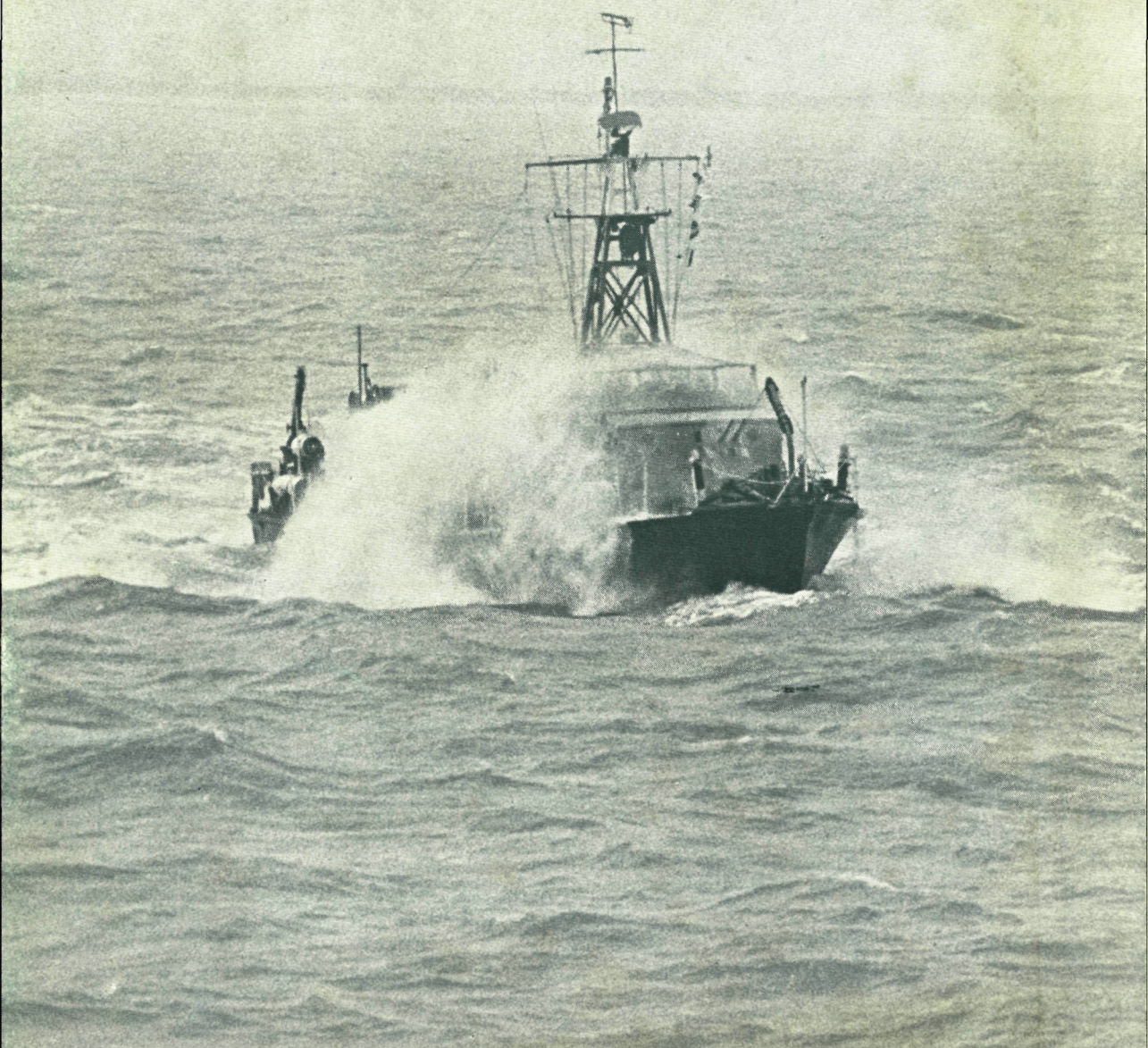


# NEPTUNUS

## info marine

27° jaargang nr 180  
27° année no 180

# 2





# NEPTUNUS

## info marine

oktober 1979

27e jaargang nr 2

octobre 1979

27e année no 2

LID



MEMBRE

## sommaire neptunus

## inhoud neptunus

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (VII)  
door j. verleyen

2

gravelines ou grevelinge(n)  
par j. verleyen

9

de oostendse compagnie : een ander aspekt (II)  
door jan coopman

17

la fin du royal oak  
par jean-marie de decker de brandeken

19

louis verboeckhoven  
door norbert hostyn

24

les prodigieux merites de notre compatriote le lt. colonel  
usa army hugo van kuyck  
par le lt. colonel hre (r) paul eygenraam

28

panorama maritime - maritiem panorama  
par - door h. rogie

30

humanité  
par franz goor-lingelet

33

onderzeeërs op postzegels  
door eerste meester chef a.a. jacobs

35

woorden uit de zeemanskiest, driemaal is scheepsrecht  
door oppermeester j.b. dreesen

41

## inhoud info-marine

## sommaire info-marine

info-marine

info-reserve

neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle  
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue  
Directeur van het tijdschrift  
J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef  
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's  
R. De Meersman

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :  
Correspondance, changements d'adresse, publiciteit, boutique :  
**Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;**  
Tel. (059) 80 14 02 ext. 369

Directeur publiciteit - publicité  
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30 de Neptunus/Ostende  
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van Neptunus/Oostende  
200 F gewoon - normal  
300 F steun - soutien  
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer  
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :  
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs : C. Béatse, D. Geluyckens, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepondt, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke, A. Devreese.

# De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (VII)

Door J. Verleyen

## Eerste beschouwingen over de deelneming van Belgische vissersvaartuigen aan de ontruiming van DUINKERKE (vervolg)

Vooraleer Duinkerke — voorlopig — te verlaten, schijnen ons nog twee opmerkingen nodig. De meeste Belgische vissers, die aan de ontruiming hebben deelgenomen, waren NOOIT te Duinkerke geweest. Deze haven genoot zelf niet van een goede faam bij onze vissers. Degene die door de Franse visserijwachtschepen in de Franse waters waren gepraaid, werden inderdaad tot Duinkerke begeleid waar vistuig en visvangst in beslag genomen en verkocht werden. De tweede opmerking is nog eigenaardiger. De vuurtoren van Duinkerke is gedurende de ganse ontruiming, dag en nacht, aangestoken gebleven. De getuigen zijn formeel op dit punt.

## Wat gebeurde daarna met de deelnemende vissersvaartuigen ?

Zoals gezien zijn de vaartuigen teruggekeerd naar Cherbourg en Saint-Vaast-la-Hougue. Enkele zijn te Saint-Vaast of op andere plaatsen langs de Franse kust gebleven en dit over het algemeen ingevolge averij of bij gebrek aan brandstof. De andere hebben, na 18 juni, Engeland bereikt. Deze kleine houten vaartuigen werden in het algemeen tussen twee havens verdeeld : Brixham en Newlyn-Penzance. Zoals gezien zijn vaartuigen gans de oorlog in een van deze thuishavens gebleven. Andere daarentegen hebben van aanleghaven gewisseld. Bij het begin van de operaties in Normandië hebben de vaartuigen van meer dan 100 P.K. deze havens moeten verlaten.

Wij hebben reeds gezien dat sommige vaartuigen, kort na hun aankomst in Engeland, door de Britse Admiraliteit opgeëist werden (1). Ondanks zware verliezen heeft onze vissersvloot nog vele hulpvaartuigen aan de Royal Navy geleverd. Het waren natuurlijk de beste vaartuigen die werden opgeëist. Ik dank hier de heer C. DECLERCQ uit De Panne die hieromtrent onderzoekingen heeft gedaan en die mij spontaan heeft ingelicht. Hij heeft de namen van niet minder dan 71 eenheden teruggevonden.

Dit cijfer werd met de bijdrage van andere geallieerde landen vergeleken. Wij vonden also :

85 Franse schepen, 71 Belgische schepen, 55 Noorse schepen (meestal walvisvaarders) tegen slechts 28 vaartuigen voor Nederland, 1 voor Polen, 1 voor Denemarken en 1 voor IJsland. Wat Nederland betreft moeten wij met de H. HAZELHOFF ROELFZEMA (reeds geciteerd) laten opmerken dat vele Nederlandse vissersvaartuigen niet konden ontsnappen en dat, buiten de door de Royal Navy opgeëiste vaartuigen, nog enkele andere door de Koninklijke Nederlandse Marine zelf werden opgeëist. De 71 Belgische vissersvaartuigen waarvan sprake hierboven werden dus in 1940 (meestal in juni en juli) door de Royal Navy opgeëist en zijn daar tot 1945 of 1946 in dienst gebleven. Op 2 of 3 na keerden zij terug. Daarenboven werden, in 1944, nog enkele vaartuigen door het Ministry of War Transport opgeëist (2). Wij mogen dus met fierheid besluiten dat de Belgische vissersvloot op dit vlak een enorme bijdrage heeft geleverd.

## Korte kennismaking met de oorlogsthuishavens Brixham en Newlyn-Penzance...

Op dit gebied mogen wij ook beschrijvingen besparen en de plaats aan de illustratie laten. Deze spreekt voor zichzelf. Onze vissers en onze vriend Carlo G. SEGERS, Hoofdredacteur van het Maritiem Tijdschrift « SIRENE », hebben ons bedacht met enkele kostbare oorlogsfoto's. Al onze vissers gaan akkoord om te beweren dat de authentieke oorlogsfoto's uiterst zeldzaam zijn. Het gebruik van een fotoestel in een haven was formeel verboden.

Enkel en alleen officiële fotografen of beroepsfotografen die een vergunning hadden mochten foto's nemen (en nog onder controle van « British Censor »). Anderzijds waren de fotofilms praktisch onvindbaar. Onze mannen hebben niet overdreven.

H. HAZELHOFF ROELFZEMA (reeds geciteerd) schrijft in het voorbericht van zijn « Tweede Wereldoorlog ter zee » : « Foto's mochten meestal niet worden genomen en filmpjes waren haast niet te krijgen ». Bijgevolg heeft hij beroep gedaan op tekenaars en kunstschilders om bepaalde afbeeldingen, volgens de gegevens van ooggetuigen, te reconstrueren. Wij mogen dus Frans PROVOOST, schipper van de O. 244 « Philomena », Charles

(1) b.v. de O. 153 « Prins Boudewijn » (Zie NEPTUNUS 78/79 Nr. 5).

(2) b.v. de H. 41 Jacomina, de H. 42 Pharaïlde (NEPTUNUS 78/79 Nr. 1) en N. 58 « Abel DEWULF » (NEPTUNUS 78/79 Nr. 6).



Belgische vissersvaartuigen in de haven van Brixham (Devonshire)  
(Foto's ter beschikking gesteld door dhr. Carlo G. Segers, hoofdredakteur « Sirene »)

Onder: Eveneens te Brixham. Zoals men kan merken werden de identifikatienummers voor de « British Censor » geschrapt. Op voorplan links de O.154 « Georges-Georgette » en rechts de O.254 « Beatrix-Adrienne ».



RYSSEN, schipper van de N. 49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen» en Carlo G. Segers hartelijk danken voor de ons bezorgde foto's.

### Toekenning van eretekens en beloningen...

In het algemeen werden deze bewijzen van dankbaarheid op zeer onregelmatige wijze toegekend. Sommige vissers kregen het «Zee-Ereteken» in Engeland, hetzij ter gelegenheid van een plechtigheid, hetzij zonder plechtigheid. Anderen hebben dit ereteken slechts na de oorlog gekregen. Enkele Vissers van de ploeg vertrokken uit Dartmouth kregen het Belgisch Oorlogskruis en «the Medal of the most honorable Order of the British Empire (Civilian Branch)». De Heisterse vissers kregen in 1952 op initiatief van de Burgemeester van Heist-aan-Zee, Notaris Jonkheer J.B. de Gheldere, het Frans Oorlogskruis 39/45. Verleden jaar heeft Ere-Luitenant-Kolonel (R.) P. EYGENRAAM de toekenning van het Frans Oorlogskruis ten bate van de Nieuwpoortse vissers gevraagd. Er werd alzo vanwege de Franse Overheden vernomen dat een rondschriften van de Franse Minister van Defensie van 13 oktober 1954 een einde heeft gemaakt aan de toekenning van eervolle vermeldingen en eretekens voor feiten van de oorlog of van de Weerstand.

Anderzijds hebben wij meermaal over het «Guldenboek van het Zeewezen» gesproken. Wij hebben laten opmerken dat bepaalde vaartuigen en bemanningen die werkelijk aan de ontruiming van Duinkerke hebben deelgenomen niet ingeschreven werden. Dit was over het algemeen het geval voor

deze die in Frankrijk waren gebleven (b.v. O.168 «Joseph-Marcel», O.210 «John», H.16 «Emma-Leon», H.23 «Alex-Rachel», H.51 «Navis Mariae», Z.35 «Constant-Leopold», Z.42 «Kompas» en Z.48 «Mariette-Bertha»). Op de een of andere manier zijn toch enkele van deze laatsten ingeschreven. Zonder twijfel heeft iemand voor hen in Engeland gesproken (b.v. twee bemanningsleden van de N.58 «Abel DEWULF» die zijn te Saint-Vaast gebleven). Laten wij nog opmerken dat het «Guldenboek van het Zeewezen» geen melding van de andere ontruimingen maakt (Saint-Valery-en-Caux, Saint-Vaast-la-Hougue en Cherbourg) en, na de oorlog, nooit bijgevuld werd.

Aan de hand van dit «proefstukje» staat het dus vast dat een herziening van de zaak noodzakelijk is.

### Toekenning van een statuut van Nationale Erkentelijkheid...

De toekenning van een ereteken, van een schamele rente aan degenen die vanuit Engeland tijdens de oorlog hebben gevaren(3), een vermelding in een «Guldenboek» brengt met zichzelf geen statuut van oudstrijder. De leden van de Koopvaardij daartegen hebben zelfs de Herineringsmedaille 40/45 en de 50 % vermindering op de spoorwegen gekregen. Beide voordelen werden niet toegekend aan de vissers die werkelijk aan de oorlogsoperaties hebben deelgenomen. Het staat nochtans vast dat mensen (die wij reeds kennen) zoals Theophil

De «krotwoningen» waarin onze Belgische vissers verbleven te Newlyn-Penzance (Cornwall). Foto van Charles Ryssen, Schipper N.49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen».





Koninklijke bezoek te Newlyn-Penzance op 6 mei 1942

H.M. Koning Georges VI heeft juist een 1st. Luitenant R.N.R. gedecoreerd voor een succesvolle aanval op St. Nazaire (duikbootbasis). Midden: een admiraal R.N. Naast Queen Mary is de plaatselijke R.N. Commander te Newlyn-Penzance. Tussen de admiraal en de Commander bemerkt men de twee gebroeders ZONNEKEYN (Leonard en Emmer) en GERYL Prosper, reder van de O.225 « Guido Gezelle ». Tussen de Koningin en de Army-Officer rechts: ZONNEKEYN Arthur, broeder van de twee eerstgenoemden; UTTERWULGHE A., thans Bestuurslid van de « Redercentrale »; ACKX Frans, schipper H.41 Jacomina en DEPAAPE Leon, schipper H.61 Belgica.  
Foto ter hand gesteld door Charles RYSSSEN, Schipper N.49 « Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen ».

DE GROOTE, DECRETON Lucien en BEYEN Hippoliet, enkel en alleen op grond van hun aanmonstering gedurende enkele maanden door het « Ministry of War Transport » toch als leden van de Koopvaardij dienen beschouwd te worden. Deze mening wordt door een hoge personaliteit bijgetreden. Ik zal geen naam citeren om moeilijkheden te vermijden.

Sedert eind 1955, bestaat op het Kabinet van de Heer Eerste Minister een Permanente Commissie belast met de regeling van de betwiste zaken aangaande de « Oorlogsslachtoffers ». Om nutteloze incidenten te vermijden zullen wij geen commentaar op deze benaming zelf geven. Wij beperken ons bijgevolg tot de vermelding dat deze commissie zich bezig houdt met de laatste grieven van degenen die voor onze vrijheid en onze onafhankelijkheid, onder alle vormen, hebben gestreden.

Het ogenblik is ook gekomen om te laten weten of te doen herinneren aan het feit dat twee zusterfederaties zich bezig houden met de verdediging van de morele en materiële belangen van onze oorlogseelieden die tot nu toe buiten militair statuut zijn gebleven :

— de Verbroedering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij van de oorlogen 1914/18 en 1940/45

(V.Z.W.). De zetel is gehuisvest te Antwerpen, Italiëlei 72 (in de welbekende « Stella Maris »). De Voorzitter is Kapt. L.O. A. DE BOCK, Nautisch Directeur van het Loodswezen Kust en Scheldemonden. Hij wordt door drie Onder-Voorzitters bijgestaan : Kapt. L.O. A. LEONARD, Ere-Divisie Admiraal L. LURQUIN en Kapt. L.O. J. VAN DE WAELE. De Secretaris is Koopvaardij-officier R. MACHIELSEN ;

— de Federatie der Belgische Zeelieden van de oorlogen 1914/1918 en 1940/1945 (eveneens een V.Z.W.). De zetel is gevestigd te Oostende, Wapenplein 14 (in de « Noordzee »). De Voorzitter is de kapitein (o.r.) R. RYCX van de Rederij « Pêcheries à Vapeur ». Tussen de bestuursleden vinden wij de door ons reeds gekende Th. DE GROOTE en H. BEYEN. De Secretaris is F. LAUWEREINS.

Vruchtbare contacten zijn nu aan de gang tussen beide federaties ten einde alle tegenstrijdigheid op te lossen en met verenigde krachten te werken. De « Federatie van Antwerpen » publiceert het driemaandelijkse tijdschrift « ECHO » waarin een plaatsje onlangs aan de « Federatie van Oostende » werd voorbehouden. « Eendracht maakt Macht ! » Laten wij nog bijvoegen dat de betrekkingen tussen NEPTUNUS en de beide federaties perfect zijn.

Reeds op 28 februari 1977 werd een afvaardiging van de « Federatie van Antwerpen » door de Permanente Commissie ontvangen. Daarna werd een « Memorandum » van 17 blz. ingediend. Dit memorandum heeft vooral betrekking op de Koopvaardij maar eveneens op de Zeevisserij. Er werd, eerst en vooral, gevraagd dat de oorlogszeelieden het statuut van « Gewapende Weerstand » zouden mogen bekomen. Dit statuut werd bij Wetsbesluit van 19 september 1945 vastgesteld. Het heeft voornamelijk tot doel, de hoedanigheid van oudstrijder aan de leden van de erkende groeperingen van de Gewapende Weerstand (Geheim Leger, Witte Brigade Fidelio, Onafhankelijkheids Front, Belgische Nationale Beweging, Koningsgezinde Nationale Beweging, enz.) toe te kennen. De erkende « Gewapende Weerstand » is volledig met een militair oudstrijder gelijk te stellen. Ten bijkomende titel mag dit statuut eveneens aan personen, die zonder lid te zijn geweest van een officiële militaire Strijdkracht (b.v. de Belgische Afdeling van de Royal Navy) of van een erkende groepering van de Gewapende Weerstand, toch werkelijk aan oorlogsoperaties hebben deelgenomen. Deze laatste gevallen waren tot nu toe gering in vergelijking met het groot aantal leden van de groeperingen. Het gaat namelijk om weerstanders die geïsoleerd waren in bezet land of die bedrijvig waren op het ogenblik van de Bevrijding of kort na de Bevrijding. Na jaren besprekingen en vruchteloze pogingen zijn de zeelieden van de Koopvaardij en van de Zeevisserij tot het besluit gekomen dat de toepassing van het Statuut van Gewapende Weerstand voor hen de

beste oplossing is. Voor hen heeft de oorlog op 3 september 1939 reeds een aanvang genomen.

Onze vissers die aan de ontruiming van Duinkerke hebben deelgenomen waren de eerste Belgen die na de capitulatie van het Belgisch Leger in ons land de strijd in de schoot van de Franse Marine Nationale of van de Britse Royal Navy hebben voortgezet. Jaren lang en tot de capitulatie van Japan, op 2 september 1945, hebben onze zeelieden overal ter zee aan de oorlog deelgenomen.

Op te merken valt dat een gedeeltelijke maatregel reeds getroffen werd ten bate van onze zeelieden.

Bij Koninklijk Besluit van 24 januari 1968 (Belgisch Staatsblad van 21 februari 1968) « houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de Belgische Zeelieden die tijdens de oorlog 1940-1945 in de Belgische Koopvaardij hebben gevaren » werden de hoedanigheid van « zee-strijder » en een « Kaart met opgave der oorlogsdiensten als zee-strijder » opgericht.

In het « Memorandum » laat de « Federatie van Antwerpen » opmerken dat dit « statuut van zee-strijder » een « aalmoes is waaraan enkele kleinere voordelen worden gekoppeld : a) een vermindering van 50 % op de lijnen van de N.M.B.S. en de N.M.V.B.) ; b) vanaf de leeftijd van 60 jaar, voor iedere maand vaart in oorlogstijd aan boord van een **Belgisch** vaartuig, een **jaarlijkse** rente van 100 F. ».

Zaterdag 30 januari 1943, voor het Stadhuis van Newlyn-Penzance, overhandigen van « Zee-eretekens » aan helden van de ontruiming van Duinkerke.

Van links tot rechts : BEERNAERT Kamiel, motorist H.81 « Madeleine-Kamiel » ; VANDIERENDONCK André, H.56 « Zee-meermin » ; ACKX Frans, H.41 « Jacomina », VERBEKE Karel, H.42 « Pharailde », CREYF A., H.41 en DE GROOTE J. H.56. Links : Waterschout J.E. WYNANS, rechts R.N. Commander. De 2 « burgers » zijn de Ere-Vice-Konsul van België STEPHENSON en de Lord-Mayor van Newlyn-Penzance. De weduwe en haar zontje, die het « Oorlogskruis met palmen » hebben gekregen, zijn nog te vereenzelvigen. Foto ter hand gesteld door Charles RYSSSEN, Schipper N.49 « Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen ».







Haven van Newlyn-Penzance (Cornwall). Op voorplan de Z.31 «Gustaaf» en de Z.44 «André-Helena». Links boven het water: de vislijn. Links boven (X): wijk der Belgische vissers. In het midden: Franse tonijnvanger. Rechts: «betonnen schip».  
Foto ter hand gesteld door Fr. PROVOOST, Schipper O.244 «Philomena».

Het «Memorandum» gaat verder met de volgende bittere vaststelling: «Voor de Zeelieden welke ten gevolge van oorlogsfeiten omkwamen op zee of volledig of tijdelijk invalide werden, werden de vergoedingspensioenen berekend als zijnde het gevolg van een **eenvoudig werkongeval**.»

Uit betrouwbare ingewonnen inlichtingen blijkt dat, in 1977 en 1978, de verschillende aspecten van de zaak door het secretariaat van de Permanente Commissie grondig onderzocht werden. De adviezen van de bevoegde ministeriële departementen werden namelijk verzameld. Een bespreking van de zaak door de commissie greep toch niet plaats daar de bedrijvigheid van deze commissie door twee factoren werd geremd: de aan de gang zijnde revalorisatie van de oorlogspensioenen en de interne politieke toestand in België.

Tot nu toe hebben wij gesproken over een poging om een oplossing te vinden op «**Regeringsvlak**».

