art. 1).

Tegelijkertijd wordt bepaald dat de *Zeemacht* deel uitmaakt van het Leger, en in vredetijd ressorteert onder de minister belast met het beheer van het Zeewezen, maar in oorlogstijd onder de minister van Landsverdediging en van Binnenlandse Zaken (Art. 2).

Hetzelfde besluit verordent dat de schakel tussen Landsverdediging en de *Zeemacht* verzekerd zal worden door de directeur-generaal van het Zeewezen of zijn afgevaardigde – een zeeofficier – en de korpsoverste van de *Zeemacht* (Art. 3).

De ministers van Verkeerswezen, van Landsverdediging en van Binnenlandse Zaken worden belast met de uitvoering van het besluit, elk op het domein van hun respectieve bevoegdheid (Art. 4).

Het besluit zou op 1 februari 1946 retroactief in werking treden, ongeacht dat de publicatie in het *Staatsblad* pas op 30 maart van hetzelfde jaar verscheen<sup>3</sup>.

Men moet vaststellen, hoe ironisch het ook klinkt, dat de Tweede Wereldoorlog bijgedragen heeft tot de uiteindelijke oprichting en het permanent in stand houden van een Belgische militaire marine; en nog wel na langdurige en herhaalde verzuchtingen, die gedurende meer dan een eeuw hadden aangesleept. De opeenvolgende historische en dramatische gebeurtenissen tijdens de eerste helft van de 20ste eeuw hebben er uiteindelijk toe geleid dat in alle milieus, ook onder hen die zich daartegen stelselmatig hadden verzet, het bestaan van een militaire marine in België aanvaard werd.

De *Zeemacht* heeft dichtbij en ver in de tijd nochtans antecedenten gekend. Van oudsher had zich in onze contreien een maritieme activiteit ontwikkeld, zowel scheepvaart op zee als scheepvaart op rivieren en

stromen. De intense scheepvaart in onze provincies maakte meer en meer duidelijk dat ook een militaire marine noodzakelijk was geworden. Op verscheidene tijdstippen in de geschiedenis zullen echter kortstondige pogingen worden ondernomen om een oorlogsvloot uit te bouwen. Al bij al zullen deze pogingen uitmonden in het oprichten van de Zeemacht in 1946.

\* \* \*

In 1992 publiceerde een *Studiecomité voor de Geschiedenis van de Militaire Marine in België*, samengesteld uit een negental auteurs, een prachtig en lijvig werk met als titel: *De Zeemacht. Van Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht*. Viceadmiraal Jozef De Wilde, toenmalige stafchef van de Zeemacht, stelde in het woord vooraf: 'Nooit eerder werd een ernstige poging ondernomen om onze maritieme geschiedenis vanaf het prille begin tot op heden te beschrijven<sup>4</sup>.'

De rode draad in dat boek was wel om een geschiedenis te schrijven van de militaire marine in onze provincies. De auteurs hebben hun onderneming echter bijzonder ruim opgevat, want onbezorgd lieten zij hun relaas al in de Romeinse periode aanvangen. Het gevolg van deze aanpak was dat 190 bladzijden, zij het 73% van het corpus (de bijlagen niet meegerekend), gewijd was aan wat aan de oprichting van de Zeemacht was voorafgegaan. Toen dit synthesewerk verscheen in 1992, bestond de Zeemacht niet eens een halve eeuw. De auteurs hadden dus inderdaad zeer breed gesprokkeld. Het komt ons niet toe hier een kritiek aan hun adres te richten, want het strekt hen tot lof elke activiteit te hebben opgenomen die van ver of dichtbij raakvlakken vertoonde met de militaire marine vooraleer België tot stand kwam.

In onze buurlanden, die van oudsher als zeemogendheden worden beschouwd, worden in de historiografie militaire marine en koopvaardij niet zelden geassimileerd. Op het eerste gezicht is deze verwarring slechts schijnbaar. Tot in de 17de eeuw, en zelfs later nog, was het legio dat koopvaardijsschepen werden opgevorderd voor krijgsverrichtingen, die dan voor meer dan de helft deel uitmaakten van de militaire vloten. Om zich te verdedigen tegen kapers en zeerovers werden handelsschepen ook bewapend. Als het onderscheid tussen oorlogsschepen en koopvaarders niet steeds duidelijk is geweest, dan gold dat evenzeer voor de Belgische militaire marine *stricto sensu*. Uitlopers van die verstrengeling zitten

nog vervat in het Besluit van de Regent van 1946, als zowel de minister van Landsverdediging als die van Verkeerswezen, die toen de bevoegdheid over het Zeewezen uitoefende, m.a.w. over de koopvaardij, in 1946 belast werden met de uitvoering van het besluit tot oprichting van de Zeemacht. Bovendien was ook de minister van Binnenlandse Zaken betrokken.

Het is niet verwonderlijk dat Jean-Pierre De Bruyne in zijn volumineuze boek *De Marine van de Belgen*, verschenen in 2006 onder de auspiciën van de *Vrienden van Sectie Marine van het Koninklijk Museum van het Leger en de Militaire Geschiedenis*, naar het voorbeeld van *De Zeemacht. Van Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht*, aan opbod deed en zijn verhaal reeds in de Keltische periode liet aanvangen. In 2006 had de Zeemacht nauwelijks de kaap van haar zestigjarig bestaan bereikt. Niettemin onderscheidde de auteur zich door het onderwerp in een mondiale politieke context te plaatsen, terwijl hij op tal van facetten, zoals de opdrachten en de finaliteit van de militaire marine, dieper inging en het geheel met talrijke kwantitatieve gegevens heeft verrijkt.

Zowel deze twee boekwerken als andere monografieën – sommige uitvoerig, andere beknopter – tonen manifest aan hoezeer de oprichting van de Zeemacht in 1946 de eindmeet was van een bijzonder lange weg. Zeker is dat de voorgeschiedenis niet als een gestage evolutie kan worden bestempeld maar veeleer als een parcours met vele hindernissen<sup>5</sup>. Hoe dan ook, de historische literatuur bevat talloze getuigenissen dat ons land werkelijk op een maritieme traditie kan bogen en dat de verzuchting tot het oprichten van een militaire marine ernstig gefundeerd was, tot spijt van tegenstanders die er zich bijna onafgebroken zeer fel tegen hebben verzet.

In tegenstelling tot de twee belangrijkste synthesewerken die we vermeld hebben, beperkt voorliggende studie zich slechts in een eerste hoofdstuk tot de herinnering aan de belangrijkste antecedenten of voorgeschiedenis van de militaire marine in onze gewesten. De kern van het boek is de geschiedenis van de Zeemacht en van de Marinecomponent. De voornoemde syntheses behouden niettemin hun nuts karakter, want zij hebben ertoe bijgedragen dat de huidige ploeg auteurs zich heeft kunnen concentreren op het uitdiepen van de geschiedenis van de Belgische militaire marine *stricto sensu* vanaf 1946.

Christian Koninckx  
Voorzitter van het Wetenschappelijk Comité

## Notities

- 1 Van 1996 tot 2002 werd louter de term *Marine* gebruikt. In 2002 besliste de Regering om alle strijdkrachten onder één Generale Staf onder te brengen. De Zeemacht, die voordien afhing van een eigen generale staf, werd van toen af vervangen door de component marine van de *Belgische strijdkrachten* (Koninklijk Besluit van 21 december *Belgisch Staatsblad* van 12 januari 2002, p. 948). In de beschikkingen van dat besluit is er sprake van ‘marine’ (p. 956). In de Franse versie van het Koninklijk Besluit was echter een foutieve vertaling ingeslopen en was er sprake van ‘composante maritime’. De fout werd rechtgezet op 6 april 2010 (*Belgisch Staatsblad* van 26 april 2010). Het adjectief ‘maritime’ werd geschrapt en vervangen door ‘marine’ conform de Nederlandse tekst.
- 2 Met verwijzing naar de artikels 68 en 118 van de Grondwet en de wet op de militie, gecoördineerd door het Koninklijk Besluit van 15 februari 1937, meer in het bijzonder de artikels 58 en 74.
- 3 *Belgisch Staatsblad*, 12 april 1946, pp. 356-357.
- 4 *De Zeemacht. Van Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht*, Lannoo, Tielt, 1992, p. 9.
- 5 O.a. H. ANRYS, *Congé pour mourir. Les Belges dans la Royal Navy*. Pierre de Meyere Brussel, 1975<sup>3</sup>. L. LÉCONTE, *Les ancêtres de notre Force navale*. (Ministère de la *Défense nationale*). Brussel, 1952. L. HENNEBICQ & L. LÉCONTE, *La Marine de guerre belge*. Breuer Brussel - Parijs, 1920. *De Zee: een poort op de wereld*. O.l.v. C. Koninckx & M. Verhulst. (Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis), Brussel, 2007. En talrijke artikels in verscheidene tijdschriften verschenen en vermeld in J.-P. DE BRUYNE, *Instruments pour l'étude de l'histoire de la marine militaire belge des origines à 2000. Bibliographie, Chronologie, Navires, Commandements et Bases navales*. (Les Amis de la Section Marine du Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire a.s.b.l.) Sint-Maartens-Latem - Aix-en-Provence, 2001.



HOOFDSTUK

# 1

## MILITAIRE MARINES VÓÓR HET ONTSTAAN VAN DE ZEEMACHT

Christian Koninckx

# Van de Middeleeuwen tot de Moderne Tijden<sup>1</sup>

Het zou gewaagd zijn te spreken over het bestaan van een permanente militaire marine in onze gewesten tijdens de middeleeuwen, tijdens de daaropvolgende tijdperken en zelfs nog lang na de onafhankelijkheid van België. De verklaring voor deze stelling is dat onze hertogdommen en graafschappen, tot in 1830, deel uitmaakten van uitgestrekte rijken. Onze legitieme vorsten bestuurden ze vanop afstand, hoewel zij zich ter plekke door landvoogden of zelfs landvoogdessen lieten vertegenwoordigen. Als in het verleden bij sommige gelegenheden militaire vloten werden samengesteld, dan ging het destijds om tijdelijke ondernemingen, zonder permanent kader, op initiatief van onze vorsten of van hun vazallen, de graven van Vlaanderen of hertogen van Bourgondië.