Intussen hebben sommigen gedacht dat de zaak op «**Parlementair vlak**» moest opgelost worden. De besluit-wet van 19 september 1945 mag inderdaad slechts bij een wet gewijzigd worden. De Wetgever had zich vroeger wel om de oorlogsvissers bekommerd. De wet van 10 juli 1969 (Belgisch Staatsblad van 26 juli 1969) «tot wijziging van de wet van

21 juni 1960 houdende statuut van de militairen die tijdens de oorlog 1940-1945 in de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië gediend hebben» heeft namelijk een nieuwe categorie van begunstigen opgericht. De wet van 1960 was alleenlijk van toepassing voor «de militairen die ingeschreven waren op de stamlijsten van de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië met inbegrip van de Belgische afdeling van de Royal Air Force en van de Belgische afdeling van de Royal Navy». De wet van 1969 heeft de toepassing van de wet van 1960 uitgebreid «tot de Belgische vissers, die vóór de oprichting van de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië, opgeëist en gemobiliseerd werden door de Britse Admiraliteit en gediend hebben in de «Lowestoft Division». Henri ANRYS spreekt in zijn welbekende boek «Congé pour mourir» van deze mensen die door Waterschout J. BARBE (overleden te Liverpool in 1942) aangeworven werden. Eigenaardig genoeg is deze benaming «Lowestoft Division» in ons vissersmilieu vrij onbekend. De Algemene Verslaggever van het Actie Comité van de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië heeft zelfs daaromtrent inlichtingen gevraagd. Eindelijk heeft de heer Georges DEPOORTER, gewezen Waterschout te Nieuwpoort en thans Ere-Kapitein-ter-Zee bij onze Zeemacht, mij laten weten dat de «Lowestoft Division» een mobilisatiekern was van de «Royal Naval Volunteer Reserve» belast met

het aanwerven, vóór de oorlog, van vrijwillige reservisten voor de Royal Navy bij de Britse vissers.

Opzoekingen in de voorbereidingswerken van de wet hebben niets aan het licht gebracht. Volgens de bevoegde diensten van de Kamer is echter deze zaak niet meer van zo groot belang.

Op 20 april 1978 werd inderdaad door Volksvertegenwoordiger Dries CLAEYS een wetsvoorstel ingediend betreffende « de erkenning als leden van de gewapende weerstand van de zeelieden die tijdens de oorlog 1940-1945 in dienst van de geallieerden hebben gevaren ». Daar de Wetgevende Kamers, in het najaar van 1978, ontbonden werden heeft Volksvertegenwoordiger Dries CLAEYS zijn wetsvoorstel op 5 april 1979 opnieuw ingediend. Op 2 mei j.l. heeft de Kamer het wetsvoorstel in acht genomen. Besprekingen zijn aan de gang om de bevoegde parlementaire commissie aan te duiden. Dit is de voorlopige toestand van de zaak bij het begin van het parlementair verloop van dit jaar. De lezer zal de tekst van het wetsvoorstel in bijlage vinden. De gelegenheid werd ons geboden tot medewerking aan het opstellen van de artikels van het voorstel. De nodige voorzorgen werden genomen inzake toepassingsveld (art. 1) (4) en toekenning van onderscheidingen (art. 5). Laten wij hopen dat onze oorlogszeelieden eindelijk hun statuut van « 100 % oudstrijder » zullen bekomen !

#### Het bewaren van een « Nationaal Patrimonium »...

De heldendaden van onze oorlogszeelieden die het voorwerp uitmaken van dit wetsvoorstel behoren tot het gemeenschappelijk patrimonium van België. Dit patrimonium is een hoofdstuk van ons verleden en moet bewaard worden. Het is een voorbeeld voor iedereen en in het bijzonder voor onze huidige en toekomstige zeelieden. Verschillende fysieke en morele personen hebben zich reeds om deze zaak bekommerd. Om niemand te vergeten (officiële of private personen, groeperingen, tijdschriften, musea, enz.) is het beter niemand specifiek te noemen.

Laten wij toch twee uitzonderingen maken.

Voor wat in het bijzonder Duinkerke betreft, moeten wij er nochtans doen aan herinneren dat op zaterdag 12 juni 1976, op initiatief van de Koninklijke Maatschappij « Antwerpse Afdeling van de Vriendenkring der Officieren van de Veldtochten 14/18 en 40/45 » en van haar Voorzitter, Ere-Luitenant-Kolonel (R) P. EYGENRAAM, een herdenkingsplaat ter hulde aan de Belgische schepen van de ontruiming van Duinkerke ingehuldigd werd (5).



Inhuldiging van een herdenkingsplaat, op zaterdag 12 juni 1976, op de « Nicolas II Dijk » (reddingspost) te Malo bij Duinkerke. Belgische, Franse en Duinkerke vlaggen. De kust mijnenveger M.927 « Spa » en de kust mijnenjager M.934 « Verviers » waren ter plaatse.  
Foto : Mevrouw Paul EYGENRAAM

Globaal gezien mag dit jaar beschouwd worden als het vertrekpunt van de officiële instudering van de Belgische oorlogsbedrijvigheid ter zee tijdens de laatste oorlog. Ter gelegenheid van zijn tienjarig bestaan heeft het NAVORSINGS- en STUDIECENTRUM voor de GESCHIEDENIS van de TWEDE WERELDOORLOG een « Commissie voor Militaire Geschiedenis » opgericht. Het Centrum werkt onder de bescherming van onze beide Ministers van Nationale Opvoeding. Het wordt, sedert zijn oprichting, dagelijks bestuurd door zijn Directeur Dr. J. VANWELKENHUYZEN en beschikt over de medewerking van talrijke bevoegde personen alsook over navorsers en administratief personeel. Het voorzitterschap van de « Commissie voor Militaire Geschiedenis » werd aan Kolonel R.R.M. VAN ONSEM, Hoofd van de Historische Dienst van de Strijdkrachten, toevertrouwd. Tijdens haar eerste vergadering heeft de nieuwe commissie unaniem geoordeeld dat de oorlogsbedrijvigheid ter zee (vissers inbegrepen) diende deel uit te maken van haar studiën. Aan deze commissie behoort dus de taak de wens, meer dan eens door onze Ministers in Engeland uitgedrukt, te verwezenlijken : « Onze oorlogszeelieden NOOIT vergeten ! » Uw nederige dienaar werd tot lid van de commissie geroepen. Zonder de medewerking van nog levende ooggetuigen en van personen die herinneringen bewaren is hij onmachtig.

Daarom sluiten wij deze mededeling met een verzoek : « Zendt ons nog meer getuigenissen, verhalen, foto's, enz. Er is nog veel te doen ! » De verzameling en de exploitatie van talrijke verspreide bronnen alsook opzoekingen in andere landen zijn nu mogelijk en zijn reeds aan de gang.

(3) Laatste Wetgeving ter zake : Wet van 4 april 1978 tot wijziging van de wet van 5 juli 1971 tot toekenning van een rente aan de zeevissers die tijdens de oorlog 1914-1918 de zeevisserij hebben beoefend vanuit Britse, Franse of Belgische havens en vanuit Britse havens tijdens de oorlog 1940-1945 (Belgisch Staatsblad van 9 mei 1978).

(4) Niet alleen zeelieden van de Koopvaardij of van de Visserij maar eveneens bemanningsleden van sleepboten, zandzuigers, yachten en vaartuigen van de Staat mogen in aanmerking komen.

(5) Zie NEPTUNUS 1976/1977 Nr. 1.

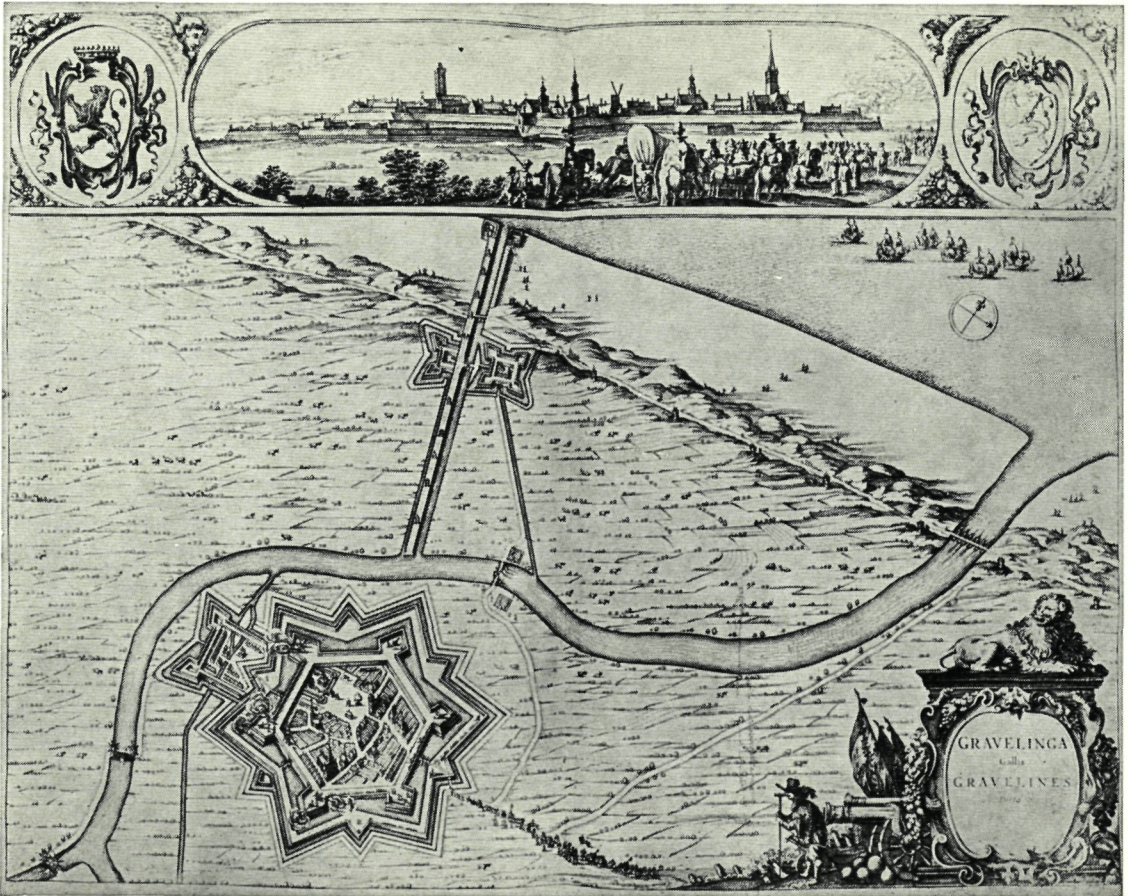
(wordt vervolgd)

Ces pages sont dédiées à la population gravelinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

## Gravelines ou Grevelinge(n)

En marge de l'activité navale belge 1914-1918 (IX)

Par J. Verleyen



## AVANT-POSTE COTIER DES HABSBOURG...

Nous avons vu que Charles-Quint a fait de Gravelines une solide place forte. Elle ne devait pas servir sous son règne puisqu'il abdiqua le 25 octobre 1555. Elle devait cependant subir le baptême du feu avant sa mort puisqu'il mourut le 21 septembre 1558, peu après la bataille qui porte dans l'histoire le nom de la ville. Mais, avant cela, il faut reparler de Calais.

### Calais repris aux Anglais...

Comme les Anglais parlent de la bataille de Waterloo tandis que les Allemands parlent de la bataille de Belle-Alliance pour désigner le même et terrible affrontement, les auteurs francophones parlent de la « bataille de Gravelines » tandis que les auteurs allemands parlent de la « bataille devant Gravelines » (Die Schlacht vor Grevelingen). La bataille se déroula, en effet, devant la ville. Comment le théâtre des hostilités franco-habsbourgeoises s'est-il rapproché de nous alors qu'il était, jusqu'ici, plus éloigné ? Nous avons vu que ces hostilités sont en cours depuis l'alliance de Charles-Quint et d'Henry VIII, alliance conclue à Gravelines en 1520, et nous savons que ce n'est que par la Paix de Vervins du 2 mai 1598, peu avant la mort de Philippe II, que va s'ouvrir une période de paix franco-habsbourgeoise assez longue puisqu'elle dure jusqu'en 1635. Le règne de Charles-Quint a connu plusieurs interruptions des hostilités (notamment le Traité de Madrid de 1525 et la « Paix des Dames » de 1529). Ces hostilités reprennent cependant à la première occasion mais, généralement sur des théâtres plus éloignés (en Italie et en Lorraine).

La fin du règne de Charles-Quint a été marquée par des succès remportés sur des théâtres plus rapprochés (Hesdin et Thérouanne). Peu après l'abdication, en février 1556, une nouvelle trêve est même conclue à Vauxcelles. En 1557, Henri II reprend les hostilités en Italie. Il est aidé sur ce front par un capitaine habile, François de Lorraine, Duc de Guise (1519-1563). Il ne faut pas confondre cet homme avec l'un de ses fils, Henri, Duc de Guise, dit « le Balafré ». Le père et le fils se partagent une tragique caractéristique commune, ils sont morts tous deux assassinés au cours de ces guerres de religion qui allaient ensanglanter la France comme nos régions. C'est à propos du fils que l'on a dit qu'il était « plus grand mort que vivant ».

Face à cette nouvelle menace en Italie, Philippe II décide de créer un « second » front, cette fois dans nos régions. Le 7 juin 1557, il fait déclarer la guerre à la France par son épouse Marie Tudor, Reine d'Angleterre, ce qui lui vaudra l'appui de la flotte anglaise. Sur terre, Philippe II réunit une armée de 60.000 hommes sous les ordres d'Emmanuel-Philibert de Savoie et les lance à l'assaut de Saint-Quentin au début d'août. L'opération se solde par un désastre pour la France. Mais, ce désastre va servir d'aiguillon. François de Lorraine, Duc de Guise, est rappelé d'Italie. Il conçoit le plan audacieux de s'emparer de toute la tête de pont anglaise en France. Cette opération réussit admirablement.

Calais, réputée imprenable en hiver mais peu garnie de troupes par le fait même, est assiégée le 1er janvier 1558 et se rend le 6 du même mois. Les Français rendent aux Anglais la monnaie de leur pièce

de 1347. Cette fois, ce sont les nationaux anglais qui doivent quitter la ville sans rien emporter. Ils se retirent vers Gravelines. Par suite de l'effet de surprise auquel s'ajoute une tempête, la flotte anglaise de Marie Tudor ne peut intervenir efficacement. Le Duc de Guise poursuit l'opération sans désemparer. La place forte de Guine est prise le 13 janvier. Les châteaux d'Oye, de Marck et de Ham subissent le même sort. Georges DUPAS, déjà cité, auquel nous avons emprunté largement le résumé des événements qui précèdent, conclut en citant ce vieux texte : « Il ne restoit plus pied de terre aux Anglois decha la mer ». Le butin pris aux Anglais était formidable et comportait, notamment, 300 grosses pièces d'artillerie. Ajoutons encore que les armes de la ville de Calais portent depuis une « Croix de Lorraine » empruntée au blason du Duc de Guise et que le territoire de l'ancienne tête de pont anglaise a été longtemps désigné sous le nom de « Pays reconquis » ou de « Heroverdland ». Nous avons signalé, en son temps, la différence à faire entre le « Pays-Reconquis » d'après 1558 et le « Pays-Conquis » après la reprise d'une partie de la tête de pont en 1376 (Neptunus 78/79 N° 3).

### La « Bataille de Gravelines » de 1558...

En quelques jours de temps, une situation vieille de plus de deux siècles vient de disparaître. Gravelines est maintenant plus vulnérable par la France. Suivons encore Georges DUPAS puisqu'il nous a si bien résumé les événements. Au printemps de 1558, les hostilités reprennent. Mais, cette fois, le Duc de Guise commande, à nouveau, ailleurs. En mai, il s'empare de Thionville, position réputée imprenable également. Chez nous, c'est le Maréchal de Thermes, nouveau gouverneur de Calais, qui lance une offensive sur tout le Westhoek. (1er juillet). Il est appuyé par quelques navires de guerre français.

Gravelines tient le coup mais Mardyck succombe malgré une résistance désespérée de 5 à 600 Flamands. Loon, Saint-Georges, Craywick, Grande-Synthe et Petite-Synthe sont ravagées. Les jours suivants, Dunkerque, Bergues et Hondskoote succombent. Le pillage s'étend jusqu'à Lynck, Pitgam, Esquelbeck, Wormhoudt et, vers la mer, jusqu'à Furnes, Nieuport, Dixmude et l'Abbaye des Dunes (1).

Le 7 juillet, emmenant des chariots lourdement chargés de butin et plus de mille prisonniers vers Calais, les Français essaient de passer le gué de l'Aa sur la plage devant Gravelines, malgré le temps pluvieux et la marée pas assez basse. C'est à ce moment qu'intervient le comte d'Egmont, gouverneur de Flandre (fonctions à la fois civiles et militaires).

Prévenu de l'invasion, il a rassemblé à la hâte une armée à l'Abbaye de Watten et il l'échelonne ensuite de Wattendam à Saint-Nicolas. Le 13, cette armée se met en marche vers la plage. Le Maréchal de Thermes est encerclé entre la mer, sur laquelle apparaissent des navires anglais, entre la place de Gravelines qui résiste et entre l'armée du Comte d'Egmont qui traverse même l'Aa pour resserrer l'étau qui se ferme. L'artillerie française canonna en vain les assaillants. Le bilan fut terrible pour la France. Le Maréchal de Thermes fut fait prisonnier, les pertes furent lourdes et le butin repris. Le 15 juillet, le comte d'Egmont lève le camp et, accompagné de ses capitaines (dont Guillaume de Croy

Marquis de Renty et châtelain de Bourbourg) se rend, par Saint-Omer, à Doullens où Philippe II arrive le mois suivant. C'est là que lui parvint la nouvelle du décès de son père, le 21 septembre. Les fortifications de Gravelines avaient fourni leurs preuves du vivant de celui qui avait décidé de les construire.

Il est curieux de constater que les textes relatifs à la bataille de Gravelines de même que de vieilles gravures (ce sujet a inspiré plus d'un artiste) font généralement état d'une intervention navale anglaise. L'auteur des « Délices des Pays-Bas », déjà cité, précise même qu'il y avait dix vaisseaux anglais. Notre ami Jean DAMS, en infatigable chercheur qu'il est, nous a cependant déniché un texte qui ne parle pas sur le même ton. Nous le reproduisons.

« La frontière de la Flandre devint le théâtre des » opérations et les ennemis, qui avaient alors un » certain avantage, reprirent aux Anglais les places » importantes de Calais, Guines et Ham ; ils s'em- » parèrent également de celles de Thionville et de » Dunkerque, où se trouvaient des garnisons de » Wallons et d'Espagnols, et progressèrent par la » côte jusqu'à Gravelines, ville et port commercial » situé à l'embouchure du fleuve AA.

» Don Luis de Carvajal qui se trouvait là avec » son escadre, forma rapidement une garnison » avec les troupes de débarquement et occupa la » place et celle voisine de Saint-Omer, repoussant » l'avance des envahisseurs enhardis, tandis que le » gouverneur de Flandre, le comte d'Egmont, réunis- » sait des troupes pour leur opposer résistance, » action qui se révéla de grande utilité et par la- » quelle la flotte put faire valoir tout son prestige.

» Le Maréchal de Thermes, à la tête de l'armée » française, recula en effet devant l'obstacle et le » comte d'Egmont lui coupa la retraite, l'obligeant » à combattre à proximité de la mer, d'où les na- » vires canonnèrent son armée à revers et Carvajal, » accompagné de mille fantassins arquebusiers, ren- » força l'armée espagnole, contribuant de manière » efficace à la victoire. Cette dernière, cependant » moins importante que celle de Saint-Quentin par » le nombre de soldats qui prirent part à l'action, » n'en fut pas moins aussi totale que celle du jour » de San Lorenzo : cette fois encore, les plans de » l'ennemi furent anéantis, ses troupes défaites, et » les vainqueurs purent s'emparer de l'artillerie, des » étendards, des drapeaux, du bagage et de tout » ce qui avait été perdu en route. Le Maréchal de » Thermes fut fait prisonnier, ainsi qu'un bon nom- » bre de nobles et de capitaines, et trois mille sol- » dats ; deux mille morts furent dénombrés, sans » compter ceux qui se noyèrent dans le fleuve, » tandis que de notre côté la perte n'excède pas » quatre cents hommes (13 juillet 1558).

» C'est la bataille de Gravelines, plus que celle de » Saint-Quentin, qui influa sur la situation politique : » les plans des belligérants paralysés, il se produisit » un arrêt des combats, préliminaire au traité qui » devait rétablir la paix en Europe ; mais avant de » signer celui-ci à Cateau-Cambrésis, le 2 avril

» 1559, la Méditerranée fut le théâtre d'événements » qui sont largement relatés dans ce livre ».

Le lecteur voudra bien excuser le style du passage ainsi reproduit. Il s'agit d'une traduction d'un texte espagnol et la traductrice compétente s'est efforcée de rendre le plus fidèlement possible ce qu'a voulu dire l'auteur. Celui-ci est C. Fernández Duro et le texte est extrait de son ouvrage édité à Madrid en 1898 et intitulé « Armada española » (Tome II page 5).

Le lecteur méditera également au sujet de la différence entre les deux versions des événements. Il constatera qu'il n'est pas fait mention de la flotte anglaise, que la prépondérance est donnée à la marine espagnole et à ses troupes de débarquement, que le gouverneur de Gravelines n'est pas mentionné mais que, par contre, il est rendu hommage, comme chez nous, au comte d'Egmont. Si l'on s'en réfère à SANDERUS (texte latin ou texte néerlandais), le gouverneur était le Sire de Cressonnière, deuxième gouverneur de Gravelines qui venait de succéder au premier, le Sire de Vendeville. Ce Sire de Cressonnière était tout de même un capitaine décidé dont nous aurons à reparler. Quant à Lamoral comte d'Egmont, nous savons que, dix ans plus tard, le 5 juin 1568, sur la Grand'Place de Bruxelles, il fut bien récompensé de sa fidélité au Roi.

Ne quittons pas cette évocation de la bataille de Gravelines sans rappeler, avec l'auteur espagnol qui vient d'être cité, que cette phase du conflit franco-habsbourgeois se termine par le Traité de Cateau-Cambrésis de 1599 et que ce traité, au point de vue qui nous concerne plus spécialement, permet à la France de conserver Calais.

Cette bataille de Gravelines a fait, comme il a été dit, l'objet de pas mal de textes et elle a inspiré des reproductions. Il est curieux de constater qu'elle a laissé un souvenir assez durable. Deux exemples viennent à l'esprit et ils datent du siècle passé. Au cours des travaux de réfection du Château de Gaasbeek, où la mémoire du comte d'Egmont est pieusement conservée, on a jugé bon d'orner une des parois de la « Salle des Chevaliers » d'une grande toile représentant la bataille de Gravelines. Le nouveau conservateur de ce magnifique domaine de l'Etat nous a conseillé de ne pas insister sur ce « couvre-mur » dénué de toute valeur artistique. Il n'en demeure pas moins que, voulant honorer Egmont, on a songé à la bataille de Gravelines. Une idée semblable est venue à l'esprit des édiles de la Ville de Bruxelles lorsqu'il s'est agi de donner des noms à toutes les artères de ce magnifique « quartier Nord-Est » que l'on aménageait alors. On a donné des noms extraits de toute l'histoire de Belgique et il y a une « Rue de Gravelines ». « Sic transit gloria mundi » dit justement l'adage, la rue en question est actuellement sacrifiée à l'urbanisation moderne du quartier qui est devenu celui de la Communauté Economique Européenne. Les belles maisons de rentiers de la fin du siècle dernier ont été démolies ou servent, délabrées, au logement des travailleurs marocains et de leurs familles. Ils sont là près de leurs chantiers et près de la nouvelle Mosquée dont Bruxelles peut être fière.

**Au temps de la « Beeldenstorm »...**

Les temps troublés commencent et ne seront pas achevés à la mort de Philippe II. La première manifestation violente de ces troubles est constituée par cette brusque flambée de destruction d'ornements religieux par les « Iconoclastes ». On discute encore sur le fond de cette affaire. Nous entrons, du reste, dans une période au sujet de laquelle on discute encore beaucoup entre historiens et chacun défend son point de vue tout en admettant, grâce à la tolérance de notre époque, que les torts n'étaient pas toujours du même côté. Il est un fait admis c'est que cette première flambée de violence a non seulement entraîné la perte irréparable de trésors artistiques importants mais elle a fait également des victimes. Elle a servi de justification à l'envoi en nos provinces du Duc d'Albe, à sa répression impitoyable laquelle engendra une résistance armée. Il devait en sortir une tentative d'indépendance de l'ensemble des Pays-Bas qui se solda par un déchirement. Tous ces événements, nous allons les vivre à Gravelines en nous inspirant de l'enseignement donné actuellement par des gens des deux côtés qui voient les choses avec quatre siècles de recul. Nous nous sommes inspirés, principalement, de l'« *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* », volumineux travail hollandais-belge publié après guerre, et de la remarquable exposition organisée à Gand, du 9 septembre au 8 novembre 1976, à l'occasion du 400ème anniversaire de la signature de la « Pacification de Gand » à propos de laquelle il sera souvent question de Gravelines (2).

Il est établi que le mouvement connu sous le nom de « Beeldenstorm » éclata brusquement, le 10 août 1566, à Steenvoorde, localité de Flandre française actuelle située non loin de la frontière. En quelques jours, le mouvement s'étendit à tout le « West-kwartier » de Flandre dans lequel plusieurs centaines d'églises et de couvents furent ravagés. Le 20 août, le mouvement éclatait à Anvers mais sous une autre forme. Il s'étendit dans une bonne partie des Pays-Bas avec des variantes. Limitons-nous donc à la Flandre maritime et voyons s'il s'est passé quelque chose à Gravelines. Il semble bien que non et voici pourquoi.

Les auteurs sont d'accord, sur le plan général, pour dire que les dévastations furent surtout commises dans les campagnes, dans les petits bourgs sans murailles ni garnisons (3) ou dans des villes plus importantes mais dont l'autorité n'avait pas réagi. Outre le fait qu'aucun acte de ce genre n'est signalé à Gravelines, des pièces d'archives confirment implicitement le contraire. Le Chanoine A.C. De Schrevel de Bruges a consacré sa vie à réunir en plusieurs volumes des copies et traductions de pièces d'archives relatives aux troubles religieux en Flandre. Dans le tome relatif aux années 1566-1568, édité à Bruges en 1894, nous trouvons trois pièces intéressantes. Nous apprenons ainsi que, pour employer une expression actuelle, l'autorité ne fut pas prise complètement au dépourvu. En effet, dès le 29 juillet 1566, le Seigneur de la Cressonnière, Capitaine de « Gravelinghes »



Dessin de la bataille de Gravelines attribué à El Vico. La configuration géographique est inexacte. Noter les chariots réunis dans le camp français à Dunkerque et à Bergues et l'inscription « Navires des Anglais » sur la mer. Bibliothèque Royale ALBERT 1er-Cabinet des Estampes.

est prié de détacher à Bruges une douzaine d'hommes de sa garnison. Il faut des hommes « entendans le langage thiois ». La situation est, en effet, tendue à Bruges car on signale des « prêches » aux environs et il a été décidé de fermer les cinq portes de la ville. Le Seigneur de la Cressonnière doit avoir réclamé assez rapidement le retour de ses soldats alors que la situation est encore peu sûre à Bruges, car, le 13 septembre 1566, les Collèges échevinaux de Bruges et du Franc envoient un représentant auprès du gouverneur pour lui demander de maintenir à Bruges les soldats de Gravelines dont le Seigneur de la Cressonnière demande le retour. Le 20 octobre, de Bruxelles, le gouverneur adresse une courte lettre au magistrat de Bruges pour lui recommander vivement de laisser partir les soldats de Gravelines dès qu'une compagnie de renfort sera arrivée dans la ville.

Cette compagnie est commandée par le Seigneur de Licques et les soldats de Gravelines doivent effectuer le trajet de Bruges à cette ville en trois jours. Le gouverneur signe : « Vostre bien bon amy LAMORAL d'EGMONT ». On peut donc en conclure que le Seigneur de la Cressonnière, deuxième gouverneur de Gravelines, avait la situation bien en mains puisqu'on lui demande de renforcer la garnison de Bruges. A noter que Bruges n'a pas été victime de troubles religieux à ce moment.

Georges DUPAS, déjà cité, confirme d'ailleurs que les villes-fortes de Dunkerque, Gravelines et Bourbourg n'eurent pas à souffrir de ces troubles, les gouverneurs ayant veillé à en éliminer tout élément douteux. A Dunkerque et à Gravelines, seuls des colporteurs de textes prohibés ou des hérétiques essayant de gagner l'Angleterre furent arrêtés.

L'auteur insiste sur la situation particulièrement délicate de cette région frontalière qui jouxtait la France (où des mesures de tolérance avaient été publiées en 1562 et 1563) et qui, d'un autre côté, constituaient une étape possible sur la route de l'Angleterre. Il signale à ce propos qu'en janvier 1568, au moment où il entamait vigoureusement la lutte contre la subversion, le Duc d'Albe recommanda vivement aux villes de Saint-Omer, Aire, Gravelines et Bourbourg de garder sérieusement leurs issues car, de Boulogne et de Calais, arrivaient des Gueux refoulés d'Angleterre et qui se dirigeaient vers Hondshoote en passant entre Watten et Gravelines, probablement par les bacs de Saint-Nicolas et du Wez sur l'Aa.

Cette affaire de la « Beeldenstorm » nous permet du reste de faire connaissance avec celui qui sera le troisième gouverneur de Gravelines et dont il sera beaucoup question ultérieurement, Valentin de Pardieu, seigneur de la Motte. En effet, les briseurs d'images n'ont pas bénéficié complètement de l'impunité. En décembre 1566 une chasse leur fut donnée et un groupe important fut massacré à Wattleloos (actuellement commune frontalière française au sud de Herseaux, entre Mouscron et Roubaix). Valentin de Pardieu y fit ses premières armes et s'y distingua.

Selon Georges DUPAS, le Seigneur de la Motte fut encore chargé, au début de 1567, d'une vaste action tendant à purger tout le plat pays des bandes qui l'infestaient encore. Il disposa pour cela de 400 hommes levés sur les sept châtellenies de West-Flandre. Les arrestations furent innombrables.

## La réforme des Evêchés...

Ce chapitre devrait, juridiquement, être traité avant celui qui précède. Dans l'esprit de l'auteur qui a traité de ce sujet dans l'« *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* », il trouve mieux sa place ici car la réforme ne fut complètement concrétisée qu'en 1570 au moment où le Duc d'Albe, après la répression qui suivit la « *Beeldenstorm* », avait rétabli, d'une façon suffisante, l'autorité du Roi d'Espagne sur toutes les provinces des Pays-Bas.

Nous avons déjà vu que la disparition de l'évêché de Thérouanne avait précédé la réorganisation des circonscriptions ecclésiastiques puisque ce qui restait de la ville avait été détruit par Charles-Quint en 1553.

La réorganisation avait été préparée depuis longtemps par Charles-Quint et par Philippe II ensuite. Elle avait pour but de remplacer une organisation datant de la période romaine ou du haut-Moyen Age. C'est ainsi, par exemple, que toute la partie de la Flandre sise en dehors du diocèse de Thérouanne relevait de l'évêché de Tournai lequel étendait son diocèse jusqu'à la mer, à l'ouest de l'Escaut et du Braakman. La réforme tendait à adapter l'organisation ecclésiastique à l'importante évolution des régions, à la situation linguistique et elle devait aussi essayer d'endiguer les progrès de la Réforme. La mesure fit l'objet de la Bulle « *Super Universas* » promulguée par le Pape Paul IV, le 12 mai 1559.

Le territoire des Pays-Bas était divisé en trois archevêchés. Celui d'Utrecht comprenait les évêchés de Haarlem, Middelburg, Deventer, Groningen et Leeuwarden. L'Archevêché de Malines comprenait les évêchés de Gand, Bruges, Ypres, Anvers, Bois-le-Duc et Roermonde. Enfin, l'Archevêché de Cambrai groupait les diocèses de Tournai, Arras, Saint-Omer et Namur. Le Duché de Luxembourg resta en dehors de la réforme (comme de bien d'autres situations subséquentes). Son territoire était partagé entre plusieurs évêchés voisins et ce n'est qu'en 1870 que l'actuel Grand Duché de Luxembourg fut constitué en diocèse autonome. L'ancien diocèse de Thérouanne fut divisé entre le nouvel évêché de Saint-Omer, relevant de l'Archevêché de Cambrai et le nouvel évêché d'Ypres relevant de l'Archevêché de Malines. L'évêché d'Ypres, qui subsista jusqu'à la fin de l'ancien régime, eut un évêque célèbre, Jansenius. Il eut aussi un chanoine célèbre, chanoine tout au moins sur le papier et pour toucher sa prébende. C'est le fameux Antonius SANDERUS, issu de la famille gantoise des Sanders mais né à Anvers. Il est l'immortel auteur de « *Flandria Illustrata* » et il sera question de lui ultérieurement car il est mêlé de près ou de loin à l'histoire de Gravelines.

Puisque Gravelines est maintenant située dans le diocèse de Saint-Omer, il est intéressant de connaître les limites de ce diocèse disparu. On ne pouvait mieux faire que de demander ces précisions à Monseigneur P. DECLERCK, Président du Grand Séminaire de Bruges et spécialisé dans l'histoire de l'ancien évêché d'Ypres (4). Il nous a aidés très aimablement comme il l'avait fait antérieurement et qu'il en soit remercié ici. En territoire français actuel les paroisses frontières du diocèse d'Ypres étaient, de la mer à la frontière : Dunkerque, Cap-

pelle, Arbouts-Cappel, Bierne, Steene, Crochte, Socx, Bissezele, Zeggars-Cappel, Rubrouck, Esquelbecq, Ledringhem, Zermezele, Ochtezele, Noordpeene, Zuytpeene, Bavinchove, Saint Jacques-Cappelle, Staple, Wallon-Cappelle, Hazebroek, Bore, Strazele, Merris, Steenwerck, Bailleul et Nieppe sur la Lys, formant frontière avec Ploegsteert en Belgique actuelle. Comme on le voit, la limite s'approchait assez de Saint-Omer tout comme, en Belgique actuelle, elle contournait de près Ypres pour aboutir ensuite à l'Yser, Nieuport faisant partie du diocèse. La partie de territoire comprise entre la ligne qui vient d'être décrite et la frontière actuelle formait, dans l'ancien diocèse d'Ypres, les doyennés de Bailleul, Cassel et Bergues. Le 1er octobre 1781, le doyenné de Bergues fut divisé en doyenné de Bergues et doyenné de Dunkerque.

La réforme des évêchés suscita, comme toutes les réformes (nous sommes payés pour le savoir) beaucoup d'oppositions surtout de la part de la noblesse qui n'avait pas été consultée et de la part de certaines abbayes qui devaient sacrifier des ressources pour en procurer aux nouveaux évêchés. Aussi, n'est-il pas étonnant que certains dignitaires abbaticaux apparaissent, dans la phase ultérieure des événements, parmi ceux que le Roi d'Espagne considérait, en fin de compte, comme des « rebelles » au même titre que les Réformés.

Comme il a été dit, la mise en place des nouveaux évêchés fut lente. Elle fut contrariée par les troubles qui sévissaient dans nos provinces. Les premières nominations d'évêques datent de 1561 et les dernières de 1565 mais il faut attendre 1570 pour que tout soit en ordre. Le premier évêque de Saint-Omer fut Gérard de Haméricourt.

### **Au temps de la « Pacification de Gand »...**

Pour en arriver à cette période durant laquelle le troisième gouverneur de Gravelines, Valentin de Pardieu, jouera un rôle qui suscite encore beaucoup de commentaires actuellement, il convient de rappeler que la répression du Duc d'Albe a entraîné un exode assez important. Une résistance armée ne connut (5) que peu de succès sur terre au début mais les « gueux de mer » prirent La Brielle le 1er avril 1572. Ainsi se constitua, en Hollande et en Zélande, un bastion terrestre dans lequel les insurgés parviennent à s'organiser, à constituer un petit gouvernement présidé par le Prince d'Orange.

Dans ces territoires qui échappent déjà à l'autorité royale d'Espagne, les Calvinistes, bien que minoritaires au début, imposent leur pouvoir et de regrettables excès sont même commis à l'égard des Catholiques. Mais, si les insurgés parviennent à s'organiser dans ce territoire, ils y sont aussi assiégés. Le Duc d'Albe lance diverses opérations.

L'une d'elles nous ramène à notre sujet. En effet, Haarlem est assiégée par les Espagnols de décembre 1572 à juillet 1573. Après une aussi longue défense, la ville doit se rendre. C'est au cours de ce siège, que Jacques de la Cressonnière, second gouverneur de Gravelines, est tué et que Valentin de Pardieu, qui participait au siège également, devient le troisième gouverneur de la ville. Mais, le Duc d'Albe ne connaît pas de succès.

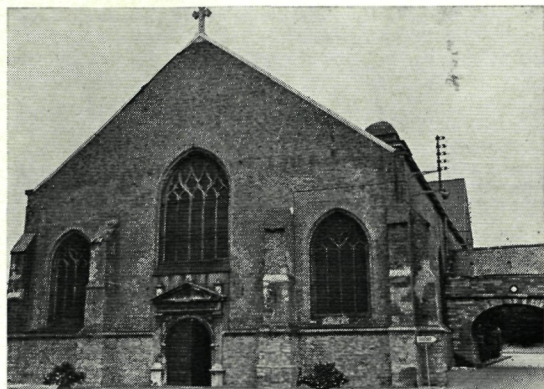
Le 8 octobre 1573, il doit lever le siège d'Alkmaar et, trois jours plus tard, le 11 octobre 1573, la flotte espagnole de l'amiral Boussu (6) est battue sur la Zuiderzee par la flotte des Gueux de Cornelis Dirkszoon. Du coup, Philippe II rappelle le Duc d'Albe et le remplace par Don Luis de Requesens y Zuñiga. Celui-ci poursuit le harcèlement de la Hollande et de la Zélande. Les opérations sont toutefois interrompues par de longs pourparlers de paix à Breda, en 1575. Ces pourparlers échouent en bonne partie du fait de l'intransigeance des Calvinistes qui se sentent forts en Hollande et Zélande. En 1576, Requesens prépare soigneusement le siège de Zierikzee. Il se fait que Requesens (âgé de 48 ans), meurt brusquement, le 5 mars 1576, alors que ses troupes s'emparent de la ville le 29 juin suivant. On sait que c'est en essayant de dégager Zierikzee que le Bruxellois Louis de Boisot, amiral chez les Gueux, trouva une mort glorieuse.

Immédiatement après la prise de la ville, un vent de mutinerie se met à souffler parmi les dizaines de milliers de soldats espagnols qui constituent le gros des forces de l'armée royale (7). Ils ne sont plus payés depuis longtemps. Le 25 juillet, un détachement de mutins s'empare d'Alost et il s'y passe du vilain. Une garnison espagnole se trouve retranchée dans la citadelle de Gand et intimide cette ville. Des bandes circulent partout pour piller. Beaucoup de gens commencent à en avoir assez de cette guerre qui dure depuis des années. En fait, les opérations militaires réelles sont en cours depuis 1572 c.à.d. depuis quatre ans. Historiquement, on considère que la guerre de 80 ans (la « Tachtigjarige oorlog ») a débuté le 23 mai 1568 par le petit engagement d'Heiligerlee (qui fut favorable aux insurgés) et qu'elle se termine, le 5 juin 1648, par le Traité de Munster. Le 4 septembre 1576, un coup d'état éclate à Bruxelles. Les membres des Etats de Brabant s'emparent des membres du Conseil d'Etat qui, soit disant, gouvernent le pays en l'absence d'un gouverneur général. Ils sont là à attendre les événements sans réagir. On les enferme purement et simplement et on décide que c'est aux Etats, qui représentent le pays, à prendre la situation en mains. Des contacts sont noués avec les Etats des provinces les plus proches, Flandre et Hainaut. Mieux, des contacts se nouent avec les Etats de Hollande et de Zélande et avec le Prince d'Orange. On décide qu'une réunion se tiendra à Gand, à mi-distance de Bruxelles et de Middelburg, où le Prince d'Orange vient de s'installer pour suivre de plus près les événements.

Comme Gand vit sous la menace de cette maudite citadelle bourrée de soldats espagnols, le Prince d'Orange envoie à Gand des détachements de ses troupes personnelles pour protéger la conférence qui va s'ouvrir mais il demande, en échange, à pouvoir disposer de quelques « places de sûreté » qui seront également occupées par un détachement de ses troupes.

A propos de ces « places de sûreté », une digression s'impose car le nom de Gravelines, celui de Dunkerque et celui de Nieuport sont cités. On cite même parfois Sluys et Breda. Cette question n'est pas des plus claires parce que le texte même de la « Pacification de Gand » ne contient rien à ce sujet. Cette question a été réglée séparément. Le professeur A. Enno Van Gelder, déjà cité, n'hésite





La façade, toujours actuelle, de l'église de Saint Willibrord. Elle date de 1598 ainsi que l'atteste le millésime inscrit au dessus de la porte d'entrée. (à gauche, passage couvert vers l'Hôtel du Gouverneur).

Photo : Daniel MICHELIS et Michel PENNINGK

pas à dire qu'une seule « place de sûreté » est connue avec certitude et il s'agit de Nieuport (8).

Ce fait est confirmé par l'historien local C. WYBO, déjà souvent cité. Nieuport eut pendant des années une garnison de troupes qui relevaient directement du Prince d'Orange. Un fait semblable n'est pas signalé pour Gravelines. Nous verrons que cette place, comme Dunkerque et bien d'autres, a été effectivement soustraite à l'autorité royale directe mais que son gouverneur, Valentin de Pardieu, la replaça assez rapidement sous cette autorité. Revenons en à la conférence qui s'ouvre à Gand.

La conférence se tint à l'Hôtel de Ville et elle groupait des délégués de Bruxelles (Flandre, Brabant et Hainaut) et des délégués de Middelburg (Hollande, Zélande et associés). Il y a donc, en somme, une délégation du Sud et une délégation du Nord. Comme le font remarquer les modérés historiens actuels, l'accord unanime était loin de régner au sein même des délégations. On discuta ferme pendant dix jours, du 18 au 28 octobre 1576.

Que fallait-il faire ? On savait que Don Juan d'Autriche, successeur de Requesens, était en route par ce long chemin terrestre qui contourne la France par l'est et dont nous aurons à reparler sous le vocable du « Chemin de Ronde espagnol autour de la France », vocable qui était cher au Cardinal de Richelieu. Faut-il recevoir Don Juan comme gouverneur général ? Faut-il continuer à reconnaître l'autorité du Roi d'Espagne ? Ces questions sont à présent débattues. Il y a un point sur lequel tout le monde est d'accord. On ne veut plus de troupes étrangères dans nos provinces et Don Juan d'Autriche sera reconnu comme gouverneur sous cette condition. Sur le plan religieux, on n'arrive pas à se mettre d'accord, les Calvinistes maintenant leurs prétentions pour la Hollande et la Zélande. On laisse la chose en suspens mais la position de l'Eglise Catholique est garantie dans les provinces du sud. Les émigrés pourront rentrer chez eux et leurs biens leur seront rendus. Le Prince d'Orange sera indemnisé pour les frais importants qu'il a exposés antérieurement.

L'accord est conclu le 28 octobre 1576. Comme

pour donner raison aux délégués, les mutins espagnols s'emparent, ce même jour, de Maastricht et y commettent les pires excès. Les délégués reviennent à Bruxelles pour faire approuver l'accord intervenu et, comme pour leur donner raison, sévit à Anvers, du 4 au 8 novembre, la fameuse « Furie espagnole ». Les auteurs les plus modérés admettent un minimum de 2.500 victimes et de 500 maisons détruites ! L'accord est signé à Gand, le 8 novembre 1576, dans la salle de l'Hôtel de Ville qui, depuis lors, porte le nom de « Salle de la Pacification ». Trois jours après, le 11 novembre, la Citadelle de Gand était prise et sa garnison anéantie.

La « Pacification de Gand », dont on a célébré dignement le 400ème anniversaire en 1976, a eu ses défenseurs et ses détracteurs. Ces détracteurs se présenteront comme étant également des partisans de la « Pacification » mais à condition qu'elle soit loyalement appliquée. Puisque le gouverneur de Gravelines, Valentin de Pardieu, va prendre une position en flèche parmi ceux qui ne sont pas des défenseurs sans réserves de la « Pacification », il est bon de dire que la controverse prit naissance dès le début. Les détracteurs disent qu'il s'agit d'une convention, qui n'en est pas une, conclue à la hâte entre des gens terrorisés par la « Furie espagnole ». Les défenseurs disent qu'il est faux de prétendre cela. L'accord était réalisé avant même que n'éclate la « furie » et celle-ci n'est venue que pour prouver aux contractants qu'ils avaient eu raison de s'entendre. Du reste, ce n'était qu'une convention provisoire, destinée à parer au plus pressé. Tout devait être mis au point, à son aise et sagement, lorsque la paix serait revenue dans nos provinces.

La « Pacification » ne s'étendit pas, dès le début, à toutes les provinces et certaines provinces ne furent même jamais touchées. L'accord initial, signé à Gand le 8 novembre 1576, l'était entre les Etats de Brabant, Flandre, Artois, Hainaut, Valenciennes, Lille, Douai, Orchies, Namur, Tournai, Utrecht et Malines, d'une part, et le Prince d'Orange et les Etats de Hollande et de Zélande et associés d'autre part. Le 29 novembre, l'accord fut ratifié par le Prince d'Orange, les Etats de Hollande et de Zélande et les villes de Dordrecht, Delft, Leiden (9), Gouda, Rotterdam, Gorinchem, Alkmaar, Enkhuizen, Schiedam, La Brielle, Woerden, Geertruidenberg, Medemblik, Edam, Monnikendam, Purmerend, Middelburg, Veere, Flessingue et Zierikzee. Comme on le voit, toutes les régions n'étaient pas sous le contrôle initial des Etats. Ainsi, par exemple, Amsterdam ne sera prise par le Prince d'Orange que le 23 novembre 1577, soit un an plus tard. Les provinces de Groningue, Frise, Drente et Overijssel ne rejoindront qu'ultérieurement en ayant été empêchées par leur gouverneur commun (10). La même chose se produisit pour le Luxembourg (11), le Limbourg et la Gueldre qui ne purent rejoindre les Etats. Le 16 décembre 1576, les évêques approuvèrent la « Pacification » et, le 25 décembre (était-ce à l'occasion de Noël ?) la Faculté de Théologie de l'Université de Louvain en fit autant.

A l'approche de Don Juan d'Autriche, les Etats Généraux, réunis à Bruxelles, signèrent, le 9 janvier 1577, un nouveau document appelé « Union de Bruxelles ». C'était une confirmation de la « Pacification de Gand » mais en y insistant sur la fidélité

au catholicisme. Les Etats de Hollande et de Zélande protestèrent contre cette allusion tendancieuse à leur gré. La rencontre entre les délégués des Etats et Don Juan d'Autriche eut lieu à Marche-en-Famenne, à l'extrémité occidentale du Luxembourg (qui demeure entre les mains de l'Espagne). Il est favorablement impressionné, dit-on, par le fait que la grosse majorité des délégués sont des catholiques et qu'ils cherchent à s'entendre avec le Roi.

Puisqu'ils demandent le retrait des troupes étrangères, Don Juan leur accorde cette faveur. Ces troupes, dit-il, vont se regrouper dans les ports des Pays-Bas pour être embarquées à destination de l'Espagne. En réalité, Don Juan, est porteur de plans secrets. Les troupes en question doivent se regrouper dans nos ports et y être embarquées non pas pour l'Espagne mais pour envahir l'Angleterre. Philippe II prépare déjà cette guerre contre la Reine Elisabeth qui a remplacé son épouse Marie Tudor. Mais, le Prince d'Orange, prévenu, réagit aussitôt. Les ports, dit-il, doivent demeurer entre nos mains, les troupes doivent évacuer par la voie terrestre (le « chemin de ronde »). Décidément, le Prince tient aux ports et ceci est à rapprocher de la « place de sûreté » de Nieuport dont nous sommes certains et de Dunkerque et de Gravelines auxquelles nous avons fait allusion. Don Juan ne doit pas être très sûr de sa position pour le moment car il accède à ce désir des Etats et l'expédition contre l'Angleterre est remise (secrètement, bien entendu) à une date ultérieure. Elle ne devait être tentée qu'en 1588 et conduire au « désastre de l'Invincible Armada ».