Wanneer in de loop van de geschiedenis de handelsscheepvaart en visserij tot ontwikkeling komen, bedrijvig vanuit enkele kusthavens, vanuit havens in de monding van stromen, of nog in het binnenland, op waterwegen en rivieren, dan werd het meer en meer noodzakelijk om oorlogsschepen in te zetten om vooral vissers en koopvaarders te beschermen of te konvooyeren. Het gebeurde wel eens dat krijgsvloten werden samengesteld om zuiver offensieve expedities op zee uit te voeren.

Men moet even in herinnering brengen dat onze kust, in de loop der eeuwen, steeds onderhevig is geweest aan een wisselende geografie. Men moet zich inbeelden dat de toenmalige kuststreek een andere configuratie vertoonde; in vroegere tijden was de kust bezaaid met wadden en zandbanken die al of niet boven de zeespiegel uitstaken en bovendien zich verplaatsten, wat het niet makkelijker maakte om de kust te verdedigen. De havens zelf waren niet met een adequate infrastructuur uitgerust om vloten toegang te verschaffen. Voor koopvaardij schepen was de navigatie verre van ideaal.

Wanneer Karel de Grote in 810 een vloot liet bouwen om de invasie door de Noormannen in te dijken, dan kan verondersteld worden dat de lokale bevolking in het gebied bij de zee, het toekomstige graafschap Vlaanderen en omstreken, op een of andere wijze een bijdrage heeft geleverd. Nochtans had Karel de Grote zijn voorkeur op Boulogne-sur-Mer laten vallen om het als vlootbasis te gebruiken. Hierdoor werd deze oorspronkelijk Romeinse haven nieuw leven ingeblazen. Dat geldt evenzeer wanneer Willem de Veroveraar, hertog van Normandië, in 1066 Engeland heroverde; aan zijn schoonvader, de graaf van Vlaanderen, ontleende hij vaartuigen waarin hij ridders en soldaten uit onze contreien liet inschepen voor zijn veldtocht. Later werden gelijkaardige militaire operaties ondernomen om de kruisvaarders te hulp te komen; eskaders voeren tot in de Middellandse Zee om de Barbarijse zeerovers te bestrijden.

In het begin van de 13de eeuw was het de beurt aan Philippe Auguste, koning van Frankrijk, om de schepen van de graaf van Vlaanderen op te vorderen in de strijd die de Plantegenets uitvochten tegen de Capetingers gedurende de Honderdjarige Oorlog. Men kan zich inbeelden dat het niet uitsluitend om oorlogsschepen ging maar ook om koopvaardij schepen die in de aangelegenheid waren opgevorderd. Het zal niet de laatste keer zijn dat de verstrengeling tussen koopvaarders en oorlogsschepen een feit was.

Lodewijk van Male (1336-1384), graaf van Vlaanderen, benoemde in 1377 een officier tot 'admiraal van de Vlaamse vloot' om zich te beschermen tegen de aanvallen van Engelse kapers<sup>2</sup>. Het jaar daarop benoemde hij een kapitein tot 'admiraal van het Zwin' om de toegang tot die zee arm veilig te stellen<sup>3</sup>. In de context

van de twee aangehaalde voorbeelden past het de titel van admiraal te duiden, omdat er een dubbele connotatie aan kleeft. In het eerste geval gaat het om een officier belast met het bevel over een militaire vloot – een vloot die naargelang de omstandigheden zowel uit oorlogsschepen als koopvaardijsschepen was samengesteld – en in het tweede geval betreft het een officier die belast werd met de verdediging van een fort, een haven of zijn toegang. Hij had tot opdracht de koopvaarders te konvoieren en de kapers te bedwingen. In beide voorbeelden, elk in hun individuele betekenis, heeft de functie wel degelijk een militair karakter. Telkens betrof het tijdelijke functies die, onder de opvolgers van Lodewijk van Male, hernieuwd en toegekend werden aan leden van de hoge adel, van Vlaamse herkomst in de brede betekenis. In dat tijdperk hebben deze admirals helemaal niets te maken met welke admiraliteit ook.

Wanneer Lodewijk van Male in 1384 sterft, wordt Filips de Stoute, hertog van Bourgondië, graaf van Vlaanderen (1384-1404). Als gevolg van de maritieme politiek der Bourgondische hertogen vonden wapenfeiten op zee plaats waarin onze provincies betrokken werden.