Le 12 février 1577, Don Juan signe donc le document qui est appelé « Edict Perpétuel de Marche » mais avec la réserve que rien ne peut être innové en matière de religion. Du coup, les délégués de Hollande et de Zélande refusent de signer tandis

que les autres délégués signent le 17 février. La solidité de la « Confédération des Etats » est déjà, dès le départ, bien compromise.

En somme, nous en savons assez pour rejoindre notre troisième gouverneur de Gravelines, Valentin de Pardieu, et voir comment il va se comporter dans cette situation déjà confuse et qui ne cessera de le devenir davantage.

#### Remarque :

Roger DEGRYSE, Membre de l'Académie de Marine de Belgique, qui nous a si aimablement fait partager son érudition en matière de pêche ancienne sur la côte flamande, continue à suivre attentivement notre publication sur Gravelines. Déjà, par deux fois, il nous a fait remarquer que, selon lui, la dénomination néerlandaise exacte est « Grevelinge ». Ecrire « Grevelingen » est, répète-t-il, un « hollandisme ». Les Hollandais écrivent, en effet, « Duinkerken » et non « Duinkerke ». « Wielingen » est également un « hollandisme ». Dans les textes flamands médiévaux, on trouve « Wielinghe ». Nous écrivons Poperinge, Leffinge ou Vlamertinge. Un travail récent publié dans le Tôme 36 des « Wetenschappelijke Tijdingen », édité en 1977, est précisément consacré aux noms des lieux qui se terminent par le suffixe « inghe ». Il nous joint aussi photocopie d'une vieille carte extraite du « Journal de bord du corsaire Plucket », ouvrage consacré à ce corsaire dunkerquois par A. MABILLE de PONCHEVILLE et publié à Paris en 1956. Sur cette carte, apparaît la dénomination « Grevelinge ». Il est un fait que le suffixe « inghe » fut le plus souvent utilisé pour notre ville. Aussi, en remerciant, une nouvelle fois Roger DEGRYSE, nous adoptons, bien volontiers, la solution qu'il nous propose : « Grevelinge(n) ».

#### NOTES

- (1) Bert BIJNENS, déjà cité, mentionne ce fait à propos de Bergues.
- (2) Cette exposition intitulée « Eenheid en Scheiding in de Nederlanden 1555-1585 » se tint au Centre d'Art et de Culture de la Ville de Gand, installé dans le cadre prestigieux de l'ancienne Abbaye Saint Pierre.
- (3) Bert Bijnens, déjà cité, mentionne certains faits dans ses notices locales.
- (4) Le Grand Séminaire de Bruges, 72 Potterierei, possède une magnifique galerie des portraits de tous les évêques d'Ypres.
- (5) Dans le cadre de cette véritable « résistance armée », le Professeur H.A. Enno van Gelder cite un fait peu connu. Un commando fut soigneusement organisé pour s'emparer du Duc d'Albe lui-même pendant sa retraite de la Semaine Sainte à l'Abbaye de Groenendael, en 1568. Un homme de la bande fut arrêté peu avant et, sous la torture, il dévoila le complot (Alg. Gesch. d. Ned. T. V-p. 15).
- (6) Maximilien de Hénin, Comte de Boussu (1542-1578) fut fait prisonnier et libéré après la « Pacification de Gand ». Il devint alors le commandant en chef de l'armée des Etats-généraux, pour le peu de temps qu'il vécut encore.
- (7) Ce n'était pas la première fois. Mais, maintenant, c'est la catastrophe.
- (8) Les Archives du Royaume à La Haye détiennent encore une pièce à ce sujet. Il s'agit d'une lettre adressée, le 6 novembre 1576, par la Ville de Nieuport aux Etats-Généraux au sujet de la prise de possession de la ville par le Prince d'Orange à la suite des pourparlers de Gand.
- (9) Ville dans laquelle a été inaugurée, le 8 février 1575, l'Université Calviniste, dans l'ancien couvent des Sœurs Blanches. Le Brugeois Simon STEVIN (1548-1620) y enseigna.
- (10) Il fallut d'abord s'emparer de ce gouverneur, Gaspar de Robles, le 23 novembre 1576.
- (11) Le gouverneur du Luxembourg, Pieter-Ernst, comte de Mansfeld était un acharné partisan de l'Espagne. Il fut même enfermé lors du coup d'Etat de Bruxelles.

(à suivre)

## DE OOSTENDSE COMPAGNIE : EEN ANDER ASPEKT (II)

door Jan COOPMAN

In een vorig artikel (1) haalden we het geval aan van moeilijkheden onder de bemanningsleden van een Oost-Indiëvaarder vermoedelijk te wijten aan de verscheidenheid van religieuze overtuiging en nationale herkomst, zonder evenwel te kunnen zeggen in hoever dit een geïsoleerd geval was, dan wel een algemene strekking vertegenwoordigde, wat wij wel vermoeden. Een nieuwe archiefvondst (2) geeft een eerste bevestiging van dit vermoeden, gepaard met een aanklacht over de reeds gekende tegenkanting van naijverige buurlanden die tot uiting kwam zelfs voor de oprichting van onze « Generale en Keizerlijke Compagnie in de Oostenrijkse Nederlanden » zoals de officiële benaming luidde (3).

Op 17 mei 1720 wordt een notariële verklaring vastgelegd door de volgende bemanningsleden van het fregat « De Keizerin Elizabeth » : Edward Peirson kapitein, John Acton 1e koopman, E.P. Laurent O'Cahalan aalmoezenier, Jan Willems 1e stuurman, Francis Wood 2e stuurman, John Wheeble kanonnier, Peter Speendelowe 1e schrijver, Bernard de Tredieu (4) passagier, en Christian Stiner 1e chirurg, « que par la permission de Dieu aiant achevé un dangereux voyage qu'ils avoient entrepris... à Moka sur la Mer Rouge dans l'Arabie Heureuse (5) sous la protection et lettres patentes de... notre souverain ils se croyent obligés de l'informer du succes et aventures de leur voyage ».

Bij hun aankomst te Mokka, varende onder de

vlag van Zijn Majesteit die zij onder de hele reis gevoerd hadden, werden zij door de Arabische goeverneur met alle welwillendheid en volle eerbewijzen ontvangen. Hij gaf hen de verzekering van vrijheid tot handeldrijven op gelijke voet met de andere Europese naties. Leden van de Hollandse Oost-Indische Compagnie die in Mokka gevestigd waren « jaloux de cete reception et assurance de commerce et agissants en ennemis ouverts et declares » namen in het geheim alle mogelijke maatregelen om het sukses van deze zo voordelige onderneming te beletten, door het gerucht te verspreiden dat de bemanning van het schip uit niets anders bestond dan zeerovers en kapers en dat zij slechts gekomen waren als spionnen met het doel de inwoners te plunderen, en waarvan zij spoedig zouden ondervinden « les tristes et facheux effets s'ils n'empechoient les comparants dans leur commencement, et de plus que le port d'Ostende n'estoit connu que pour un endroit de retraite de telle sorte de gens (6) ». De goeverneur en notabelen weigerden geloof te hechten aan deze valse geruchten. Toen de Hollanders zagen dat hun kwaad opzet geen sukses kende namen zij het besluit andere middelen aan te wenden. Ze schreven een brief aan de koning van Arabië om hem te overtuigen de kwade geruchten te geloven. Ze nodigden de aldaar wonende Turken uit zich aan hun zijde te scharen en de geruchten te bevestigen eraan toevoegend, dat zelfs indien de comparanten geen vijandige daden stelden, hun keizer en koning gekend was als een gezworen vijand van hun profeet Mohammed en van zijn wet en godsdienst; men kon niets goeds of voordeligs verwachten van een natie die verslagenheid en terreur verwekt had met zijn roemrijke overwinningen tegen de Turken, noch van iemand die de wereldheerschappij nastreefde en de bewoners van dit land hetzelfde lot wilde laten ondergaan door hen te onderwerpen aan zijn juk. Zij bezwoeren de koning van Arabië hen de toegang tot zijn havens te ontzeggen.

(1) NEPTUNUS/Info Marine - Jaargang 25 Nr. 168.

(2) Rijksarchief Brugge, Notariaat Van Caillie Depot 1940, boek 21 akte 15.

(3) Ter herinnering : het stichtingsoktrooi van de Oostendse Cie werd op 19 december 1722 ondertekend. Cie werd op 19 December 1722 ondertekend.

(4) Jean Baptiste Julien, zoon van François René notaris te St Malo, en van Thomasse Le Breton, was zoals zijn naam laat vermoeden afkomstig uit Bretagne. Reeds in 1718 wordt hij als poorter van Oostende vermeld. Het huwkontraat tussen hem en Marie Elisabeth d'Osterstein (dochter van baron Joseph François, « major » van de stad, en van Anna Margareta Dorothea Von Bucholz) werd ondertekend op 10 februari 1728. Op 16 november 1720 koopt hij van Jacob Dominicus Borm het ambt van baljuw van de stad.

(5) Het Arabia Felix uit de oudheid, huidige Noord- en Zuid-Jemen.

(6) Wellicht leefde bij « de Hollanders » de herinnering voort aan de tijd toen zij een goede 70 jaar eerder, bestendig een eskader schepen op de Vlaamse Banken moesten in stand houden om de kaperij vanuit Oostende af te remmen.

Als gevolg van dit alles kwam er een brief van het Hof aan de gouverneur van Mokka gericht, waarbij deze de opdracht kreeg de comparanten van nabij te volgen en hen heimelijk elke onderneming te beletten. Deze brief werd in bijzijn van de comparanten in volle Divan (7) voorgelezen, waarna de gouverneur hun patentbrieven opvroeg.

Dezen werden hem gebracht en door de voltallige vergadering met de meeste eerbied aanvaard behalve door de Hollanders die poogden de gouverneur ertoe over te halen hen de brieven in het geheim te laten onderzoeken in hun faktorij. Dit weigerden de comparanten onvoorwaardelijk.

Na het onderzoek in de Divan draaide heel de zaak in ons voordeel mede door de hulp van de Fransen en andere naties in Mokka gevestigd die onze zaak gunstig gezind waren. De gouverneur en notabelen lieten de koning weten dat zij overtuigd waren van de rechtvaardigheid van de onderneming en dat de kapitein en zijn officieren reeds eerder in de stad geweest waren en hun gedrag zowel vroeger als nu onberispelijk was, dat zij bijgevolg in overeenstemming met hun plicht tot getrouwheid die zij hun prins verschuldigd waren en in alle rechtvaardigheid, verplicht waren de vijanden van de comparanten tegen te spreken en alle kwade geruchten teniet te doen als zijnde vals en verzonnen. Men mocht bijgevolg de comparanten niet beletten handel te drijven, noch hen de toegang ontzeggen tot een vrijhaven zoals Mokka.

Hiermee werd definitief een punt gezet achter de hele zaak. Er werd een stevige handel gevestigd op eenzelfde voet als de Engelsen en Hollanders, met de vrijheid de keizerlijke vlag te voeren in de faktorij van de comparanten in het midden van de stad gelegen.

De comparanten verklaarden verder dat de koning van het eiland Juanna (Anjouan) gelegen tussen de kust van Mozambique en Madagascar hen veerd had met een bezoek aan boord waarbij zij hem een schitterend maal opdienden.

De koning van Cananor op de kust van Malabar (8) zond zijn sekretaris om hen te feliciteren bij hun blijde aankomst, met zijn verzekering van alle bijstand en vriendschap. Te Mangabië langs dezelfde kust werden zij door de gouverneur van dit koninkrijk van alle nodige voorraad voorzien, en kregen ze van hem de toelating om een faktorij op te richten te Calicut of een andere haven onder

zijn heerschappij, met gunstige voorwaarden voor hun handel die van dag tot dag meer winstgevend werd.

Het sukses van deze ondernemingen werd in zekere mate teniet gedaan door de opstandige geest van de Vlaamse matrozen die noch de tucht, noch dergelijke lange reizen gewoon waren en die samenzwoeren tegen hun officieren om met geweld te verkrijgen dat wat geen enkele andere natie aan haar matrozen toekent. Dit alles zou Zijn Majesteit kunnen vermijden met een degelijke ordonnantie en reglement, en de nodige macht voor de officieren om deze ten uitvoer te brengen.

Het zou ten andere ook de rampspoedige toestanden voorkomen die de comparanten gedurende de reis beleefd hadden, waarbij zij gedwongen waren gedurende meerdere weken, dag en nacht wapens te dragen om de wrede plannen en gevaarlijke samenzwering te ontzenuwen die de Vlaamse matrozen opgevat hadden om de onderneming volledig te laten mislukken.

De comparanten verklaarden zeer goed op de hoogte gebracht te zijn dat het aan alle keizerlijke schepen verboden was, in Oost-Indië havens aan te doen die tot de Engelsen of Hollanders behoorden daar deze naties ons niet toelieten verse levensmiddelen in te slaan, noch zelfs vers water te putten of het nodige hout te hakken. Tijdens de reis werden zij ook nog lastig gevallen door don Manuel Souza Tavarres, gouverneur van Pernambuco in Brazilië onder de Portugese kroon. Hij ontzegde hen alle verse voorraad omdat de comparanten weigerden te naderen tot binnen kanonschot van zijn forten: zij hadden namelijk vernomen dat hij tegen hen een snoed plan koesterde en dit bleek overduidelijk toen hij enkele bemanningsleden liet overmeesteren en vasthouden. Hij weigerde ze op vrije voet te stellen, zelfs nadat hierop aangedrongen werd in naam van onze keizer.

Tot zover het relaas van de officieren, waardoor wij eens een andere klok horen luiden.

Op 19 september 1720, terwijl « De Keyserinne » gemeerd lag langs de nieuwe kaai, ontstond er 's nachts een geweldige storm zodat rond 4 uur 's morgens de meetrossen sprongen. Het fregat dreef af naar een zandplaat op de Westkant van de haven waar het door het stoten lek geslagen is en gezonken. Dit volgens een verklaring van Francis Wood, stuurman, en matroos Gian Apostolo (die met Griekse letters zijn naam tekent) (9).

(7) Vergadering van de sultan en zijn raad.  
(8) Westkust van India.

(9) RAB Not Van Caillie Depot 1940, boek 21 akte 45.



# Le fin du Royal Oak

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

*Il y a quarante ans, débutait la deuxième guerre mondiale. Elle allait durer près de cinq ans. Prirent part à cette guerre à peu près tous les bâtiments figurant sur les albums des flottes de combat du monde entier. Pendant près de cinq ans, on vit sur toutes les mers du globe se battre et mourir des marins sous vingt pavillons différents.*

*A l'occasion de cet anniversaire, Neptunus se propose de présenter ou de rappeler à ses lecteurs au cours de ces prochains mois, certains des faits les plus saillants de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale.*

*Il ne sera pas question de raconter ou simplement d'énumérer toutes les batailles navales de cette guerre. Notre propos est plutôt d'épingler et de souligner ce qui dans une guerre pareille a présenté de l'intérêt sur le plan humain, les épisodes où la valeur d'un chef ou d'un équipage a permis de forcer une décision incertaine, de gagner une partie hasardeuse.*

*Car la guerre sur mer n'est pas exclusivement une affaire de bateaux, c'est surtout et avant tout une affaire d'hommes.*

NEPTUNUS.



Le kapitän-leutnant (lieutenant de vaisseau) Gunther Prien, commandant du sous-marin U-47, était en train de déjeuner au mess de la base de Wilhelmshaven en compagnie de son chef de flotille, lorsqu'un officier le pria de bien vouloir interrompre son repas et le suivre sur le champ chez l'amiral Doenitz, grand-maître de l'arme sous-marine allemande.

Que pouvait bien lui vouloir l'amiral ?

Commandant de sous-marin depuis un an, de tempérament désinvolte, audacieux, romanesque, mais bon entraîneur d'hommes, Gunther Prien auquel son courage impétueux avait valu le surnom de « petite tête chaude » ne voyait rien à se reprocher. Il se savait bien noté, n'avait jamais eu d'accrochages d'aucune sorte avec ses supérieurs et il venait de rentrer à la base en arborant à son périscope les dix petits guidons représentant autant de bâtiments de commerce ennemis envoyés par le fond au cours de sa dernière sortie, pour un total de 66.000 tonnes.

Cela se passait le premier dimanche d'octobre 1939. La guerre était vieille d'un mois à peine. Que

pouvait bien vouloir l'amiral Doenitz au lieutenant de vaisseau Prien ?

1. — Celui-ci allait le savoir bientôt. Le temps de monter à bord du navire — dépôt « Weichsel », de pénétrer dans la cabine de l'amiral, de claquer les talons et de prononcer le sacramentel « Melde mich gehorsamst zu Stelle » (« A vos ordres ! »). Il allait, tout de suite, être rassuré. L'amiral n'avait rien contre lui. Il lui serra la main et l'entraîna amicalement vers une table où deux officiers étaient penchés sur une carte. La carte de la rade de Scapa Flow.

La rade célèbre, où la flotte allemande s'était sabordée en 1918 et que les Allemands avaient tenté de forcer au cours de la première guerre mondiale pour attenter à la sécurité de la Home Fleet, s'étalait devant eux, poche au dessin compliqué, enfermée dans une ceinture d'îles déchiquetées, les Orkneys (Orcades), tout là-haut à une vingtaine kilomètres au nord de l'Ecosse.

— Vous voyez, lui expliqua l'amiral en les pointant sur la carte, les sept entrées de la rade. Pendant la dernière guerre, les Anglais y avaient établi



Gunther PRIEN

des barrages et il y a toutes les chances pour qu'ils y soient à nouveau. Mais il y a tout de même un moyen de s'y faufiler sur un point où il devrait être possible de pénétrer au renversement de la marée.

Et il lui montra la passe ouvrant sur l'Est, le Holm Sound, barré lui même par la petite île de Lambholm qui le divisait en deux passes plus étroites, le Skerry Sound et, plus au nord, le Kirk Sound.

Les Anglais avaient concentré à Scapa Flow la majeure partie de leur flotte de guerre et celui qui parviendrait à s'y introduire était certain de faire un « carton ». L'Allemagne avait déjà tenté l'entreprise au cours de la première guerre mondiale et avait échoué. Deux U-Boote s'étaient perdus corps et biens avant d'avoir réussi à forcer les défenses de Scapa. C'est dire que les difficultés ne manquaient pas ; les risques non plus. Si Doenitz chargeait Prien de cette mission, c'était en raison de la valeur reconnue de celui-ci.

— Je ne vous demande pas de répondre maintenant. Emportez ce dossier, étudiez-le et prenez votre décision. Vous êtes libre d'accepter ou non, et même si vous refusez, je ne vous en tiendrai pas rigueur. Je voudrais cependant avoir votre réponse dans les quarante-huit heures.

Prien replia les cartes, les glissa dans une grande enveloppe, salua et sortit ayant sous le bras les éléments de sa gloire ou de sa mort.

Ayant été prévenir sa femme de son prochain départ — sans lui dire pour où, bien entendu —, il rentra à la base et se plongea dans une étude approfondie du dossier. Celui-ci comprenait tout ce qu'il devait savoir : un épais rapport sur les défenses de Scapa

en 1914-18, des photos aériennes prises un mois plus tôt et montrant le Flow parsemé de cuirassés et de destroyers, un rapport sur les routes de shipping, les patrouilles anglaises locales, le balisage des côtes et les courants marins, une série de photos montrant les obstacles gardant les accès du Flow, etc...

Au cours des vingt-quatre heures qui suivirent, il apprit presque par cœur tous les détails du chemin à parcourir depuis l'entrée du Holm Sound jusqu'au débouché en rade de Scapa Flow : telle route à tel cap sur telle distance, puis changement de direction et nouvelle route durant tant de temps avant de prendre un nouveau cap... sans oublier le plus délicat, le passage d'une chicane constituée de trois blockships, vieux bateaux mouillés au milieu du Kirk Sound de telle manière qu'il fallait décrire une serrée pour la franchir.

Il en arriva à la conclusion de l'amiral. Avec de l'adresse et de la chance, un sous-marin devait pouvoir se faufiler entre les épaves et la côte pour autant qu'il n'y ait pas de réaction ennemie.

Le lendemain à 14 heures, Doenitz reçut la visite de Prien, auquel il demanda simplement :

— Oui ou non ?

— C'est oui, Amiral.

— Bien, préparez votre navire. Je déciderai du jour et de l'heure, plus tard.

Les dés étaient jetés.

2. — Une semaine plus tard, le 8 octobre, l'U-47 larguait ses amarres et s'engageait dans le golfe de Jahde et la mer du Nord en direction de la pointe septentrionale de l'Ecosse. Un premier jour ensoleillé, suivi d'une forte dépression venant d'Islande qui, durant quatre jours, balotta l'équipage du sous-marin sur les vagues. Par moments, on apercevait la fumée d'un cargo, et les gens de quart s'étonnaient de ce que leur commandant, en général si agressif, ne l'attaquât pas.

Ce n'est que quatre jours après le départ, le 12 octobre au soir, alors qu'ils étaient arrivés à pied d'œuvre, que Prien sentit le moment venu d'informer son équipage de la mission qui leur avait été confiée. Il ne s'agissait plus maintenant d'arraisonner des cargos, de les faire évacuer et de les envoyer par le fond. On allait cette fois en découdre avec les « big boys » qui se croyaient bien à l'abri entre leurs îles.

— Demain, nous tenterons de pénétrer à Scapa Flow, expliqua-t-il à ses hommes. Tout le monde va se reposer sauf les hommes de quart et à 16 heures un repas chaud sera servi. Prière d'éteindre les lampes inutiles. Interdiction de se déplacer sans motif et de fumer. Silence absolu pendant l'opération. Compris ?

— Jawohl, Herr Kapitän, répondirent les hommes d'une seule voix.

Et l'U-47 s'endormit peu à peu, posé sur la vase froide de la mer du Nord.

Dans la matinée, Prien, qui dormait dans sa couchette, est réveillé par le chef-mécanicien Wessels.

— Commandant, nous avons découvert de l'eau de mer dans le circuit de graissage du diesel bâbord. On ne peut pas continuer comme cela. Il faut réparer.

— Combien de temps cela prendra-t-il ?

— Je ne sais pas commandant. Cela dépend où se trouve la fuite d'huile. Entre deux et dix heures.

Nous ferons au plus vite.

— J'y compte bien, répondit Prien, d'un ton sec. Vous autres techniciens vous avez toujours des problèmes. Qu'il y ait ou non de l'eau dans l'huile, ce sous-marin partira pour sa mission à 19 heures.

Débrouillez-vous d'ici là, sinon ce sera votre fête.

Le repas chaud promis fut servi à 14 heures. A 18 heures, Wessels vint annoncer à Prien, toujours penché sur ses cartes, que l'avarie était réparée. A 19 heures, l'équipage aux postes de combat, l'U-47 s'arracha de sa vase. Un rapide tour d'horizon au périscope : la mer est vide. « Surface ! »

3. — Encore faut-il prendre des précautions. Une aurore boréale illumine dangereusement les abords du Holm Sound. Accoté contre le pavois de la baignoire, le col de son manteau de cuir relevé autour d'un foulard de soie, sa casquette blanche enfoncée jusqu'au yeux, Prien regardait de tout ses yeux. L'heure n'était pas loin de sonner. Le sel séché lui grattait la figure et la fumée d'échappement des diesels poussée par le vent lui offensait les narines. Et, chaque fois qu'une traînée d'aurore boréale éclairait le ciel, il sentait la peur lui tenailler le ventre lui rappelant pour la nième fois qu'on était un vendredi 13.

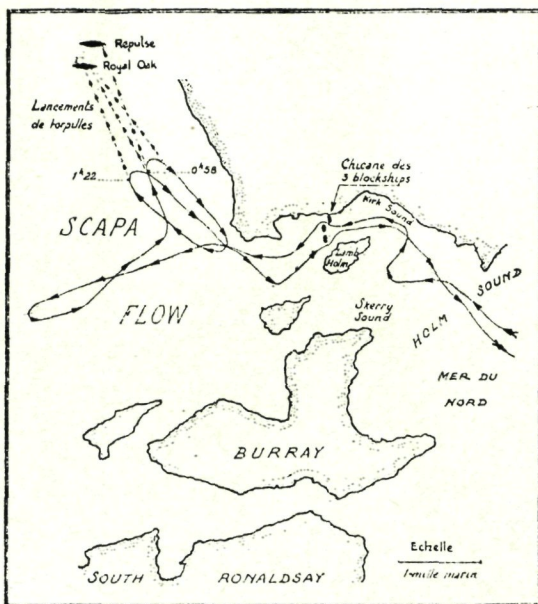
Vers 23 heures, alerte : un cargo double Rose Ness, à l'entrée du North Sound. « Plongée », hurla-t-il. Une demi-heure plus tard, l'U-47 émerge à nouveau ; l'heure est venue d'embouquer le détroit.

Et à présent que le long fuseau noir pénétrait dans les eaux hostiles et confinées des Orcades, Prien percevait les senteurs de la terre, cette terre où son sort et sa vie et ceux de son équipage allaient se jouer.

Si, depuis la veille, il en a minutieusement étudié les approches, il n'a pu se livrer à cet examen que de loin et la vue du premier « blockship » qu'il aperçoit lui donne à croire qu'il est déjà dans le Kirk Sound. Mais l'épave est isolée et à demi coulée, alors qu'il sait devoir en trouver trois sur sa route. Il s'est donc trompé, comme le lui confirme au même moment son officier de navigation en portant sur la carte le point estimé : il s'est engagé dans le Skerry Sound, la passe sud, impraticable.

— Barre à droite toute, venez au 20°, cria-t-il. Barre à droite toute pour l'U-47 qui, après avoir longé l'îlot de Lambholm, se retrouve enfin dans le Kirk Sound, étroit chenal qui, par endroits, ne mesure même pas un demi-mille et dans lequel il va falloir manœuvrer.

Prien est bon manœuvrier et le moment est venu pour lui d'utiliser ses talents. Le courant qui l'entraîne à « une vitesse incroyable » constitue un handicap terrible. Un bateau peut toujours se défendre contre un courant debout. Contre un courant



Le trajet suivi par l'U 47

arrière, seule la vitesse accélérée permet au gouvernail d'agir. Mais comment se lancer dans une passe aussi étroite, lorsqu'il faut, de surplus, serpenter entre les éléments d'une chicane ?

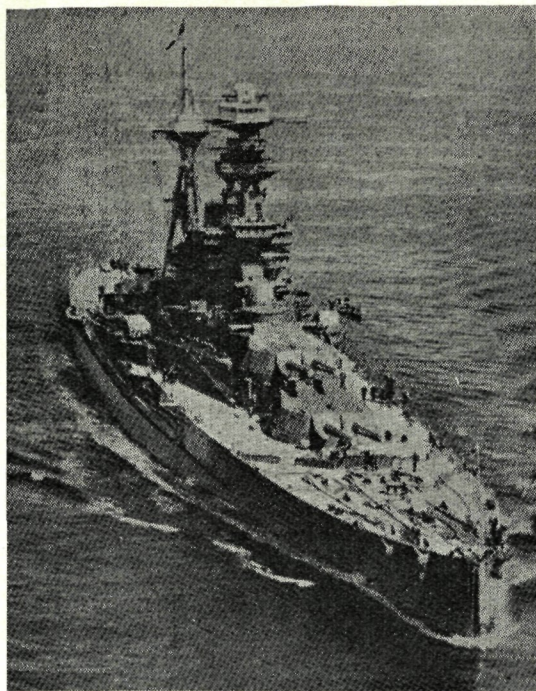
C'est là que l'étude minutieuse de la carte va porter ses fruits. Aidé de sa mémoire prodigieuse, Prien en connaît les moindres détails.

A 0 h 15, l'U-47 s'engagea dans le chenal. Aucune lumière ne brille sur la côte ou sur les « blockships » qu'on apercevait maintenant. Prien du manœuvrer sa barre et ses moteurs énergiquement pour ne pas être dépalé par le courant. Comme il venait de passer le premier « blockship » et allait abattre sur babord, il vit se tendre devant lui à 45° sur la mer, la chaîne d'ancre du suivant. Il joua des deux hélices, stoppa babord, conserva tribord avant doucement et mit la barre à gauche toute.

A un moment donné, il sentit la quille de son bateau racler le fond rocheux. Il toucha même la redoutable chaîne d'ancre. Mais tout à coup, le courant mollit et bien vite les falaises menaçantes furent sur l'arrière. La vaste baie de Scapa Flow, l'imprenable mouillage de Scapa Flow, brillamment illuminée par l'aurore boréale, s'étendait devant lui et ses tubes lance-torpilles.

Il ne put s'empêcher de penser à ce moment là au sabordage ignominieux de la Flotte de haute mer allemande en 1918 dans cette même baie, où ses devanciers Emsmann et Henning avaient échoué en tentant de forcer les passes, et dont les os rongés par les crabes pourrissaient dans le fond à quelques milles de là... Pour l'instant, il n'y avait que deux choses à faire : trouver l'ennemi et l'attaquer.

L'U-47, ses diesels à petite allure, avançait avec précaution, tel un loup dans un pâturage bien garni. Dans la baignoire, tous écarquillaient les yeux dans la nuit redevenue sans lune. En face de lui, le mouillage de Cava où il espérait trouver des croiseurs.



Le Royal-Oak en pleine mer.

C'est, en effet, à ceux-ci qu'il a mission de s'attaquer. Aux croiseurs plus faciles à déplacer que les « grosses bêtes » et qui figurent parmi les pires adversaires des sous-marins.

Mais, apparemment, il n'y a personne à Cava. Coïncidence ? Méfiance de la part des Anglais ? La rade de Scapa Flow est loin d'être aussi habitée que s'y attendait Prien. « Mon Dieu, pensa-t-il, serait-ce possible que la Flotte ait juste choisi cette nuit pour partir en manœuvre ? ». Et, mettant sa main dans sa poche, il froissa avec colère le message de Doenitz signalant les bateaux anglais.

Il vira de bord, revint vers l'est puis, apercevant enfin des silhouettes de navires de guerre au nord, dans la baie proprement dite, il se dirigea vers elles. Il en compta deux, formes massives parallèles l'une à l'autre et cachant des destroyers mouillés plus au nord, dans le fond de la baie. Ce sont deux cuirassés, le « Royal Oak », de 29.150 tonnes et, derrière lui, le « Repulse », de 32.000 tonnes.

4. — Il est maintenant 0 h 58. Parvenu à trois quart de mille des collines de l'est, l'U-47 vient au nord, réduisant sa vitesse pour faire moins de sillage et de bruit. Le « Royal Oak » est le plus près, le « Repulse » est derrière. Prien donne l'ordre de lancer quatre torpilles, trois sur le « Royal Oak », la quatrième sur le « Repulse ».

— Feu !

Un claquement métallique se fait entendre suivi du bouillonnement d'air du départ de chaque torpille tandis qu'Endrass, le second de l'U-47, les yeux rivés sur son chrono, compte les secondes. Enfin, une gerbe d'eau jaillit à l'extrémité droite des deux objectifs, le plus rapproché masquant partiellement l'autre. Trois minutes se sont écoulées depuis le lancement des torpilles. Celle destinée au « Re-

pulse » a touché et sauté. Mais silence complet quant aux trois autres.

— Mais, nom de D... où sont-elles passées, cria Prien. A gauche toute, en avant toute, tubes arrière parés. Endrass, descendez et vérifiez si ces maudites torpilles sont bien réglées à 6 mètres.

Endrass s'affala par le panneau, et l'U-47 fit demi-tour pour se remettre en position. Il en profita pour envoyer une torpille d'un tube arrière sur le navire le plus proche, le « Royal Oak ». Mais, cette fois encore, il ne se produisit aucune explosion. Prien constata avec stupéfaction que l'alerte ne semblait pas donnée à bord du cuirassé et qu'aucune lumière n'apparaissait. A n'en pas croire ses yeux ! Pourtant, ce navire n'était pas imaginaire. Les autres officiers le voyaient aussi. Les torpilles devaient être défectueuses.

Il n'y avait rien d'autre à faire que de recharger les tubes en espérant que les torpilles de réserve fonctionneraient mieux. Tandis que l'équipage rechargeait les tubes sous la supervision impatiente d'Endrass, le sous-marin se dégagea vers le sud,

L'U 47 appartenait à la flotille « Le Taureau », dont on aperçoit l'emblème sur la « baignoire » du bâtiment. Après son raid, Prien fut surnommé par ses pairs le « taureau de Scapa Flow ».





décrivant une large ellipse, avant de revenir à son point de lancement. Vers 1 h 20, il se retrouve à peu près au même point que lors de sa première attaque.

A bord, la tension atteint son point extrême. On évite de prononcer des paroles inutiles. Chacun des membres de l'équipage sait exactement ce qu'il a à faire. Chacun sait aussi que la chance ne repassera pas une troisième fois. C'est au milieu d'un silence épais que Prien donne, une fois encore, le signal : « Feu ! » Cette fois, c'est une bordée de trois torpilles qui s'élancent vers la silhouette toujours immobile du « Royal Oak ».

5. — Trois minutes se passent, trois minutes d'une attente anxieuse.

Prien commençait à croire que c'était encore raté, lorsqu'une superbe gerbe d'eau s'éleva un peu à l'avant de la grosse cheminée, puis une seconde au milieu, et la troisième plus en arrière produisant une longue flamme orange. Les trois détonations résonnèrent successivement à travers la vaste baie. Cette fois, il avait fait mouche. Les torpilles avaient même dû toucher une soute à munitions car l'explosion est suivie d'un effroyable grondement et, dans une colonne d'eau, de flammes, de fumée et de débris de toutes sortes, le cuirassé sauta avant de s'engouffrer dans la mer avec le contre-amiral Blagrove et les deux tiers de son équipage de douze cents hommes.

Prien dispose encore de cinq torpilles. Va-t-il les utiliser ? Il l'envisage à un moment, puis y renonce. Toute la rade est maintenant éveillée, les projecteurs donnent en tous sens, les destroyers se mettent en chasse. Pas question de demeurer plus longtemps sur les lieux.

Il était 1 h 28 du matin. « A gauche toute, les machines avant 2/3 de puissance, cap 135° ». Et le sous-marin reprit, à l'envers, la route du Kirk Sound. Quoique plein de son triomphe, Prien ne pouvait se défendre d'une certaine tristesse, celle de tout marin qui voit périr ses semblables, même ennemis. Il était, en outre, anxieux au sujet des violents courants de marée qui l'attendaient dans la passe.

Au moment de s'y engager, en doublant la pointe de Skaildaquoy, l'U-47 s'y heurte. Ils sont encore plus forts que prévu. Comme, d'autre part, la mer est complètement basse, Prien se rend compte qu'il lui faut passer par le chenal le plus large, entre Lamb Holm et le « blockship » du sud, au lieu de suivre la route qu'il a prise à l'aller, où il ne trouverait certainement plus assez d'eau.

6. — La puissance de ses diesels au maximum, les échappements des moteurs grondant, le sous-marin, naviguant à plus de seize nœuds, pointait son étrave au milieu de la passe de droite, lorsque subitement la vague d'étrave s'aplatit et le bateau parut freiné.

Engueulade rapide pour le chef-mécanicien qui n'y était pour rien. Les moteurs donnent au maximum. Et réalisation brutale de la situation. La quille touchait la vase du fond et, comme la marée descendait, l'U-47 se retrouverait bientôt à sec sur les hauts-fonds de Lamb Holm, prêt à être capturé

intact par la première patrouille de « Royal Marine » venue.

Le cœur dans la gorge, Prien et ses hommes se sentirent pris au piège. On n'allait pas finir comme cela, aussi bêtement, après avoir détruit l'une des plus belles unités de la Royal Navy. Près d'une demie heure durant, on frôla le stade de la panique à bord, jusqu'au moment où, ayant manœuvré désespérément sa barre de babord à tribord, Prien parvint à arracher son navire de ce maudit banc de vase. Il était 2 h 15 du matin, le 14 octobre,

Il ne demanda pas son reste et choisit de regagner sa base le plus rapidement possible. Pendant longtemps, il verra les lueurs de Scapa Flow. Ce n'était évidemment pas le « Royal Oak » qui éclairait ainsi la rade. Le cuirassé était coulé et la mer avait eu raison des incendies qui avaient éclaté à bord.

Mais on devait saupoudrer l'endroit de grenades sous-marines et tous les projecteurs de la côte et des bateaux inondaient la rade de leurs faisceaux lumineux.

A 6 h 30, l'U-47 se trouve à une trentaine de milles au nord d'Aberdeen où il plonge et se pose sur le fond pour laisser reposer quelque temps ses diesels fatigués. Puis il se remet en route en suivant le chemin des écoliers, cap du sud. Il n'a plus de raisons de ménager ses munitions et voudrait bien lancer ses dernières torpilles contre quelques cargos longeant la côte. La chance ne sera pas au rendez-vous. Loin de là. Sur le chemin du retour à Wilhelmshaven, le gyrocompas du sous-marin dérailla et il s'en fallut de peu que le sous-marin ne se perdit sur un champs de mines allemand.

7. — A 11 heures du matin, le 17 octobre, l'U-47 entre triomphalement dans Wilhelmshaven aux flonflons d'une musique militaire. Doenitz et le commandant en chef lui même, l'amiral Rader, sont venus accueillir le triomphateur. Les talons claquent, les bras se dressent pour le salut hitlérien et les poignées de main s'éternisent. Mais une surprise attend les vainqueurs : à 15 heures l'équipage de l'U-47 au grand complet monte à bord de l'avion personnel du Führer.

A Berlin, Hitler remet solennellement à Prien la cravate de chevalier de l'Ordre de la Croix de Fer. C'est la gloire, une gloire méritée par un fait d'armes auquel Winston Churchill lui même, beau joueur, rendit hommage en connaisseur : « Lorsqu'on considère que, pendant la dernière guerre, ce mouillage n'avait pu être attaqué, ce forcement des passes par un U-Boot représente un exploit d'une audace et d'une technique remarquables ».

A la suite du brillant raid de Prien, la Home Fleet dut aller chercher refuge ailleurs qu'à Scapa, en attendant que les défenses fussent renforcées. La « petite tête chaude » avait démontré au monde que la menace sous-marine restait réelle, en dépit de l'invention de l'Asdic, et que malgré, une impuissance forcée de vingt ans, l'Allemagne disposait de tous les atouts pour faire peser cette arme d'un poids maximum dans la guerre qui venait de commencer.

Lorsque Gunther Prien périt sous les grenades sous-marines d'un destroyer anglais, au large de l'Islande, dix-neuf mois plus tard, l'Allemagne put à juste titre pleurer l'un de ses héros.

# De zee en de kunst

## LOUIS VERBOECKHOVEN

door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis

Met de figuur van Louis VERBOECKHOVEN zijn we weer midden in de 19e eeuwse Belgische marineschilderkunst beland. Het is een onderdeelje van onze nationale kunst dat tot nog toe zo goed als niét bestudeerd werd. Alleen ARTAN geniet sinds lang in bredere kunstkringen de nodige waardering, al is hij uit marine-documentair standpunt niet zo interessant, dit vanwege zijn nogal vrije, impressionistische techniek. Maar mensen als P.J. CLAYS, F. & A. MUSIN, H. SCHAEFELS, R. MOLS, E. LINNIG en L. VERBOECKHOVEN zijn pas sinds kort aan hun herontdekking toe. En niet alleen in ons landje.

Louis VERBOECKHOVEN werd in 1802 te Warneton geboren. Zijn vader, de uit Brussel afkomstige beeldhouwer Barthélemy VERBOECKHOVEN genoot tijdens zijn leven enige faam. Het was eerder toevallig dat hij te Warneton was komen wonen en in 1815 zou hij trouwens met zijn gezin naar Gent verhuizen.

Met een beeldhouwer als vader waren Louis en zijn oudere broer Eugène (1798-1881) als het ware voorbestemd om een kunstenaarscarrière op te bouwen, wat dan ook gebeurde: Eugène werd portrettist en dierschilder. Zijn zorgvuldige composities met vee — schapen in het bijzonder — bezorgden hem regelrechte wereldroem en nu nog staat Eugène VERBOECKHOVEN internationaal zéér hoog gekwoteerd.

Louis, die het vak van zijn vader en zijn vier jaar oudere broer leerde, koos echter de marineschildering als specialiteit. Een gelukkige keuze, want de schaduw van de oude, legendarische Balthasar SOLVYNS (1760-1820) daar gelaten, bood de Belgische marineschilderkunst in die dagen geen al te schitterend beeld. We mogen terecht van een leegte spreken. Die leegte nu, kwam Louis VERBOECKHOVEN als een der eersten opvullen. Samen met hem was er nog de marinist Henri LEHON, die ook dringend aan herwaardering toe is. De hele eeuw door zou België echter maar bitter weinig gespecialiseerde marineschilders kennen. De échte zijn op de vingers te tellen. We noemden hoger al hun namen.

\* \* \*

Het ondernemen van studiereizen langs de Noordzeekusten en de rivieren, gewapend met schetsboek of schildersgerief waren klassieke bezigheden van een jonge marineschilder uit die dagen. Louis VERBOECKHOVEN week dan ook niet af van dit vaste, zeg maar noodzakelijke gebruik. Voorstudies, tekeningen of olieverfschetsen, uitgevoerd langs de kusten en stromen van België, Nederland, Frankrijk of Engeland, duiken zo nu en dan eens op in de veilingshuizen. Oorspronkelijk berustten ze in het atelier waar vele dienden als inspiratie voor uiterst verzorgde ateliermarines.

Van 1827 af was VERBOECKHOVEN te Brussel gevestigd. Zijn eerste adres was er de Terarkenstraat 1157. Van meetaf aan werden zijn marines zeer gezocht door verzamelaars. In het Brusselse salon van 1827 stelde hij twee zeezichten voor: « Mer houleuse; sur l'avant-plan un bateau brançon à la voile, plusieurs navires dans le lointain » en « Mer calme; sur le devant un bateau pêcheur, au delà plusieurs autres navires ».

In de volgende jaren schoof de belangstelling voor de kunst enigszins naar het achterplan, gezien de woelige politieke ontwikkelingen die tot de onafhankelijkheid van België zouden leiden. Eugène VERBOECKHOVEN zou trouwens een actieve rol gespeeld hebben in de opstand tegen het Hollands bewind. Wat Louis deed weten we niet, maar in het Brusselse salon van 1833 was hij er alweer bij met één marine. Maar doeken, 1831 gedateerd, zijn me gekend.

Over zijn eigenlijke carrière valt er feitelijk maar weinig markants te vertellen: ze had weinig ophefmakends rond zich. Klassiek waren zijn deelnames aan de « Driejaarlijkse salons » te Brussel, aan de salons in de provinciesteden en aan deze in het buitenland. Deze elk jaar opnieuw terugkerende evenementen noopten Louis VERBOECKHOVEN net als zijn collega's-kunstenaars tot een intense productie, waarbij de esthetische opvattingen door hemzelf althans nimmer in twijfel werden gesteld.

De internationale waardering die hij genoot uitte zich in onderscheidingen die hij behaalde o.m. te Brussel, Cambrai, Arras en Lille, en in de aanstelling tot lid van de Amsterdamse academie.



**VISSERSVAARTUIGEN OP DE OOSTERSCHELDE**

Een prachtig voorbeeld van de talrijke estuarium-marines van VERBOECKHOVEN: kleine vissersbootjes en enig menselijk bedrijf langs de oever op het voorplan, enkele scheepjes in het midden van de stroom, wazige horizon met sfeervolle hemel. De vredige stemming die de voorstelling oproept maakt het doek zeer bekoorlijk.

**SCHEPEN OP BEWOGEN ZEE VOOR DE KUST**

Oostende-Kunsthandel « Oude Glorie »

Een bijzonder wel geslaagde voorstelling. Een romantisch werk vol diagonalen, dynamisch en energiek. De zeepartij is meesterlijk en getuigt van onvervalst vakmanschap. Het water, opgezwiept door de wind en afwisselend belicht en overschaduwd, verleent het werk een bijzondere dimensie.





#### VISSERSBOOTJES BIJ EEN STAKETSEL VOOR DE HOLLANDSE KUST

Een voorbeeld van het genre paneeltjes die men frequent kan ontmoeten: tamelijk stereotype voorstellingen, niet zo heel fijn afgewerkt, maar duidelijk toch geen tweederangswerk. VERBOECKHOVEN moet ze bij wijze van spreken aan de lopende band gemaakt hebben. Het is in dat genre dat er mijns inziens veel vervalsingen circuleren.

Bladerend in de vergeelde catalogi van de vroege Brusselse salons vonden we volgende marines van Louis VERBOECKHOVEN terug:

- 1836: Bij ebbe (dat hij voor 2.000 F zou verkocht hebben);
- 1839: Bewogen zee; vissersboot langs de kust, een schoener in zee.

Dergelijke vroege werken sloten nog nauw aan bij de romantische traditie: dit kwam zowel tot uiting in de bestudeerde gekunsteldheid van de compositie als in het gevoelige, lumineuse coloriet, het anecdotisch-pittoreske karakter en, niet te vergeten, de kunstmatig aandoende belichting en de uiterst verzorgde afwerking.

Zoals gezegd, waren VERBOECKHOVEN's marines van meetaf aan zeer gegeerde collectiestukken, zowel in binnen- als buitenland. In 1839 verkocht hij zo voor het formidabele bedrag van 2.500 F een «Opkomend getij met Engelse brik» aan de vooraanstaande amateur Karel VAN DEN HECKE. Dit éne voorbeeld, dat met talrijke andere vermenigvuldigd kan worden, illustreert de waarde die men toen reeds aan VERBOECKHOVEN's marines hechtte. Het genoemde schilderij, dat het inschepen van paarden voorstelt, kwam tot stand in samenwerking met zijn broer Eugène, die de personages op het voorplan had uitgevoerd. Eugène stoffeerde wel eens meer Louis' marines. Het schilderij is nu eigendom van het Kon. Museum voor

Schone Kunsten van Antwerpen\*. Het is een typevoorbeeld van VERBOECKHOVEN's vroege atelierstijl.

VERBOECKHOVEN's viervoudige inzending naar het salon 1842 te Brussel betekende een zekere kentering in zijn stijl: zijn «Kalme zee» (2x),

«Licht bewogen zee» en «Ontstuimige zee» brachten wat fris realisme tussen de talloze duistere romantische olieverven. Van dan af schilderde Louis bij voorkeur iets helderder dan vroeger en realistisch. Omwille van hun betrekkelijke topografische nauwkeurigheid hebben talrijke doeken van na 1842 een hoge documentaire waarde. Zo zijn «Bezoek van Queen Victoria aan Oostende - 1843» (Oostende, Museum voor Schone Kunsten), een gebeuren waarvan hij beslist ooggetuige was; zo zijn «Kalme zee; Belgische voorposten in zicht van Lillo en Liefkens-hoek» en «Woelige zee; gezicht nabij Vlissingen met een voor anker liggende schoener», beide tentoongesteld tijdens het Brusselse salon van 1845. Het schilderij «Belgische voorposten...» was trouwens een regeringsbestelling, wat dus duidt op officiële waardering.