Filips de Goede (1419-1467), hertog van Bourgondië, benoemde Jan van Luxemburg ‘*grand amiral de la mer d’Artois, du Boulonnais, de Hollande, de Zélande et de Frise*’<sup>4</sup>. Dankzij een hervorming worden zijn bevoegdheden uitgebreid en wordt een admiraliteitsraad opgericht. De admiraal installeerde ‘maritieme commandanten’ daar waar een militaire verdediging zich opdrong. Blijkbaar werden zij door viceadmiraals bijgestaan belast met de rekrutering van scheepsbemanningen, met het inschepen van troepen voor militaire operaties te land en ter zee, alsook met de uitrusting en bevoorrading van de schepen. Zij beschikten over juridische, burgerlijke en strafrechtelijke competenties en waren bevoegd om vrijgeleiden uit te vaardigen. Om de operaties te financieren, zal de Admiraliteit, die ondertussen een instelling was geworden op juridische leest geschoeid, een tiende opeisen van elke buitgemaakte prijs. De kaapvaart die onder de Admiraliteit ressorteerde, kwam immers tot bloei daar waar geen oorlogsschepen ter beschikking waren.

Intussen had Filips de Goede ook nog werven voor zijn galeien laten bouwen in Duinkerke, Nieuwpoort, Sluis en blijkbaar ook in Antwerpen. Deze havens werden met een arsenaal en een scheepswerf uitgerust. In feite moest heel deze militaire infrastructuur bijdragen tot het bouwen van kruistochtvloten om de ridders op Rhodos in de strijd tegen de Turken bij te staan. Als christen beschouwde Filips de Goede dat tot zijn plicht<sup>5</sup>, maar het kwam even ten goede ter bescherming van de visserij, die zich tot een vitale industrie had ontwikkeld, in het bijzonder de haringvangst. Stippen we even in het voorbijgaan aan dat deze taak, de visserijwacht, veel later evenzeer aan de Zeemacht zal worden toevertrouwd.

Onder hertogin Maria van Bourgondië (1477-1482), gehuwd met keizer Maximiliaan van Oostenrijk, beschikte de Admiraal van Vlaanderen nochtans niet meer over een oorlogsvloot. Maria van Bourgondië zou zelfs paal en perk stellen aan het toekennen van kaperbrieven. Admirals, in hun dubbele betekenis, bleven niettemin in functie.

In 1488, tijdens het regentschap uitgeoefend door Maximiliaan van Oostenrijk (1482-1515) – Maria van Bourgondië was toen overleden – werd de admiraal tot luitenant-generaal van de vorst benoemd. Als bevelhebber van de oorlogsvloot en van de kapersvloot had hij de bevoegdheid om kaperbrieven en vrijgeleiden af te leveren. Hij had ook de bevoegdheid over de krijgsgevangenen, naast de kustwacht, de betonning en de verlichting van de kustbakens. Tevens beschikte hij over juridische competentie inzake de prijzen en elk vergrijp aan boord van schepen. Naast zijn militaire opdracht had de ‘admiraal luitenant-generaal’ in de grond wijdstreckende bevoegdheden verworven, m.a.w. alles wat de zee betrof. De luitenant-generaal mocht aan zijn luitenanten in Vlaanderen delegeren, namelijk in Duinkerke of zelfs in Holland. Na 1488 werd de zetel van de Admiraliteit in Veere (Zeeland) gevestigd, dat na Sluis, de thuishaven van de oorlogsvloot werd.

Tijdens de regering van keizer Karel (1506-1555) bleef de Admiraliteit in stand. Weldra ontstonden er wrijvingen tussen de noordelijke en zuidelijke provincies als gevolg van particularismen hoofdzakelijk in Holland, waar men naar meer autonomie streefde. Later, aangewakkerd door de economische concurrentie en het partij trekken voor of tegen de Habsburgers, werd de kloof tussen noord en zuid dieper. De spanningen verzwakten een poos, toen de keizer in 1546 Maximiliaan van Bourgondië als admiraal en stadhouder van Zeeland en Holland aanstelde. Deze benoeming versterkte de Hollanders in hun overtuiging dat beide functies onlosmakelijk met elkaar verbonden waren. In 1559 volgde Willem van Oranje Maximiliaan van Bourgondië op als stadhouder van Holland en Zeeland (1559-1567/1572-1584). Stilaan trok Willem van Oranje alle bevoegdheden met betrekking tot de zee naar zich toe. Toen Maximiliaan van Bourgondië in 1558 zonder erfgenamen overleed, benoemde koning Filips II (1555-1598) de graaf van Hoorn tot admiraal. Van de landvoogdes Margaretha van Parma (1559-1567) verkreeg hij de toelating om in 1560 de Admiraliteit naar Gent over te brengen, terwijl Veere de thuishaven en oorlogsbasis van de vloot bleef. Maar de Hollanders weigerden de nieuwe admiraal te erkennen. Na de onthoofding van de graaf van Hoorn werd deze opgevolgd door Maximiliaan de Henin-Liétard, graaf van Boussu, de laatste admiraal der Nederlanden.