Ondertussen moet onze VERBOECKHOVEN een druk verhuizer geweest zijn, want volgens de catalogi woonde hij in 1839 aan de Oude Schaarbeekse Steenweg 202, anno 1842 was het adres

\* In bruikleen aan het Nationaal Scheepvaartmuseum in 't Steen - Antwerpen.

Chemin de Ronde 21, buiten de Lakense Poort te Brussel en in 1845 Koestraat 329 te Mechelen. In een catalogus vonden we hem zelfs vermeld als zijnde woonachtig te... Boom!

In de jaren die volgden vinden we de werken van Louis VERBOECKHOVEN minder courant terug in de grote tentoonstellingen. Dit kan eigenaardig lijken, maar vergeten we niet dat hij inmiddels een gevestigde naam had als marineschilder en dat hij zowel in binnen- als in buitenland voldoende afzet vond. Het (massaal) schilderen van stereotype werkjes voor export bestemd was trouwens een lucratieve bezigheid die tal van Belgische schilders wist te bekoren. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de musea van steden als Aachen, Cambrai, Cherbourg, La Fère en Leipzig destijds werken van Louis VERBOECKHOVEN in hun bezit hadden.

« Vissersboten voor anker - hun zeilen drogend » en « Vissersboten bij het Fort van Lillo bij vloed » waren zijn werken te zien tijdens het Brusselse Salon 1848. Zijn inzending voor het Brusselse Salon 1851 was een « Haven van Antwerpen ». In 1857 was VERBOECKHOVEN er met een « galjoet voor anker, zich zeiklaar makend ». En weerom vinden we drie verschillende adressen: Rue de la Prairie 26 in 1848, Rue de Brabant 49 in 1851 en Rue aux Laines 4 in 1857!!!

Net als de meeste andere Belgische marineschilders had VERBOECKHOVEN een uitgesproken voorkeur voor taferelen langs de kust, bij een haven of op de rivieren. Daardoor kreeg hij beschikking over een quasi oneindig aantal picturale elementen die niet aanwezig zijn bij marines « in volle zee »: de steeds variërende nuances van het water, kabbelend of door de wind opgezweept, scheepjes die een haven in- of uitvaren bij kalme of woeste zee, terwijl hij ook de topografische gegevens optimaal in zijn schilderijen kon integreren.

Bij hem vinden we dan ook zelden of nooit de adembenemende schipbreuktaferelen in volle zee, de geweldige zeeslagscènes waarvoor zijn tijdgenoot en collega François MUSIN een tijdlang zo geliefd was. Bij VERBOECKHOVEN, zeker in zijn werk uit en van na de veertiger jaren, priemeerde de realiteit.

Als een overzicht van het oeuvre van marineschilder Louis VERBOECKHOVEN kunnen bovenstaande gegevens volstaan. Wat na 1857 gebeurde is in feite telkens een herhaling: realisme in de voorstelling en uitwerking, productie van talloze fijn afgewerkte atelierstukken, maar helaas ook van enige echt minderwaardige werkjes. Zijn stijl onderging geen noemenswaardige evolutie meer, terwijl mensen als P.J. CLAYS of A. SCHAEPE een heel andere benadering van het marinegenre brachten.

Zijn zoon, Louis II VERBOECKHOVEN, was eveneens kunstschilder. Zijn specialiteiten waren het landschap, het bloemstuk en het stilleven. Hij overleed in 1884. De inboedel van zijn atelier werd in openbare verkoop gebracht te Gent.

Louis I VERBOECKHOVEN zelf overleed te Brussel in september 1889. Ondertussen genieten de werken van zijn hand opnieuw succes: op een hele boel « nieuwe » kunstverzamelaars heeft zijn naam een bijna biologerend effect, waaraan een zeker snobisme niet vreemd is. Dit wordt in de hand gewerkt door sommige kunsthandelaren en dat speelt in hun eigen kaart: voor een Louis VERBOECKHOVEN worden dan ook overmatige bedragen vooropgesteld. Persoonlijk zag ik ook al heel wat flagrante vervalsingen. Maar het kan niet ontkend worden dat er van een VERBOECKHOVEN marine een bijzondere bekoring uitstraalt.



DIT IS HET TWEEDE NUMMER VAN DE JAARGANG 1979-80

U heeft toch reeds uw abonnement vernieuwd ?

door storting / overschrijving van 200,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 300,- fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van ons tijdschrift** of nog beter... een ere-abonnement aan 500,- fr.

En marge du XXXVme anniversaire du "longest day".

## LES PRODIGIEUX MERITES DE NOTRE COMPATRIOTE LE LT. COLONEL USA ARMY

### HUGO VAN KUYCK

Par le Lt. Colonel hre (R) Paul EYGENRAAM

Plus de trente-cinq ans déjà nous séparent du jour le plus long, le 6 juin 1944, lorsqu'à l'aube, les alliés lancèrent à l'assaut de la Forteresse Europe occupée par les nazis. Des dizaines de milliers d'hommes allaient encore mourir sur les champs de bataille de France, de Belgique, d'Allemagne avant le V Day du 8 mai 1945.

A l'occasion d'un tel anniversaire il y a lieu de se souvenir des glorieux artisans de cette grande victoire et notamment de notre brillant compatriote trop tôt oublié Lt. Colonel US Army Hugo Van Kuyck, dont la science et l'intrépidité rendirent possible l'heureux débarquement des armées libératrices, sous le commandement suprême du général Eisenhower. Elles réunissaient la 1ère armée américaine du général Bradley et la 2ème armée anglo-canadienne du général Montgomery. Jamais l'histoire de l'humanité ne connut une opération militaire d'une telle ampleur. Déjà dans la nuit du 5 au 6 juin les Américains larguaient 15.500 hommes amenés par 1.662 avions et 512 planeurs sur les arrières de la Wehrmacht aux aguets. C'était les 82me (général-major M.B. Ridgway) et 101me divisions « Airborn » (général-major M.D. Taylor) qui entraient en action dans la région de Ste Mère l'Eglise et de Pont L'Abbé. Parmi eux le futur général Mac Auliffe, héros de Bastogne.

Dans le secteur Ranville-Varaville la 6me division aéroportée anglo-canadienne du général-major R.N. Gale à bord de 733 avions et 355 planeurs, déposait à son tour 7.990 hommes sur les arrières allemands. Parmi eux, lord Lovat, héros chevronné du débarquement à Dieppe en 1942.

Au petit matin une flotte de 6.900 unités commandées par l'amiral Sir Bertram Ramsay, célèbre depuis la réussite de l'Opération Dynamo (Evacuation de 340.000 hommes de Dunkerque encerclé par la 18me division du général Cranz), amenait de l'aire déminée de « Piccadilly circus » près de l'île de Wight, par dix chenaux dûment dragués, les armées libératrices.

Dans le ciel estival, les Forces aériennes tactiques de l'air marshal Leigh Mallory assuraient la couverture aérienne de l'opération « Overlord » et

damnaient le pion à la Luftwaffe du Reichmaréchal Goering.

En plus des 23.490 hommes tombés du ciel, 132.715 étaient jetés dans la mêlée sur les côtes de Nacre, du Bessin et du Contentin. Les plages elles-mêmes avaient été rebaptisées par les stratèges. Pour les Américains : « Utah », général-major R.O. Barton et 23.250 h. et « Omaha », général-major C.R. Huebner et 23.250 h. Pour les anglo-canadiens : « Gold », général-major D.A. Graham et 24.970 h. ; « Juno », général-major R.F. Keller et 21.400 h. ; « Sword », général-major T.G. Rennie et 28.845 h. Parmi ces derniers, les fusiliers marins français du capitaine de Corvette Philippe Kieffer qui allaient conquérir Riva-Bella. En tout 156.205 h. chargés d'ouvrir l'héroïque chemin de la libération.

Le soir du premier jour la mort avait déjà frappé plus de 10.000 fois dans les rangs alliés. Un grand nombre de victimes des combats du 6 juin 1944 reposent dans les 16 émouvants cimetières militaires de la presqu'île normande.

La place nous manque pour détailler les combats de Bayeux, St Lo, Caen, du drame de Ste Mère l'Eglise ou des 255 Rangers, isolés à la pointe du Hoc, dans le Secteur « Omaha » et qui résistèrent pendant 48 heures à de furieuses contre-attaques allemandes.

Les efforts désespérés du général von Dollmann, commandant la 7me armée allemande pour reprendre l'initiative, furent vains. Lorsque le soir du 9 juin le maréchal Rommel arriva sur place, le sort des divisions de la Wehrmacht était scellé. Ce n'était pas encore la déroute. C'était déjà la défaite. Son ampleur enleva toute illusion au commandant en chef du front occidental le maréchal von Runstedt, tant et si bien que le chancelier Hitler le limogea, mais son remplaçant, le maréchal von Kluge ne tarda pas à partager son pessimisme. Il se suicida après avoir suggéré au Fuhrer de demander la paix.

Mais notre propos n'est pas de faire ici le récit des opérations tactiques qui suivirent le débarquement, mais de mettre l'accent sur le rôle éminent joué

par un seul homme, un compatriote dans la préparation de cette épopée aux dimensions titanesques.

Comment mieux citer l'Anversois Hugo Van Kuyck, Lt. Colonel de la U.S. Army, qu'en reprenant le texte de ses glorieuses citations : « Legion of Merit » de l'U.S. Army, pour ses réalisations « of decisive importance in the successful assault upon the continent », « Bronze Star » de l'U.S. Navy, pour avoir « carried on extensive research and developed entirely new techniques. There was no precedent for this type of work since neither the US-Army, US-Navy of the British Army and Admiralty had any methods which highly accurate beach and tidal information could be compiled » ; « Air Medal US Air Force » pour : « In pioneering new field in the science of aerial photography voluntarily participated in numerous hazardous research missions over enemy occupied Europe ».

Il faut évidemment être expert hydrographe pour mesurer la portée des difficiles travaux menés à bien sous le feu de l'ennemi et au péril de sa vie par notre valeureux compatriote. Pour en donner une idée au profane, nous croyons judicieux de reprendre deux paragraphes de l'excellente étude d'un orfèvre en la matière, le capitaine de frégate (R) Roger Planchar : « Les hydrographes, tant français qu'anglais avaient depuis des décades dressé des cartes marines excellentes pour la navigation maritime, mais ne s'étaient jamais intéressés à la côte elle-même si ce n'est pour y indiquer les « conspicuous objects » susceptibles d'aider à la navigation comme par exemple les phares, les églises, les amers. Les cartographes civils et militaires, quant à eux avaient produit des cartes terrestres parfaites mais dont le zéro a toujours été le niveau moyen des marées, et ignoraient complètement la plage et la mer. Entre ces deux systèmes de cartes existait donc sur toute la longueur des côtes européennes, une bande continue de « terra incognitae ». « Or, précisément c'était dans cette bande de terres inconnues qu'allait se dérouler la plus grande opération amphibie de tous les temps : il était donc essentiel de connaître avec le maximum de précision la topographie des plages ».

C'est Hugo Van Kuyck et son « Beach Intelligence Service » qui allait mettre au point une méthode nouvelle pour détecter les fonds marins, repérer les émergences et pourvoir les unités de graphiques montrant le vallonnement varié des plages. Il eut le privilège d'être le premier Belge à mettre le 6 juin 1944 le pied sur la terre libérée tout en étant choyé par l'état-major américain comme un primus inter pares dont la valeur scientifique égalait le courage moral.

Qui donc était cet homme qui n'avait pas réussi à être prophète dans son pays, mais que les Etats-Unis en guerre couvraient de lauriers ? Hugo Van Kuyck naquit à Anvers le 1er décembre 1902 d'une vieille famille anversoise ayant pignon sur rue dans la métropole. Son arrière-grand-père Louis était peintre, son grand-père Frans, échevin des Beaux-Arts de la ville et son père Walter directeur de l'Ecole Industrielle Communale. Le futur Lt.colonel USA obtint le diplôme d'architecte à l'Institut Supérieur des Beaux-Arts, celui d'ingénieur civil à l'Université de Gand. Il fut d'ailleurs lecteur à l'Université de Yale pendant plusieurs années. Et comme il ne faisait rien à moitié, pour exercer son hobby, le yachting, il devint capitaine breveté au cabotage. A bord de son 16 mètres « Askoy » il traversa l'Océan et visita les Amériques. Pour être complet signalons que cet homme robuste, plurilingue, aux cheveux prématurément blanchis mais fidèles, était d'une simplicité charmante et d'une modestie exemplaire. La libération de notre pays n'apporta pas sa démobilisation ! Les Américains tinrent à garder un aussi précieux collaborateur et utilisèrent ses talents pour terminer la guerre dans le Pacifique...

Puissent les jeunes d'aujourd'hui, qui retiennent si bien les noms des vedettes du sport et de l'écran, enfouir dans leur fraîche mémoire, les noms de leurs glorieux aînés et notamment d'un Van Kuyck dont les exploits se réalisèrent aux heures du péril : il affronta la mort pour que ses cadets puissent vivre librement...

Lt.Colonel hre (R) Paul EYGENRAAM

---

★

## goekint

een naam die  
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende

tel. 80 28 01

# panorama maritime

door HENRI ROGIE  
par

## maritiem panorama

Huidige bijdrage tot ons maritiem panorama brengt een bondig verslag over de evolutie van het zee-goederenverkeer in de havens van Zeebrugge en Oostende.

\* \* \*

### ZEEBRUGGE

#### Inleiding

Een afgetekende relance van de goederenaanvoer over zee, dit is wat ons het eerst opvalt bij de analyse van de laatste statistieken gepubliceerd door de M.B.Z.

Anderzijds stellen we vast dat de kanaaltrafiek van passagiers en voertuigen gunstig blijft verlopen. Hetzelfde verschijnsel doet zich voor bij het binnenwaterverkeer waar het groeiritme ongeveer 22 % beloopt.

In deze bijdrage zullen we uitsluitend handelen over de maritieme trafiek en ons beperken tot het bespreken van het cijfermateriaal betreffende de vier eerste maanden van het jaar 1979.

#### Evolutie van de havenbeweging

Treden we nu meer in detail en publiceren we een eerste overzicht van de havenbeweging voor wat betreft de periode januari-april 1979 :

Binnengevaren 1/4/79	Aantal	Evolutie
Ferries	1.870	+ 17 %
Containersch.	224	st.q.
Tankers	235	+ 39 %
Cargo's	525	- 20 %
<b>Totaal</b>	<b>2.854</b>	<b>± 4 %</b>

Men bemerkt dat het aantal binnengeloofde ferries en tankschepen gevoelig is gestegen in vergelijking met de overeenstemmende periode van het vorig jaar. Daarentegen is het aantal binnengevaren containerschepen stationair gebleven terwijl de konventionele cargo's in aantal sterk verminderen.

In totaal liepen 2.854 zeeschepen de Zeebrugge haven binnen gedurende de eerste vier maanden

van dit jaar. Hun globale tonnage beliep 9.243.168 NBT. Vergeleken bij de ekwivalente periode van 1978 betekent dit een toename van 4 % wat betreft het aantal eenheden en van 9 % wat de totale tonnenmaat aangaat.

#### Afgetekende relance van de goederenaanvoer

Einde maart, toen het eerste trimestrieel bilan van 1979 was opgesteld, stelde men vast dat het aanvoercijfer van de maritieme trafiek een lichte achteruitgang vertoonde vergeleken bij hetzelfde kwartaal van 1978.

Dank zij een uitstekende aprilmaand kon dit deficit worden goedgehaakt in zulke mate dat de balans van de goederenaanvoer thans een bonus vertoont van 324.000 ton, wat een groeiritme van 11 % betekent.

De afvoer van goederen blijft verder gunstig evolueren en boeken een meerwaarde van 165.000 ton, hetzij 13 % meer dan tijdens de overeenstemmende periode van 1978. In totaal bekomen wij dus een bonus van 489.000 ton voor de eerste vier maanden van 1979. Dit bezorgt ons een expansieritme van ruim 11 % steeds vergeleken bij dezelfde periode van het vorige jaar.

In absolute cijfers ziet de balans er als volgt uit :

Zeegoederentrafiek 1/4/1979	Volume	Evolutie
Aanvoer	3.248.885 t.	+ 11 %
Afvoer	1.360.578 t.	+ 13 %
<b>Totaal</b>	<b>4.609.263 t.</b>	<b>+ 11 %</b>

#### Aanvoercijfer van ruwe aardolie boekt vooruitgang

Laat ons nu van dichterbij de evolutie nagaan van de voornaamste aanvoertrefieken in de Zeebrugge haven. Wat ons voornamelijk opvalt, is beslist de vooruitgang geboekt door de ruwe aardolie : + 208.000 t., hetzij 14 % meer dan tijdens de 4 eerste maanden van 1978. De maand april 1979 was immers bijzonder gunstig en boekte een aanvoer van 544.000 ton aardolie tegenover slechts 111.000 ton in april 1978.



Een tweede vaststelling betreft de achteruitgang genoteerd bij de rubriek van de containergoederen: — 57.000 t., hetzij 12 % minder dan in 1978. Daarentegen bleven de Ro/Ro-goederen vrij gunstig evolueren en boekten een meerwaarde van 101.000 ton (+ 19 %). Hetzelfde voor de bouwmaterialen: + 80.000 ton (+ 17 %) en de petroleumderivaten: + 103.000 ton (+ 52 %). Samengevat krijgen wij dus volgend overzicht:

Aanvoer 1/4/79	Volume	Evolutie
Aardolie	1.416.452 t.	+ 14 %
Ro/Ro-vracht	612.179 t.	+ 19 %
Bouwmater.	539.339 t.	+ 17 %
Containergoeder.	394.987 t.	— 12 %
Petroleumder.	298.019 t.	+ 52 %

#### Achteruitgang van de containergoederen ook bij afvoer

Wat nu de afvoer over zee betreft, konstateren wij dat de twee bijzonderste afvoertrafieken van de Zeebrugse haven dezelfde evolutie ondergaan als vorig jaar. Dit wil zeggen dat de Ro/Ro-goederen steeds progresseren, ditmaal met 39.000 t., terwijl de containerladingen blijven slinken, deze keer met 85.000 t.

Zo kunnen wij dit beknopt résumé publiceren:

Afvoer 1/4/79	Volume	Evolutie
Ro/Ro-vracht	777.390 t.	+ 24 %
Containergoederen	326.409 t.	— 20 %
Petroleumder.	112.828 t.	+ 54 %

## OOSTENDE

### Inleiding

Voor de Oostendse handelshaven waren op het ogenblik van het ter perse gaan slechts de resultaten van de eerste drie maanden van huidig jaar gekend.

Zeggen wij onmiddellijk dat hetzelfde verschijnsel als voor de Zeebrugse haven zich alhier voordoet. De twee eerste maanden van het jaar waren bijzonder regressief qua goederentrafiek over zee, terwijl de maand maart reeds betere cijfers behaalde. Nochtans kon de achteruitgang niet volledig worden goedgehaakt zodat de balans van dit 1ste kwartaal 1979 zowel bij de afvoer als bij aanvoer met rode cijfers is afgesloten. Relatief uitgedrukt, bedroeg de regressie respectievelijk 3,9 % en 21 %.

### Havenbeweging in de dokken van de handelshaven

Tijdens dit eerste kwartaal 1979 liepen 358 zeeschepen met een globale tonnenmaat van 397.085 brutoton de Oostendse handelshaven binnen. Qua aantal eenheden en ook qua tonnage was de aangroei 5 % vergeleken bij de overeenstemmende periode van 1978.

Specifiëren wij onmiddellijk dat wij het hier hebben over de drie dokken van de handelshaven

beheerd door de gemeentelijke autoriteit. De cijfers geboekt aan de terminals van de RMT-haven komen derhalve hier niet ter sprake.

Oostende	1/3/78	1/3/79	Evolutie
Binnengeloedste zeeschepen	377	358	— 5 %
Glob. tonnage	420.136 t.	397.085 t.	— 5 %

### Lichte regressie van het aanvoercijfer over zee

Geven wij hier onmiddellijk het detail op van de voornaamste aanvoertrafieken:

Aanvoer 1/3/1979	Volume	Evolutie
Petroleumder.	96.675 t.	+ 33 %
Zand-Grint	78.147 t.	— 47 %
Scheikundige pr.	55.531 t.	+ 138 %
Hout	7.446 t.	+ 185 %
Varia	12.884 t.	— 2 %
<b>Totaal</b>	<b>250.683 t.</b>	<b>— 3,9 %</b>

Wij bemerken dat alle grote aanvoertrafieken vooruitgang boeken met uitzondering van de grintaanvoer die met meer dan 71.000 t. (— 47 %) regresseert. De petroleumderivaten progresseren immers met 24.000 t. (+ 33 %), de chemische produkten met 32.000 t. (+ 138 %) en de houtsoorten met 4.800 t. (+ 185 %).

Zo bekomen wij in totaal een minwaarde van 10.300 t., hetzij 3,9 %, voor een globale hoeveelheid van 250.683 ton aanvoer. Zoals wij zien is deze achteruitgang te wijten aan de fel verminderde aanvoer van zand en grint aan de diepwaterkaai.

Sinds de modernisering van deze kaai was de trafiek er in stijgende lijn verlopen. Vorig jaar echter stelde men een duidelijke stagnatie vast en nu zijn de lossingen goed aan het dalen. Merken wij hier op dat de invoerfirma «Zeemineralen» sedert vorig jaar ook te Nieuwpoort een groot gedeelte grintsoorten over zee aanvoert. Dit zal wel de mindere prestaties van de Oostendse handelshaven verklaren.

### Goederenafvoer over zee nu gevoelig verminderd

Wat nu de afvoer van goederen per zeeschip betreft, moeten wij ook hier een regressie vaststellen die merkkelijk scherper is afgetekend dan bij de aanvoer. Inderdaad, in vergelijking met hetzelfde kwartaal van 1978 is de minwaarde voor dit eerste trimester 1979 ruim 18.000 ton, hetzij 21 % uitgedrukt in relatieve cijfers. Het detail per rubriek volgt hieronder:

Afvoer 1/3/1979	Volume	Evolutie
Meststoffen	15.413 t.	+ 2,8 %
Veevoeder	3.641 t.	— 30 %
Chem. prod.	3.337 t.	—
Zetmeel	3.108 t.	— 29 %
Varia	2.207 t.	— 79 %
<b>Totaal</b>	<b>27.704 t.</b>	<b>— 21 %</b>

Drie belangrijke opmerkingen in verband hiermee. Vooreerst de vaststelling dat alleen de meststoffen en de scheikundige produkten van de UCB-Zandvoorde vooruitgang boeken. Hun meerwaarde belooft immers 410 t. en 3.337 t. respectievelijk.

Ten tweede bemerken wij dat de afvoer van veevoeder en van zetmeel gevoelig achteruit gaat. In absolute cijfers bedraagt dit respectievelijk 1.640 t. en 1.310 t.

Tenslotte is de vaststelling dat de rubriek « varia » met 79 % of 8.560 t. regresseert. De reden hiervoor is te vinden in de verdwijning van de afvoer van aardappelen die voor hetzelfde trimester van 1978 ruim 9.230 t. had bedragen.

**Globale trafiek gaat met ruim 6% achteruit.**

Gelet op het feit dat de zeegoederentrafiek zowel bij aan- als bij afvoer is achteruit gegaan, kan het

moeilijk anders dat de balans van dit eerste kwartaal 1979 met rode cijfers afsluit.

In absolute cijfers bedraagt de minwaarde 18.160 t., hetzij 10.315 t. bij de aanvoer en 7.845 t. bij de afvoer.

Aldus kunnen wij de evolutie van de zeegoederentrafiek van de Oostendse handelshaven resumeren voor wat betreft de periode januari-maart van dit jaar :

Oostende 1/3/1979	Volume	Evolutie
Aanvoer	250.683 t.	— 3,9 %
Afvoer	27.704 t.	— 21 %
<b>Glob. traf.</b>	<b>278.378 t.</b>	<b>— 6,1 %</b>



Verbouwing... Modernisering...  
**Sluit een Persoonlijke  
 Lening bij de KB.**



**KREDIETBANK**

Wij nemen graag de tijd voor u

# HUMANITE

par Franz GOOR-LINGELET

---

L'officier de quart, le front collé contre le hublot de la timonerie, s'évertuait à garder une distance égale entre nous et le navire qui nous précédait, masse sombre et énorme percée de son feu de poupe bleu foncé.

La lune étendait sa lueur d'acier sur les eaux trop calmes de la Méditerranée.

Le puissant roc de Gibraltar, loin derrière nous, émergeait encore faiblement de la masse laiteuse.

Tout s'était passé sans alerte jusqu'à présent. Le convoi avait quitté Liverpool au début de ce mois de juillet 1943. Il s'acheminait silencieusement vers Bône.

Déjà des exhalaisons de terre africaine se devinaient dans l'air.

Cachant sa cigarette dans le creux de ses mains, le lieutenant l'approcha de sa bouche. Un cri déchirant arrêta net son geste. Il écrasa sa cigarette sur le pont d'un pied nerveux. L'escalier de fer menant à la passerelle trembla sous un pas lourd et précipité.

---

Le mécanicien de quart, blême, sans souffle, son bleu de travail éclaboussé de sang, déboucha dans la timonerie :

— Lieutenant, vite ! mon assistant... François !

---

On avait couché François sur la cale arrière. Le bras gauche, les chairs tenaillées jusqu'à l'os, baignait dans une flaque rouge. Des relents de sueur et de cambouis se mêlaient à l'odeur écœurante du sang. Un garrot de fortune enrayait tant bien que mal l'hémorragie. De temps en temps, une épaisse goutte de sang roulait du prélat sur le pont, allant se mêler à la fraîche rosée dans un petit bruit misérable et déprimant.

Le commandant penchait son corps de géant sur la blessure béante, ses épaules un peu plus voûtées qu'à l'ordinaire.

Il se tourna vers son second. Le pli profond entre ses yeux se creusa davantage.

— Nous devons quitter le convoi, dit-il.

---

Une, deux, trois fusées éclatèrent dans le ciel en une multitude de petites étoiles blanches. De grands cris lugubres s'échappèrent de la sirène du navire-commodore.

— Alerte de sous-marin à babord, bougonna le vieux. Puis d'une voix enrouée :

— Qu'en pensez-vous, capitaine ?

— Plutôt risqué, commandant, dit le second.

L'équipage se tenait un peu à l'écart. Le second scruta les visages de ses hommes un à un. Des murmures s'élevèrent du groupe.

Le bosco se décida. Il s'avança gauchement, torturant de ses grosses mains veineuses, sa casquette de canevas blanc.

— On ne va tout de même pas laisser François comme ça...

Le « vieux » poussa un profond soupir :

— Vous savez tous ce que cela signifie... quitter le convoi, maintenant. Nous deviendrons une proie facile pour les sous-marins.

Personne ne bougeait.

Il y avait les courageux et puis ceux, en plus grand nombre, qui n'osaient pas être des lâches.

Sur le prélat de la cale, François venait de perdre connaissance.

---

Le « vieux » lança des ordres brefs :

— Avertissez la machine : vitesse maximum.

— Cap sur Oran, capitaine.

— Faites hisser le pavillon d'assistance médicale.

Une lueur rose à l'Est faisait reculer lentement la clarté métallique de la lune.

Bientôt le convoi ne fut plus qu'une masse de taches sombres disparaissant une à une dans la brouillasse matinale.

Lorsque la brume eut avalé le dernier point noir, l'inquiétude commença de gagner les esprits. La lutte s'engageait.

Le navire, dans sa frénétique course contre la mort projetait des gerbes d'eau vers le ciel d'un bleu très jeune, à peine naissant.

La brume emplissait l'air d'éclats d'argent et de fer qui faisaient mal aux yeux.

Les trépidations de la machine secouaient le bateau, de la quille à la pomme du mât, comme le corps d'un malade secoué par le délire.

François était sorti de son coma, un instant. Il demandait à boire. La fièvre le prenait. Une bouteille de whisky avait été débouchée sur ordre du « vieux ». Les hommes avaient soif. Eux aussi, une sorte de fièvre leur desséchait la gorge.

---

Le soleil avait enfin déchiré le voile de brume rampante.

Spectacle d'espoir, la terre d'Afrique défilait à tribord.

Derrière nous, perfide, une petite écume rageuse s'approchait.

Le monstre à tête noire et aux ailes de mousse blanche se dirigeait vers nous, impitoyable. Les visages à bord avaient perdu toute motilité. Les hommes étaient comme emprisonnés dans leur peur.

On n'entendait plus à la passerelle, que le pavillon d'assistance médicale claquant nerveusement dans la brise du matin.

Le sous-marin s'approcha encore. Il semblait hésiter. Tout à coup, il changea de cap, passa loin devant nous, décrivit un large cercle et disparut en direction du convoi. L'Allemand saluait notre courage ou... ce qu'il en restait.

---

Le soleil de midi déverse sa lumière d'or sur le golfe d'Oran. La ville, entourée de collines lumineuses, nous sourit de toutes ses maisons blanches.

François respire encore. Nous doublons l'épi du Ravin Blanc et entrons dans l'avant-port.

Au pied du pic d'Aïdour, se débat le fouillis blanc et or des mosquées, des palais et des forts contre l'irruption de la cité moderne. Tout en bas de la vie, François se débat contre l'envahissement de la mort.

Nous amarrons à quai.

La ville, bâtie en escargot, accroche ses maisons au flanc de la montagne escarpée, montant toujours plus haut vers le soleil.

François, dans son lit d'hôpital, remonte lentement vers la vie.

---

Quelque temps après, nous apprîmes que le convoi de Bône avait été attaqué par un sous-marin allemand.

Il avait torpillé trois navires marchands ; des centaines d'hommes étaient morts.

Chez nous, un homme avait été sauvé.



# Postzegelnieuws

## Onderzeeërs op postzegels

door Eerste Meester Chef A.A. Jacobs

Gedurende vele honderden jaren al wordt de mens bezeten door de zee en het verlangen er in door te dringen. Maar pas nu is hij erin geslaagd de diepzee te veroveren aan boord van geperfectioneerde « dieptescheppen ».

Onderzeeërs zijn te onderscheiden in twee geheel verschillende typen: duikboten en zinkboten. Het principiële verschil bestaat in het verschillend gedrag der langscheepse stabiliteit in ondergedompelde toestand. De duikboten gaan met een langscheepse helling onder water, de zinkboten in horizontale stand. De constructie van deze typen is uiteraard zeer verschillend. Beide typen zijn geschikt voor onder water. Het vraagstuk van de vaart onder water is in de loop der laatste honderd jaar meer en meer actueel geworden. Waar in de beginperiode de toepassing van de onderzeese vaart zich beperkte tot de oorlogsmarine, breidde haar gebied zich langzaam maar zeker uit. Reeds in het begin van deze eeuw droomde men van geregelde onderzeese scheepvaartlijnen; men zag de diepte der zee reeds even druk bevaren als thans haar oppervlak. Het denkbeeld der onderzeese vaart is geenszins nieuw. De submarine-navigatie heeft reeds een lange en belangwekkende geschiedenis: de eerste uitvindingen op dit gebied zijn vrijwel onopgemerkt voorbijgegaan. De eerste praktische en niet geheel onbruikbare onderzeeër werd omstreeks 1624 in Engeland door de Hollander Cornelis Drebbel gebouwd. Het vaartuig werd voortbewogen door 12 roeiers en in de Theems werden er meerdere succesvolle proefvaarten mee gedaan. Drebbel — die ook scheikundige was — gebruikte als luchtververser een vloeistof die hij « Quintessence » van lucht noemde.

In de persoon van Père Marin Mersenne vond Drebbel in 1644 één van de vele navolgers.

De geschiedenis van het malle schip dateert van 1653. Nederland was in oorlog met Engeland. Maarten Tromp, was in Ter Heyden gesneuveld en Nederland had al zijn hoop gevestigd op de Fransman de Son die een vaartuig zou bouwen waarmee de Hollanders in één, twee, drie van al hun zorgen verlost zouden zijn.



Yv. 321



Yv. 324

De Son, die zijn schip op eigen kosten bouwde, beschreef zijn wondertuig als volgt:

« Wonderen en mirakelen zal mijn nooit geziene zeeschrik doen. Het is een instrument samengesteld uit zware balken en dikke ijzeren bouten. Het zal te water gelaten worden op Donnerdag 20 november 1653 en zijn proefduik doen in de Maas. Vooreerst zal dit wonderlijk vaartuig worden voortbewogen door een instrument — perpetuum motum genaamd — dat zich zal voortbewegen en draaien als de snelste vogel, zodat het in een uur ten minste 10 mijlen zal afleggen; door zijn speciale constructie zal het tijdens zijn snelle vaart onmiddellijk kunnen draaien zoals een zwaluw of een andere lichte vogel dat kan en zo op een ongelooflijke manier van koers veranderen. Verder zal dit vervaarlijk zeemonster in tijd van oorlog het grootste schip van de vijand met een stoot onder water kunnen treffen en er een grote bres in slaan, zodat niets of niemand de ondergang van het vijandelijke schip nog kon tegenhouden. In een tijdsbestek van één uur zal het een 15-tal schepen kunnen kelderden, in drie, vier uren een hele armada. Ook voor de walvisvangst zou het schip geschikt zijn, want door zijn snelheid en kracht zouden alle walvissen door het schip geramd worden en aan stukken vliegen: men hoefde de vis maar te stranden en te hakken.



Yv. 396

Een vloot van 100 solide schepen zou zo op veertien dagen tijd overladen worden met walvis.

Als toemaatje zouden zeehoofden, palen, dijken e.d. even makkelijk als lucifers met de hand verbrijzeld kunnen worden ».



Yv. 508

Zoiets hadden de Hollanders op dit moment nodig. Maar de gehele affaire werd op de lange baan geschoven. In 1654 werd vrede met Engeland gesloten en het bewuste vaartuig was nog altijd niet gereed. Na steeds de tewaterlating uitgesteld te hebben, verdween de Son plotseling uit Rotterdam. Op 5 juli 1654 werd zijn onvoltooid werk op dezelfde plaats gesloopt.



Yv. 592



Yv. 595

Na de Son hebben o.a. abbé Giovanni Alfonso Borelli, de Italiaanse jezuïet Ciminius, de Engelse scheepsbouwer Nathaniel Symoens en de Engelse werktuigkundige Day — de eerste martelaar van het probleem — min of meer vernuftige systemen van onderzeeërs ontworpen. In praktische bruikbaarheid werd Drebber eerst overtroffen door de Amerikaan Bushnell die in 1774 een onderzees vaartuig bouwde in de vorm van een schildpad, dat voorzien was van pompen en kleppen voor het rijzen en het dalen.



Yv. 597

De « Schildpad » was hoofdzakelijk van hout, zij was bewapend met een torpedo die bestemd was om aan boord van een vijandelijke vaartuig te worden bevestigd en dan te ontploffen. In 1776 werd inderdaad beproefd op deze wijze een Engels oorlogsschip te vernietigen. De torpedo kon echter niet goed aan het vijandelijke schip worden vastgemaakt. Enkele jaren later construeerde de bekende Fulton een boot waarin 3 personen 4 uur lang onder water konden blijven, een ketel samengeperste lucht zorgde voor de behoefte aan zuurstof. Deze boot, de Nautilus, werd door menschenkraft voortbewogen en doet haar eerste proefvaarten in de Seine. Napoleon met zijn gewone minachting voor het zeewezen, ging op Fultons plannen niet in. Fulton beproefde toen zijn geluk in Engeland en slaagde erin bij wijze van proef een schip in de lucht te doen vliegen. Engeland — « de beheerser der zeeën » — kon zich zo'n « wapen der zwakken » zoals zij dat noemden niet permitteren en Fulton ging naar Amerika, maar ook daar slaagde hij er niet in de autoriteiten het praktisch nut van zijn onderzees wapen te doen inzien. Tijdens de Amerikaanse burgeroorlog werd voornamelijk door de Zuidelijken van onderzeeërs gebruik gemaakt. Men noemde deze scheepjes « Davids » omdat zij de grote schepen « De Goliathen » der zee met succes bevochten. Een aanval door Luitenant Glassell in 1863 met één dezer Davids tegen de Ironsides ondernomen, eindigde in het zinken van de duikboot zelf omdat men bij het ontploffen van de torpedo het luik had laten open staan. Later werd met succes de « Hausatonic » gekelderd.



Yv. 705

De eerste boten van het zogenaamde « Holland » type werden in 1875 gebouwd door de Amerikaan J.P. Holland. Dit vaartuigje had een lengte van 5 meter en een breedte van slechts 1/2 meter en een hoogte van 60 cm. Een binnenin in bijna liggende houding opgestelde persoon moest het vaartuig door trappen op pedalen voortbewegen! Het neerdalen gebeurde door middel van water dat



Yv. 794



Yv. 1090

men naar binnen kon laten stromen. Na een geleidelijke ontwikkeling slaagde men er uiteindelijk in bruikbare onderzeeërs te maken. In Europa bracht de Zweed Nordenfelt de techniek der onderzeeërs een grote stap verder. Zijn boot had de vorm van een vis en kon 5 knopen lopen. Maar het duiken was zeer omslachtig en de hitte binnen in het vaartuig nagenoeg ondraaglijk. Nog niet perfect dus. Vooral Engeland en Frankrijk gaan zich nu voor dit wapen interesseren en later duikboten van het type « Holland » bouwen.



Yv. 1268

De « Morse », een constructie van de ingenieur Romazotti werd het voorbeeld van een hele reeks onderzeeboten. Het probleem van de onderzeeese vaart kan nu voor een groot deel als opgelost beschouwd worden. Vooral het vraagstuk van de bewoonbaarheid is zeer eenvoudig gebleken, de ondervinding heeft geleerd dat een onderzeeër die groot genoeg is dat enkele personen er zich in kunnen bewegen, steeds voldoende lucht meeneemt voor een verblijf van enige tijd onder water.



Yv. 1615

Er werd ook nog samengeperste lucht meegenomen voor het leegblazen van tanks en het lanceren van torpedo's. Voor het zuiveren van de bedorven lucht gebruikte men zwavelzuur dat de waterdamp absorbeert. Het koolzuur filterde men door de lucht door een houder met koolzuurzout te laten gaan.



Yv. 1666

In 1904 besloot Nederland tot het laten bouwen van een duikboot. De boot moest zowel in horizontale als in verticale richting geheel bestuurbaar zijn, zij moest lucht genoeg aan boord hebben om zonder bijlading te voorzien in de behoefte der bemanningsleden gedurende minstens 12 achtereenvolgende uren en om drie torpedo's te lanceren. In 1906 kwam de boot gereed. Zij ontving de fabrieksnaam van « Luctor et emergo ». De romp was sigaarvormig en had een lengte van  $\pm 30$  meter. Zij kon een waterdruk tot 30 m diepte gemakkelijk doorstaan. De commandotoren was van brons en ruim 1/2 decimeter dik, teneinde geweerkogels en andere projectielen te kunnen afweren. Er waren kijkglazen in gemaakt om de commandant in de gelegenheid te stellen de omtrek te verkennen.



Yv. 1770

Aan de oppervlakte maakte men gebruik van een viercilinder gasolinemotor die de boot 7 mijl deed halen en dit 3 1/2 uur lang. Vanuit de commandotoren verheft zich een verticale kijker, waarmee men op kleine diepte onder de oppervlakte een beeld krijgt van een gedeelte van de omtrek. De boot was bestemd om vijandelijke schepen buitengaats en bij voorkeur overdag op te zoeken en aan te vallen.



Yv. 1879

In die tijd had men, behalve de boten van het Hollandtype, ook nog de zgn. «Lake»-boten, genoemd naar de Amerikaanse uitvinder Lake en de «Krupp»-boten, die te Kiel op de Germaniawerf gebouwd werden en die een uitvinding zijn van de Fransman d'Equivilley.



Yv. 3971

De Lake-boten onderscheidden zich van die van het Hollandtype doordat zij voorzien waren van een grote bovenbouw: daardoor bezaten ze een grotere langscheepse stabiliteit en liepen ze ook veel minder vaart. Deze boten «duiken» niet onder, maar worden door middel van zijborden in nagenoeg horizontale stand onder water gedwongen. De tegenwoordige duikboten kunnen een waterverplaatsing hebben van meer dan 1500 ton en een snelheid van ca. 25 mijl. De aandrijving geschiedt boven water door dieselmotoren en onder water door electromotoren of atoomkracht. Ze zijn daarenboven bewapend met 6 à 8 torpedolanceerbuizen, kanons en mitrailleurs die op het dek opgesteld staan.

Op 3 augustus 1958 voer de Amerikaanse atoomonderzeeër Nautilus van de Stille Oceaan via de Noordpool naar de Atlantische Oceaan. Haar commandant William Anderson bracht haar onder 19 m dik ijs door de Beringzee naar de Chuckchizee.

Tot dan toe waren de onderzeeboten als gevolg van het beperkt vermogen van hun batterijen eigenlijk weinig meer dan oppervlakteschepen die zo nu en dan onder water gingen, maar met het toepassen van de kernenergie kan men denken aan een echte onderzeeboot, één die slechts af en toe aan de oppervlakte komt. Als men er in slaagde om een onderzeeboot de juiste vorm te geven, dan kan dit vaartuig het belangrijkste schip van de marine worden.



Yv. 593



Het zeeonderzoek werd meer en meer toegepast op het wetenschappelijk onderzoek. August Piccard ontwierp een stalen bol met vensters (bathyscaaf) die een diepte van 11.521 m bereikte. Een afbeelding van deze bathyscaaf vinden we op een zegel van Monaco (Yv 593). Een andere bathyscaaf is de Franse «Archimède», afgebeeld op een Franse zegel (Yv 1368).

Door Bermuda werd een reeks van 4 zegels uitgegeven ter herdenking van het 50-jarig bestaan van het biologisch station aldaar. Op de 5c van deze reeks komt een bathysfeer voor die gebouwd werd in 1930 door Watson Stillman Hydraulic Co te Rosell New-Yersey. De bol heeft een diameter van 1,45 m, een dikte wand van 31 cm en een totaal gewicht van 2,5 ton. De bol was tevens voorzien van drie kwartsvensters van 7,5 cm dik en 20 cm diameter. De bathysfeer werd neergelaten aan een 7/8" dikke stalen kabel van ± 1.000 m lengte. Er waren 2 zuurstofcilinders voorzien. Van op de lichter «Ready» werd het gevaarte leeg neergelaten voor een proefduik.

Op 15 augustus 1934 vond een recordduik plaats met een bemande bol (Beebe en Barton); er werd een diepte van 3.028 m bereikt. Beebe heeft de zee voor de mens geopend, maar het toestel dat hij voor het diepzeeonderzoek ontwierp, is verjaard. De bathysfeer werd door de bathyscaaf achterhaald, omdat dit laatste toestel zich vrij en zelfstandig kon bewegen. De bathyscaaf van Piccard, de «Trieste», is nu het eigendom van de Amerikaanse marine. Deze is op een diepte van 10.900 m geweest. De cabine van de «Trieste» bestaat uit een drukbestendige bol die bevestigd is aan een drijver met een capaciteit van 91.000 l. benzine. De ballast bestaat uit ijzeren kogels die bij elkaar gehouden worden door electromagneten.

Om het met Jacques Piccard te zeggen: Als de industrie er zich werkelijk voor inspande, zouden er niet langer twee of drie bathyscaven het rijk van de zee voor zich alleen hebben, maar zouden honderden soortgelijke toestellen iedere dag tot op de zeebodem afdalen en de 1 1/2 miljard kubieke meter van de zeeën verkennen.

De oude droom van Jules Verne is werkelijkheid geworden dank zij de moedige mannen die de diepte der zee meter na meter hebben weten te overwinnen; dit is echter nog maar een begin, het onderzoek van de zeebodem zal nog spannender worden dan het onderzoek in de ruimte: op de zeebodem liggen immers vele schatten te wachten om geborgen te worden.



# SCHEEPSPOST

Sinds 1908 beschikken belangrijke Amerikaanse schepen over officiële scheepstempels identiek aan deze die in de steden werden gebruikt.

Daarom is scheepspost uit de USA dubbel interessant. In vele gevallen wordt naast de officiële scheepstempel op de linkerzijde van de omslag ook een meer geïllustreerde nevenstempel aangebracht met het doel meer informatie te geven over het betreffende schip. Het is dan ook van het grootste belang de linkerhelft van de omslag vrij te houden omdat sommige nevenstempels soms nogal groot uitvallen. Plaats uw zegels en uw adres zoveel mogelijk naar rechts.

Laten we het in dit artikel eens hebben over duikboten. De mogelijkheden zijn nagenoeg onbeperkt. Men kan genoeg nemen met één stempel (cachet) van een bepaalde duikboot of men kan trachten alle bijzondere gebeurtenissen via speciale stempels te reconstrueren. Vier stadia zijn daarbij van belang :

- Keel Laying (kiellegging)
- Launching (te water lating)
- Sea Trials (proefvaart)
- Commisioning (indienstname).

Indien de duikboot de mogelijkheid heeft « missiles » af te vuren krijgen we als aanduiding « Poseidon » of « Polaris » in de stempel naargelang van de klasse van het schip. In een « War zone » mag de bemanning gratis omslagen opzenden als zij de aanduiding « free » in de rechterbovenhoek aanbrengen. Zulke omslagen zijn natuurlijk zeer interessant en waardevol voor verzamelaars.

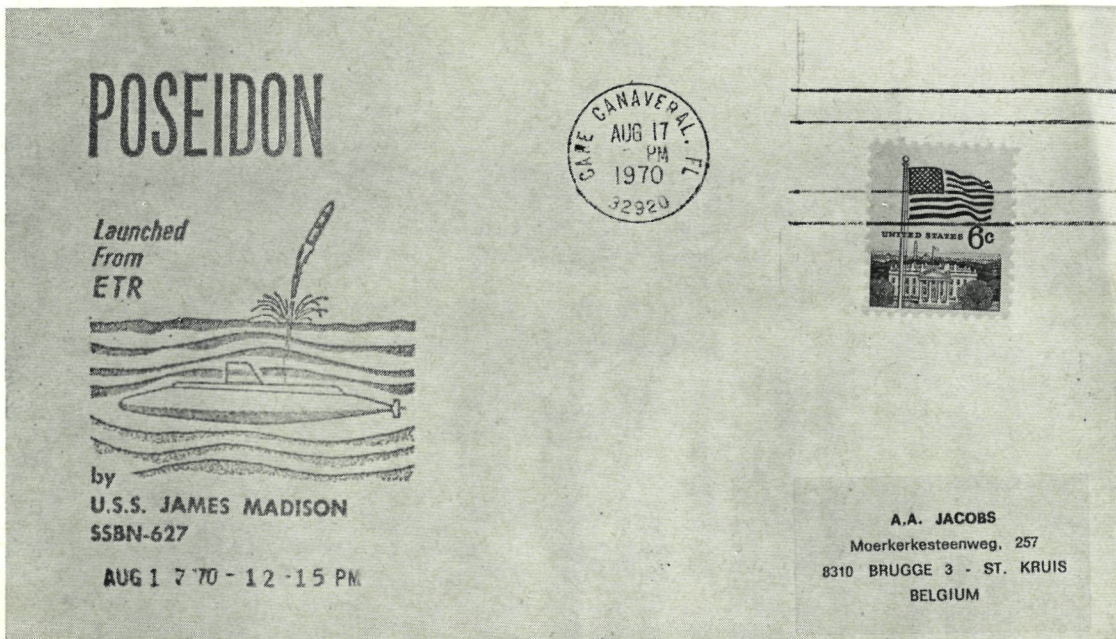
Zoals reeds gemeld in een vorig artikel wordt Amerikaanse scheepspost momenteel het meest verzameld. Dit heeft tot gevolg dat ons een aantal Engelse termen worden opgedrongen waarvan wij absoluut de betekenis dienen te kennen :

AGSS : auxiliary submarine-assigned special duties  
AOSS : auxiliary submarine oiler  
APSS : auxiliary submarine transport  
ASSA : auxiliary submarine-cargo  
SS : submarine  
SSA : submarine-cargo  
SSBN : submarine ballistic nuclear (Polaris/poseidon)  
SSG : submarine guided missile  
SSGN : submarine guided missile nuclear  
SSK : submarine - Hunter - Killer  
SSN : submarine - nuclear (attack)  
SSO : submarine-oiler  
SSR : submarine-radar picket  
SSRN : submarine radar picket nuclear  
SST : submarine - training  
X-1 : submarine midget

Zoals U kunt wel vermoeden kan men een uitgebreide verzameling aanleggen, alleen al door naar duikboten te schrijven. Hier volgt dan ook een lijstje, met een tiental namen van duikboten waar U kunt naar schrijven volgens de procedure uiteengezet in Neptunus Nr. 5 van 1979.