In de Spaanse Nederlanden won de centralisatie van het beheer der maritieme aangelegenheden veld. Landvoogd Alexander Farnese (1578-1592), hertog van Parma, die Duinkerke heroverd had op Willem van Oranje in 1583, vormde er een oorlogsbasis en richtte er een Admiraliteitsraad op, waarvan hij de leiding waarnam. De zetel van de Admiraliteit was nog steeds in Gent gevestigd. In 1586 stelde Filips II Emmanuel de Lalaing aan tot admiraal met de bevoegdheid voor maritieme zaken. Toen deze overleed, richtte Farnese autonome admiraliteiten op in Antwerpen en Duinkerke. Zij kwamen echter in conflict met de admiraal en weigerden hem te erkennen. Ondertussen had de kloof tussen de noordelijke en zuidelijke provincies onmetelijke proporties aangenomen zodat de scheiding in 1581 een feit was geworden.

Een tiental jaar later, in 1596, schafte aartshertog Albrecht, die gehuwd was met Isabella, de dochter van koning Filips II, beide admiraliteiten af en richtte een Admiraliteitsraad op in Brussel. Het werd een gecentraliseerd organisme waarvan de admiraal een functionaris werd die de raad voorzat. De scheiding tussen de Verenigde Provinciën in het noorden en de Spaanse Nederlanden in het zuiden, op het terrein reeds werkelijkheid sinds 1579, zal pas formeel bevestigd worden in 1648. Al wat de militaire vloot in Vlaanderen betraf, maakte voortaan integraal deel uit van de Spaanse vloot. De kaapvaart kwam opnieuw tot bloei, waar talrijke zeelieden uit onze gewesten als kapers optraden zowel in Spaanse als in Hollandse dienst.

De handelsvaart leed daaronder, temeer omdat de Schelde afgesloten bleef. Alleen de havens van Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke bleven toegankelijk, niet zonder onderhevig te zijn aan de gevolgen van Engelse en Spaanse krijgsv verrichtingen, alsook aan die van de opstandelingen van de Verenigde Provinciën.

Met de installatie van keizer Karel VI Habsburger (1713-1740) brak het Oostenrijkse tijdperk aan, dat stilaan een vreedzamere maritieme activiteit toeliet. Vanaf 1715 hebben privéreders schepen op de lange vaart uitgereed die handelsexpedities naar Oost-Indië ondernamen. Deze schepen waren van patentbrieven voorzien en vertrokken vanuit Oostende. De reders waren in Oostende gevestigd, hoewel zij niet allemaal Oostendenaars waren, in tegenstelling tot de kapiteins en de bemanningen. Meer dan één had ervaring opgedaan in de kaapvaart. Het is pas in 1722 dat de keizer uiteindelijk een octrooi uitvaardigde voor de oprichting van de *Generale Keizerlijke en Koninklijke Indische Compagnie gevestigd in de Oostenrijkse Nederlanden*, naar het voorbeeld van de bestaande Oost-Indische compagnies in de buurlanden. De keizer verleende privileges om handel te drijven in 'Indië' voor de duur van dertig jaar. In tegenstelling tot



de 'vóóruitredingen', die slechts ten private titel hadden bestaan, waren de uitredingen nu officiëler. De schepen mochten zowel naar Oost-Indië als West-Indië of Afrika varen om handel te drijven, de Compagnie mocht factorijen oprichten of zelfs koloniën stichten. Haar activiteit was voornamelijk gericht op China. Oostende bleef de thuishaven, maar de zetel van de compagnie was in Antwerpen gevestigd.

Hoewel het om een handelscompagnie ging, waren de schepen zwaarbewapend, wat toeliet zonder escorte te varen en zich te verdedigen tegen belagers wanneer dat noodzakelijk was. Factorijen werden opgericht, o.a. in Kanton, en in Bengalen werd zelfs een kolonie verworven. Dat verplichtte om ook soldaten in te schepen: een voorbeeld te meer van de ogenschijnlijke verwarring tussen koopvaardij en militaire marine.

Deze compagnie, die beter bekendstaat als de *Oostendse Compagnie*, was geen lang leven beschoren, want ondertussen werd de verschijning van de 'Oostendenaars' op het toneel niet geapprecieerd door de Hollandse, Franse en Engelse Oost-Indische compagnies die al in het begin van de 17de eeuw waren gesticht. De concurrentie was wrang en weldra bestookten deze buitenlandse handelscompagnies hun respectieve regering opdat de Oostendse Compagnie zou worden verboden. Zij zouden uiteindelijk in hun opzet slagen door keizer Karel VI onder druk te zetten. De keizer, die geen mannelijke erfgenaam had, vreesde voor zijn successie in het voordeel van zijn dochter Maria-Theresia. Zij zou door de toenmalige grote mogendheden niet erkend worden, als niet een pragmatische sanctie werd afgekondigd. De keizer koos hiervoor zodat zijn opvolging door Maria-Theresia door de mogendheden werd aanvaard, op hun voorwaarde dat de Oostendse Compagnie dan werd afgeschaft.

In 1731 luidde de doodsklok voor de Oostendse Compagnie; het was nochtans een bloeiende onderneming geweest. Weliswaar werd de compagnie op het altaar der dynastieke belangen opgeofferd, maar in het tegengestelde scenario zou de politieke stabiliteit in Europa er misschien onder geleden hebben. Nieuwe pogingen werden ondernomen om de handelsactiviteit onder Oostenrijkse vlag voort te zetten, maar deze zijn allemaal gestrand. Niettemin was de Oostendse Compagnie een stimulans geweest voor de ontwikkeling en bloei van de haven van Oostende en had ze de maritieme activiteit een militaire dimensie geschonken.

Keizer Jozef II (1780-1790), de opvolger van Maria-Theresia (1740-1780), heeft bijgedragen tot het bevorderen van de scheepvaart in onze provincies. Oostende, dat ten tijde van de Oostendse Compagnie een koortsachtige ontwikkeling had gekend, verkreeg nu van de vorst het statuut van vrijhaven. Dankzij een trans-Atlantische wapen- en munitiehandel voor de opstandelingen in de context van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog (1775-1783), zou Oostende er eens te meer baat bij hebben. We onderstrepen dat het om een wapenhandel ging, in de grond een strikt commerciële activiteit, en niet om welke militaire marine ook. Jozef II toonde ook nog belangstelling voor het lot van de haven van Antwerpen. Hij provoceerde de Hollanders om de sluiting van de Schelde ongedaan te maken, maar uiteindelijk slaagde hij daar niet in.

Wanneer Franse troepen binnentrekken in onze provincies, die van 1795 tot 1814 bij Frankrijk worden ingelijfd, vangt een nieuw tijdperk aan. Op initiatief van Napoleon Bonaparte wordt in Antwerpen een grootse scheepswerf aangelegd waar een tiental oorlogsschepen op stapel worden gezet en die haven en stad omvormt tot een Franse oorlogsbasis.

De stadsbevolking en lokale zeelieden geraakten vanzelfsprekend betrokken. Maar ook deze keer was het van korte duur. Als gevolg van de nederlaag van Napoleon in Waterloo (1815), van de herverdeling van de door Fransen ingelijfde territoria, en kortom, van de hertekening van de kaart van Europa op het Congres van Wenen (1814-1815), werden de voormalige Oostenrijkse Nederlanden met de Verenigde Provinciën herenigd in het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden.

De hereniging onder koning Willem I van onze provincies die ooit de Bourgondische Nederlanden hadden gevormd, nadien Spaans, dan Oostenrijks en Frans werden, was ook deze keer van zeer korte duur. Terwijl onder de Franse inlijving Antwerpen een grote scheepswerf was geworden met een haven voorzien van enkele dokken die niet rechtstreeks de invloed van het tij ondergingen, zullen er tientallen oorlogsschepen aan de kade gemeerd liggen wanneer België zich losweekt van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden en in 1830 de onafhankelijkheid uitroept. Het is pas vanaf dat jaar dat er eigenlijk sprake kan zijn van de antecedenten van de Belgische militaire marine.

Het leek ons nochtans nuttig een ver verleden in vogelvlucht te overschouwen, om in herinnering te brengen dat onze gewesten, van de middeleeuwen tot 1830, niet helemaal vreemd zijn geweest van een militaire activiteit op zee. Op de koop toe vormde de zee steeds een van onze natuurlijke grenzen. Het is dus niet verwonderlijk dat allerhande maritieme activiteiten op natuurlijke en logische wijze tot ontwikkeling waren gekomen. Nochtans is het vanaf de onafhankelijkheid van België dat de urgente noodzakelijkheid van een werkelijk militaire marine zich deed gevoelen, precies om deze onafhankelijkheid te consolideren en veilig te stellen.

Tijdens de periode van de voorlopige Belgische regering en het eerste regentschap drong de stichting van een marine zich op, hoewel het nog enkele decennia zal aanslepen vooraleer een oorlogsmarine het licht zag.

Zoals wij hebben aangestipt, was het onderscheid tussen militaire marine en koopvaardij niet steeds klaar en duidelijk geweest, in die mate dat een rivaliteit ontstond tussen de protagonisten van beide ‘marines’, en wel vanaf het ontstaan van België. De tegenstellingen tussen beide kampen zal vanzelfsprekend de vestiging van een permanente militaire marine verdagen. Hoewel een militaire marine verondersteld wordt o.a. ten dienste te staan van de koopvaardij, voor het veilig stellen van het maritiem verkeer, is vandaag de dag de scheiding tussen beide duidelijker gedefinieerd; het staat nochtans geen synergieën in de weg.

## Na de Onafhankelijkheid in 1830

Hoewel in 1830 de onafhankelijkheid in België werd uitgeroepen en op 26 september een voorlopige regering aangesteld werd<sup>6</sup>, hadden de troepen van koning Willem I het grondgebied toen nog niet verlaten. Tussen de vijfenentwintig- en dertigduizend soldaten in dienst van Willem I, hadden beschutting gezocht achter de Rupel en de Nete, tussen Boom en Lier. Tegelijkertijd schermde deze troepen Antwerpen af en haar citadel, die zij nog steeds in handen hadden, terwijl zij ook nog de controle over de scheepvaart op de Schelde behielden.

Op 10 november 1830 kwam het Congres te Brussel bijeen; het was zowat een voorlopig Belgisch parlement dat 200 leden telde. Een constituante werd opgericht en baron Erasmus Surlet de Chokier werd op 24 februari 1831 als regent aangesteld, in afwachting dat een koning gekozen werd die de eed zou afleggen. Dat zal pas op 21 juli van datzelfde jaar gebeuren.

## ZENOBE GRAMME



© IPR Marine

Bermuda ketch dat in eerste instantie bedoeld was voor de studie van de zeebodem, meer bepaald in het kader van de mijnen- en onderzeebootbestrijding. Het draagt de naam van een Belg, uitvinder van de eerste circulaire rotordynamo.

Gebouwd op Boelwerf & Zoon in Temse, in België. De kiel werd gelegd op 7 oktober 1960. Het schip is op 23 oktober 1961 te water

gelaten en op 27 december 1961 afgeleverd. Ze kreeg de opdracht in 1962.

De wapenspreuk van het schip is 'Quarendo invenies', wat betekent 'Hij die zoekt, vindt'! De Royal Yachting Club van Brussel is peter van het schip.

Vanaf 1967 werd het schip ook gebruikt als zeilopleidingschip. In 1976 won het de

### KARAKTERISTIEKEN

- **Verplaatsing volledig beladen:** 149 ton.
- **Houten romp**
- **Afmetingen:** totale lengte: 29 m – breedte: 6,85 m – maximale diepgang: 2,8 m – doorvaarthoogte: 32 m.
- **Normaal zeiloppervlak:** 250 m<sup>2</sup> (grootfok, fok, grootzeil en bezaanszeil). Afhankelijk van de omstandigheden kan het ook een stormfok, een genua (175 m<sup>2</sup>) en een 378 m<sup>2</sup> gennaker (asymmetrische spinnaker) inzetten die hem overal onderscheidt omdat hij de kleuren van de vlag van de Zeemacht draagt.
- **Loodballast** van 22 ton.
- **Dieselaandrijving:** 232 pk, maximaal snelheid met motor 8 knopen. Onder zeil kan het schip varen met een snelheid van ongeveer 7 knopen per 6 Beaufort.
- **Huidige bemanning:** 14 personen (1 officier, 3 onderofficieren, 3 matrozen en 10 cadetten).

*Cutty Sark Trophy*, die wordt uitgereikt aan het meest coöperatieve schip en zijn bemanning toen de *Zenobe Gramme* twee andere deelnemers die in nood verkeerden had kunnen redden. Het passeerde de kaap van 100.000 zeemijlen in 1978 en de kaap van 315.000 zeemijlen in 2008. Zijn zeilnummer is TS B39.

in 1966, twee schepen in de Ionische Zee; in 1968, een schip tussen Kreta en Israël. In 1969, een schip in de Golfe du Lion voor de Rhônedelta; enz. 'Het resultaat van dit onderzoek was het onderwerp van een geheim rapport aan de NAVO, waarin voor het eerst een algemene methode voor het gebruik van akoestische gegevens werd gedefinieerd, die vervolgens door alle marines van het Bondgenootschap werd gebruikt in de strijd tegen mijnen en onderzeeërs.'<sup>32</sup> Het snelle tempo van de campagnes blijkt uit het activiteitenblad van de *Mechelen* voor 1969: onder leiding van de heer Capart, een campagne in de Middellandse Zee van half juli tot eind oktober, twee campagnes voor verschillende metingen en bemonsteringen van de zeebodem in de Noordzee, 48 missies in opdracht van Belgische universiteiten en hydrologielaboratoria voor de studie van stromingen, sedimentatie en vervuiling in de Noordzee en het Schelde-estuarium, en

ten slotte 31 missies in opdracht van het bureau 'studie en onderzoeken' van de Zeemacht!

De *Zenobe Gramme*, gebouwd in 1961, verschijnt in 1962. Het is een volwaardig vlottend laboratorium. Op het gebied van onderzoek wordt dit werk geleid door het Studiebureau voor mijnenbestrijding in samenwerking met het Onderwateronderzoekscentrum van de *Supreme Allied Commander Atlantic* (SACLANTCEN). Dit centrum, gevestigd in La Spezia, is verantwoordelijk voor de studie van alle doorslaggevende factoren bij het gebruik van mijnen en sonar. In 1963 werd de *Mechelen*, een kustmijnveger, omgebouwd om de taken van de *Eupen* over te nemen. Dankzij de campagnes van deze schepen kon de Zeemacht een uitgebreid wetenschappelijk rapport opstellen over het zuidelijke deel van de Noordzee en een geologische kaart van de Belgische kuststreek

publiceren<sup>33</sup>. In 1968 werd in opdracht van het ministerie van Verkeer ook een onderzoek uitgevoerd naar de objecten die zich op de bodem de Schelde bevinden.

De expeditie naar Australië op het Groot Barrièrerif, uitgevoerd door de F905 *De Moor* met de medewerking van het ministerie van Onderwijs, het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek en het Centrum voor oceanografie van de Universiteit Luik, zal ongetwijfeld een van de grootste bijdragen van de Zeemacht aan de wetenschappelijke wereld van die tijd blijven<sup>34</sup>.

De *De Moor* verliet Oostende op 4 april 1967 en voerde tien maanden lang campagne om in februari 1968 naar België terug te keren. Een echte odyssee 'in het land van de kangoeroes en de acanthasters' zoals de hoofdrolspelers zullen zeggen<sup>35</sup>! Voor deze missie van bijna een jaar werd het schip omgebouwd. De bemanning werd gereduceerd tot 70 man om plaats te maken voor de biologen, geologen, filmmakers en fotografen van de expeditie. Er werden donkere kamers en opslagplaatsen voor de stalen geïnstalleerd om de verschillende mariene soorten ter plaatse te kunnen bestuderen. De wapens werden vervangen door duiktanks, compressoren en al het nodige materiaal voor deze lange reis. De Algerine zal bijna 22 weken

(van eind juni tot eind november 1967) doorbrengen op het Groot Barrièrerif voor de kust van Australië. Zijn route gaat via Suez in de Indische Oceaan, vanwaar het Australië bereikte via Ceylon (nu Sri Lanka) en Jakarta in Indonesië. Na het omzeilen van het Australische continent vanuit het westen en zuiden stopt het schip in Melbourne en vervolgens in Sydney begin juni 1967.

De *De Moor* bereikt Brisbane op 15 juni. De expeditie wekt de belangstelling van alle ministers van de staat Queensland en de Universiteit van Brisbane; het Groot Barrièrerif en vooral de bescherming ervan is inderdaad van primair belang voor Oost-Australië en het gebied dat onze onderzoekers zullen verkennen was al lang niet meer door wetenschapslui bezocht. Slechts twee expedities waren er uitgevoerd: door James Cook in 1770 en door een andere Brit, de zoöloog Charles Maurice Yonge. In 1929 verbleef die met zijn ploeg dertien maanden in de regio. In tegenstelling tot eerdere expedities was het de bedoeling dat de wetenschapslui zelf onder water zouden gaan om monsters te verzamelen. De recente uitvinding van duikapparatuur maakte zo'n expeditie mogelijk. Het werk van de expeditie begon eind juni na een storm die de *De Moor* enkele dagen in Brisbane blokkeerde. Het fregat begint zijn reis op Heron Island; een maand



De *De Moor* komt aan in Sydney.  
© IPR Marine

later bevindt het zich bij North Reef en Swain Reef en op 21 augustus bereikt het Cairns, dat hun basis zal worden tot half oktober. Korvetkapitein Arsène Robyns, commandant van de *De Moor*, noteerde in zijn logboek op 28 augustus: ‘ten anker op een twee kabels afstand van Lizard eiland. Gedenkwaardig eiland, aangezien het hier was dat captain Cook de hoogste piek beklom om de passen te herkennen, en.. aan de grond liep.’ Uit bijgeloof zal hij weigeren het uitzicht vanaf dezelfde plek te bewonderen!

Het doel van de expeditie<sup>36</sup> was het uitvoeren van een programma van wetenschappelijk onderzoek, opgesteld door drie universiteiten (Luik, Gent en Leuven) en het Museum voor Natuurwetenschappen. Dit werd ook in verband gebracht met de productie van tien twintig minuten durende wetenschappelijke kleurenfilms die elk betrekking hebben op verschillende aspecten van het leven op en rond het Groot Barrièrerif. Dit werd in opdracht van het ministerie van Onderwijs en Cultuur uitgevoerd. De

onderwerpen van deze films hadden betrekking op: de algemene aspecten van het Groot Barrièrerif, organismen die verantwoordelijk zijn voor de vorming ervan, ongewervelde van de riffen, voeding van koraalriffen, vissen en giftige rifdieren, alsmede de Groot Barrièrerif-eilanden en hun fauna en flora. Deze campagne, georganiseerd onder leiding van de heer Dubuisson, rector van de Universiteit Luik, werd ter plaatse geleid door professor Distèche voor de wetenschappelijke aspecten van de expeditie. De bijdrage van de scheepsbemanning waren, naast de diensten van een drijvende mobiele basis, de bediening en het onderhouden van de vaartuigen, het te water laten en aan boord nemen ervan, duikwerkzaamheden en logistieke ondersteuningstaken.

De grote geëxploreerde gebieden strekken zich uit van de Capricorn eilanden ten zuiden van het Groot Barrièrerif tot Cairns in het noorden. Een aantal kusteilanden werden ook verkend<sup>37</sup>. Talloze onderzoeken werden uitgevoerd, 50 kilometer opnamen



De route van de *De Moor*-expeditie naar het Groot Barrièrerif  
© IPR Défense - J. Saussez