USS HENRY LSTIMSON SSBN-655 (A)  
USS HAMMERHEAD SSN 663 (A)  
USS MEMPHIS SSN 691 (A)  
USS TECUMSEH SSBN 628 (A)  
USS POGY SSN 647 (P)  
USS TREPANG SSN 674 (A)  
USS PHILADELPHIA SSN 690 (A)  
USS BATON ROUGE SSN 689 (A)  
USS PUFFER SSN 652 (A)  
USS OMAHA SSN 692 (A)

(A) = Atlantic Fleet : Navy postal Clerk USS (name of ship)  
care of Fleet post office New York 09501 USA.



(P) = Pacific Fleet : Navy postal Clerk USS (name of ship)  
care of Fleet post office, San Francisco California 96601 USA.

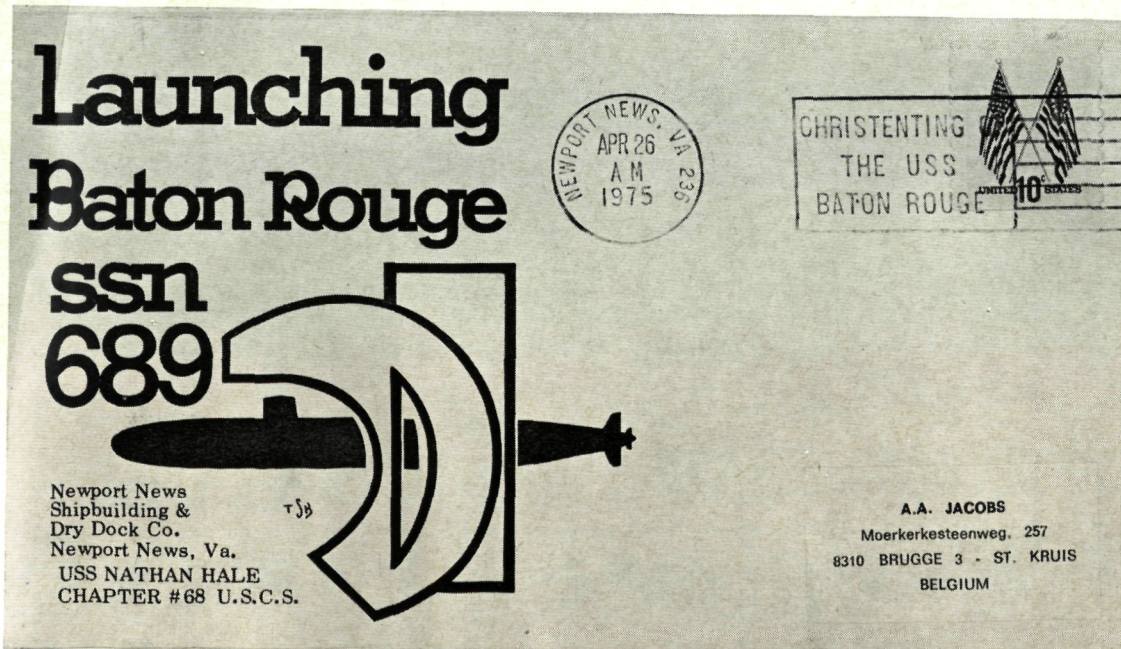
Postal rate : 31 cts Airmail (luchtpost)  
20 cts surface (gewone post)

De omslagen worden afgestempeld ofwel op de submarine base ofwel op de submarine tender, als dit het geval is beschikt U over een patrol cover : dit is een omslag gepost op zee door de onder-

zeeër. Hij draagt de officiële poststempel van het begeleidende bevoorradingschip.

De SPEDRO cover club (SPEDRO = Scheepspost, Poolpost, Eerste vluchten Helicopters, Duikboten, Ruimtevaart, Oceanografie) zorgde voor een nieuwe stempel voor de « Zinnia ». We hopen dat de « Zinnia » de verzamelaars niet zal teleurstellen en hun brieven beantwoorden. Stuur niet meer dan twee omslagen om te laten afstempelen.

Later meer...  
A. JACOBS.



## DRIEMAAL IS SCHEEPSRECHT

Oppermeester J.B. DREESEN

Een vraag die regelmatig wordt gesteld is deze naar de oorsprong van de uitdrukking « DRIEMAAL IS SCHEEPSRECHT ». Als we het allemaal zo'n beetje van dichterbij gaan bekijken dan zien we inderdaad dat in de scheepvaart veel zaken driemaal gedaan worden. Zo noteerden we « Uit het leven van een zeeman » door KOOIJ, (een reeks « Life » getuigenissen uit het zeemansleven in de vorige eeuwen) de volgende beschrijving van de begrafenis van een matroos aan boord van een Nederlands oorlogsschip in de tweede helft van de vorige eeuw :

« De gehele equipage kwam aan dek, de Etat-Major vergaderde op het halfdek, DRIEMAAL trok de stoet, voorafgegaan door het muziekkorps met omfloerste trom, het gehele schip rond... De plank werd door matrozen opgenomen en uit de mond van de schipper klonken langzaam en plechtig de woorden : EEN, TWEE, DRIE in Godsnaam.

De plank werd in zee geworpen... Natuurlijk woei de vlag na de begrafenis halfstok, maar werd daarna met een saluut aan de dode (DRIE maal op en neer) in de top gehaald... »

Zo ook werden, in de vorige eeuw, aan boord van een Amerikaans oorlogsschip, als de overledene van enige rang was, DRIE saluutschoten gelost nadat hij over boord was gegaan (uit « Life on the ocean », een bestseller van Nordhoff uit de tweede helft van de 19e eeuw).

Dat tegenwoordig de meeste bevelen op de bootsmansfluit nog steeds, met of zonder gesproken woord, DRIEMAAL herhaald worden dateert uit de Middeleeuwen. Een oude Engelse instructie schreef voor dat « in the most occasions it was to be blown THREE several times ».

Dit is ook het geval bij het JOELEN, een eerbewijs voorbehouden aan Vorstelijke personen en Staatshoofden. Hierbij volgt op de uitroep van de Kommandant « Leve de Koning », of indien het anderen geldt, « drierwerf Hoera » het DRIEMAAL herhaalde « Leve de Koning » of Hoerageroep van de bemanning, waarbij telkens met gestrekte rechterhand de pet in de lucht wordt gestoken en vervolgens ter hoogte van de borst wordt gebracht.

Reeds in de oudste tijden kreeg Neptunus een attribuut mee dat we kennen als de DRIETAND. Tot in de eerste helft van deze eeuw waren de territoriale wateren van een land vastgelegd op DRIE mijlen. Deze Driemijlsgrens of zone heeft te maken met de afstand waarop destijds een kanonbal kon afgevuurd worden. Daar de dracht van de verschillende soorten kanonnen eertijds zeer varieerde, blijkt men bij het afronden een voorkeur voor het cijfer drie te hebben gehad.

Bij het gezamenlijk hijsen en halen wordt aan boord de voorkeur gegeven aan een « EEN, TWEE, DRIE » roep. En hoe gemakkelijk ligt ons de zegswijze « dat moet in EEN, TWEE, DRIE gebeuren » in de mond als we iets terstond willen gedaan hebben.

Als uitdrukking komt « Driemaal is scheepsrecht » niet in andere talen voor. Maar het belang van een DRIE komt in sommige zegswijzen toch tot uiting. Het Engels kent de uitdrukking « THREE HALF - HITCHES are more than the King's yacht wants » als een zinspeling op het beleggen met een overdreven aantal slagen.

Van iemand die een stuk door de neus is zeggen zij dat hij « THREE SHEETS in the wind » heeft.

Voor een veilige vaart houden de Engelsen het bij de DRIE L's : **Lead** (handlood), **Latitude** (breedte) en **Lookout** (uitkijk).

Vanwaar komt nu die tendens om allerlei zaken tot DRIE te herleiden ?

Drie is sedert onheuglijke tijden een heilig getal. Denken we maar aan de Drievuldigheid, Gods leerstuk van sommige afdelingen der christelijke kerk.

Volgens de overlevering kwamen DRIE Koningen uit het Oosten bij het Christuskind.

De Romeinen hadden hun Triumviraat, het driemanschap dat in sommige omstandigheden het opperste bewind in handen had. Hun sterkste wapen op zee was hun TRIEEM, een galei met drie rijen roeiers boven elkaar.

Drie eenheden van een bepaalde materie vormen in veel omstandigheden een harmonisch geheel, in eigen midden wordt bijv. touwwerk sedert onheuglijke tijden DRIEDRAADS of DRIESTRENGS geslagen.

Vier- en meerdradig touwwerk of staaldraad bestaat ook maar kan slechts zijn vorm houden met behulp van een hart of ziel.

Een DRIEHOEKSHANDEL en een DRIEHOEKSVOLVERHOUDING zijn zo oud als de mensheid.

De invloed van het heilig getal drie zat er dus sedert de Oudheid dik in, wat zich ook bij de scheepvaart uitte. Waar de meeste schepen oorspronkelijk slechts één mast hadden, groeide mettertijd het besef dat een driemastig vaartuig een stuk manoeuvreerbaarder was. De zeilen van de voorste mast bevorderden de voorstuwning terwijl die van de achtermast nuttig waren bij het sturen en het manoeuvreren. Men sprak van DRIEMASTERS of DRIEMASTSCHEPEN, en ontwierp later DRIEMASTVOLSCHEPEN, DRIEMASTBAR-

KEN, DRIEMASTSCHOENERS, DRIEMASTGAFFEL-SCHOENERS. Ze werden zo belangrijk geacht dat in het taalgebruik nieuwe uitdrukkingen ontstonden. Om aan te geven dat een bepaald werk niet zo vlug kan uitgevoerd worden zegde men aan boord dat: **Op één dag geen driemaster kon gebouwd worden.** Bij een gebeuren dat met veel drukte omringd werd: **Lijkt het wel of er een driemaster zal afvaren.**

De macht op zee werd gewogen naar het aantal DRIEDEKKERS, oorlogsschepen met drie verdekken, die een land in lijn kan brengen, DRIESCHIJFSBLOKKEN opgemaakt tot een takel, GIJN genoemd, werd aan boord het summum van de krachtvergroting bij het hijsen of verplaatsen van lasten.

Dit alles droeg het zijne bij om het hoofdtelwoord DRIE in ons Maritiem taalgebruik zo belangrijk te maken dat de uitdrukking « DRIEMAAL IS SCHEEPSRECHT » er een normaal uitvloeiisel van werd.

J.B. DREESEN



## MARCEL CIGRANG,

### MARITIEM MAN VAN HET JAAR

Naar jaarlijkse traditie, had op Check-Point ESPA 1979 - dat is de jaarlijkse bijeenkomst georganiseerd door de European Shipping Press Association of Maritieme pers, op 14 september jl., de bekendmaking plaats of moeten we schrijven de bekroning - van de maritieme man van het jaar.

We moeten toegeven dat de ESPA verstand heeft van decorum - ook van andere zaken - Check-Point ESPA had dit jaar plaats in het prachtige XVIe eeuwse Vleeshuis te Antwerpen.

In aanwezigheid van Minister Callewaert, Gouverneur Kinsbergen van Antwerpen en talrijke autoriteiten, heette Voorzitter Jacques Rom, de zeer talrijke aanwezigen welkom en maakte de Maritieme Man van het jaar bekend. Deze maal was de eer te beurt gevallen aan de heer Marcel « Max » Cigrang.

De heer Marcel, Jean-Pierre Cigrang, is « de » grootste bevrachter uit België, Afgevaardigde-beheerder van Cobelfred, Ubem, Cigrang-Frères en tevens directeur of partner in niet minder dan 22 ondernemingen, gevestigd te Antwerpen, Brussel, Rotterdam, Londen, New-York en Nassau.

In zijn zeer goed gedocumenteerde speech, gaf voorzitter Rom, een uitgebreide levensbeschrijving van Max Cigrang, waarna hij aan de laureaat de titel van « Maritiem man of the Year » overhandigde en tevens Mevrouw Cigrang in de bloempjes zette. In zijn viertalig wederwoord, op een buitengewone spirituele manier uitgesproken, dankte de heer Cigrang de ESPA en de talrijke aanwezigen.

Well done ESPA !

# INFO MARINE

bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

Het Marokkaanse vaartuig «ABOU ABDELLAH EL AYACHI» en het patrouillevaartuig «OKBA» brachten een routine bezoek te ANTWERPEN van 18 juli tot 23 juli 1979.

De schepen stonden onder het bevel van Korvetkapitein TRIKI MOHAMMED, aan boord van de «ABOU ABDELLAH EL AYACHI».

#### Karakteristieken :

ABOU ABDELLAH EL AYACHI :

Waterverplaatsing : 1250 ton

Afmetingen : 80x13x3,1 m

Bemanning :

5 officieren

62 manschappen

22 leerlingen

OKBA :

Waterverplaatsing : 445 ton

Afmetingen : 57,9x8,2x2,3 m

Bemanning :

5 officieren

50 manschappen

11 leerlingen

x x x

De Franse hoogzeemijneveger «M609 NARVIK» bracht een routine aanleggen te ANTWERPEN van 04 september tot 07 september 1979.

Het schip stond onder het bevel van Korvetkapitein

LAGATHU.

#### Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 780 ton

Afmetingen : 52,1x10,7x3,2 m

Bemanning :

2 officieren

14 onder-officieren

23 kwartiermeesters en matrozen.

x x x

De Engelse trainingsvaartuigen «GSL GRIFFIN, HLD, BARHAM, MFV 666 en MFV 113» brachten een routine bezoek te ANTWERPEN, te OOSTENDE, te GENT en te BRUSSEL in de voorbije maand augustus.

De trainingsvaartuigen stonden onder het bevel van Commander D. HOSKING R.N., aan boord van de «GSL GRIFFIN».

#### Karakteristieken

Waterverplaatsing Afmetingen

GSL GRIFFIN 30 TON 15,9x4,9x1,8 m

HLD BARHAM 26 TON 16 x3,6x1,2 m

MFV 666 28 TON 13,7x4,9x1,8 m

MFV 113 50 TON 18,9x5,5x2,1 m

x x x

De Franse mijnenjager «DOMPAIRE» bracht een routine aanleggen te BRUGGE van 2 augustus tot 4 augustus 1979.

Het schip stond onder het bevel van Fregatkapitein POINSIGNON.

#### Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 780 ton

Afmetingen : 52,1x10,7x3,2 m

Bemanning :

6 officieren

24 onderofficieren

27 kwartiermeesters en matrozen

x x x

Het Italiaanse zeilschoolschip «Amerigo VESPUCCI» bracht een niet-officieel aanleggen te GENT van 9 augustus tot 15 augustus.

Het schip stond onder het bevel van Kapitein-ter-Zee Andrea CORSINI.

#### Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 4.146 ton

Afmetingen : 82,4x15,5x7 m

Bemanning : 472.

x x x

Het Engelse trainingsvaartuig «CANUTE» bracht een routine aanleggen te BRUGGE van 18 juli tot 20 juli 1979.

Het vaartuig stond onder het bevel van Lieutenant-Commander F.R. CHRISTIAN R.N.

**Karakteristieken :**

Waterverplaatsing : 154 ton  
Afmetingen : 22,7x6,7x2,9 m.

x x x

Het Engelse trainingsvaartuig « GAMBIA » bracht een routine aanleggen te OOSTENDE van 28 juli tot 30 juli 1979.

Het schip stond onder het bevel van Lieutenant C.H. RUSLING R.M.

**Karakteristieken**

Waterverplaatsing : 28 ton  
Afmetingen : 13,7x4x1,8 m.

x x x

De Nederlandse kustmijnenjager « Hr. Ms. STAPHORST » bracht een routine aanleggen te OOSTENDE van 27 augustus tot 31 augustus 1979.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1ste Klasse E.P. KOOYMAN.

**Karakteristieken :**

Waterverplaatsing : 453 ton  
Afmetingen : 45,7x8,5x2 m  
Bemanning : 38.

x x x

Het Engelse trainingsvaartuig « T.S. ESKIMO » bracht een routine aanleggen te ZEEBRUGGE van 5 september tot 6 september 1979.

Het schip stond onder het bevel van Lieutenant Commander T. PEARSON, R.N. RTD.

**Karakteristieken :**

Waterverplaatsing : 28 ton  
Afmetingen : 13,7x4,9x1,8 m

x x x

Het Nederlandse fregat « Hr Ms FRET » bracht een routine aanleggen te OOSTENDE van 30 augustus tot 3 september 1979.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee der 1e Kl. C.A. JEEKEL.

**Karakteristieken :**

Waterverplaatsing : 975 ton  
Afmetingen : 56,2x10x4,4 m.  
Bemanning : 96

x x x

Het Engelse trainingsvaartuig « T.S. ESKIMO » bracht een routine aanleggen te OOSTENDE van 6 september tot 7 september 1979.

Het schip stond onder het bevel van Lieutenant Commander, I. PEARSON, R.N. RTD.

**Karakteristieken :**

Waterverplaatsing : 28 ton  
Afmetingen : 13,7x4,9x1,8 m.

x x x

Het Engelse fregat « HMS AMBUSCADE » bracht een routine aanleggen te ANTWERPEN van 6 september tot 10 september 1979.

Het schip stond onder het bevel van Commander M.P. GRETTON R.N.

**Karakteristieken :**

Waterverplaatsing : 3.250 ton  
Afmetingen : 117x12,7x5,8 m.  
Bemanning : 117

x x x

De Nederlandse mijnenveger « Hr. Ms. SITTARD » bracht een routine aanleggen te OOSTENDE van 3 september tot 5 september 1979.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee H.J.B. PEETERS.

**Karakteristieken :**

Waterverplaatsing : 453 ton  
Afmetingen : 45,7x8,5x2 m  
Bemanning : 38.

x x x

De Franse kustmijnenvegers VERSEAU, CAPRICORNE, CEPHEE en CAPELLA brachten een routine aanleggen van 22 september tot 28 september 1979.

De schepen stonden respectievelijk onder het bevel van :

Fregatkapitein LONGEAUX aan boord VERSEAU.

Luitenant-ter-Zee FOURCADE aan boord CAPRICORNE.

Luitenant-ter-Zee PERIN aan boord CEPHEE.  
Luitenant-ter-Zee MELOT aan boord CAPELLA.

**Karakteristieken :**

Waterverplaatsing : 440 ton  
Afmetingen : 46,4x8,6x2,5 m  
Bemanning : 34

x x x

De Belgische mijnenvegerjager « DUFOUR » bracht een routine aanleggen te ANTWERPEN van 6 september tot 10 september 1979.

Het vaartuig stond onder bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Klasse BOCHER.

**Karakteristieken :**

Waterverplaatsing : 780 ton  
Afmetingen : 52,6x10,7x3,4 m.  
Bemanning : 72.

Het NAVO Smaldeel STANAVFORCHAN bracht een routine aanleggen te GENT op 10 september 1979.

Het NAVO Smaldeel STANAVFORCHAN bestond uit

6 mijnenvegers/jagers :

BNS BREYDEL	België
HMS WILTON	Gr. Brt.
HNLMS GIETHOORN	Nederland
HNLMS HOOGEZAND	Nederland
FGS DUREN	D.B.R.
FGS KOBLENZ	D.B.R.

Het NAVO Smaldeel STANAVFORCHAN stond onder bevel van Commander H.A.N. WILLIS R.N., aan boord van de HMS WILTON.

**Karakteristieken :**

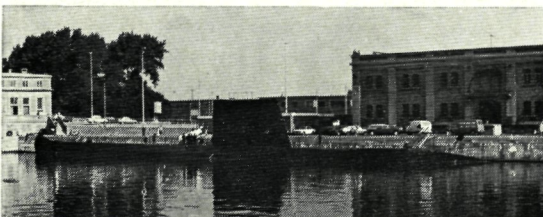
	Waterverpl.	Afm.	Bem.
	(Ton)	(voet)	
BNS BREYDEL	780	172,5x35 x11	72
HMS WILTON	450	153 x28,8x6,5	37
HNLMS GIETHOORN	453	149,8x28 x6,5	38
HNLMS HOOGEZAND	453	149,8x28 x6,5	38
FGS DUREN	420	137,8x27,2x8,5	46
FGS KOBLENZ	420	137,8x27,2x8,5	46

x x x

De Franse onderzeeboot « NARVAL » bracht een routine aanleggen te OOSTENDE van 28 aug. tot 1 sept. '79. De onderzeeboot stond onder het bevel van Korvetkapitein DE LAUZON.

**Karakteristieken :**

Waterverplaatsing : 1.635 ton  
 Afmetingen : 77,6 × 7,8 × 5,4 m.  
 Bemanning :  
 6 officieren  
 30 onderofficieren  
 30 kwartiermeesters en matrozen



NARVAL

De Ierse kustmijnenveger « L.E. GRAINNE » bracht een niet-officieel aanleggen te OOSTENDE van 28 augustus tot 3 september 1979.

Het schip stond onder het bevel van Korvetkapitein K.R. COSTELLO.

**Karakteristieken :**

Waterverplaatsing : 425 ton  
 Afmetingen : 42,7x8,8x2,5 m  
 Bemanning :  
 4 officieren  
 6 onder-officieren  
 23 matrozen.



L.E. GRAINNE



Het Poolse opleidingsschip DAR PORMOZA bracht een bezoek aan Oostende.



Het Duitse Zeilschoolschip « GORCH FOCK » van de « Bundesmarine » bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van OOSTENDE van 14 tot en met 18 september.

Het schip stond onder het bevel van Kapitein-ter-Zee Helmut WIND en heeft een bemanning van 13 officieren, 50 kadetten, 36 onderofficieren, 90 matrozen en 6 burgers.

Het Franse fregat « DETROYAT » bracht een niet officieel bezoek te OOSTENDE van 10 september tot 12 september 1979.

De « DETROYAT » had de Divisie-Admiraal JAOUEN (Contre-Amiral), Commandant van het franse Smal-deel Atlantische Oceaan, aan boord.

Het schip stond onder het bevel van Fregatkapitein MARTIN.

#### Karakteristieken

Waterverplaatsing : 1170 Ton

Afmetingen : 80 × 10,3 × 3 m.

Bemanning :

7 officieren

33 onderofficieren

41 kwartiermeesters en matrozen.

x x x

## Stroombank



Durant quatre jours, huit unités de notre Force navale se sont livré une joute sportive lors des diverses compétitions de natation, d'aviron et surtout de voile. Hormis les épreuves de natation, (individuelles et par équipes), les participants rivalisèrent au cours de six séries de voile sur « Caravelle » et « 420 » et de trois séries sur baleinières.

Gedurende vier dagen hebben acht korpsen van onze Zeemacht in verschillende zwem-, roei- en vooral zeilwedstrijden strijd geleverd. Naast individueel en ploegzwemmen en 2 reeksen roeien kregen de deelnemende ploegen 6 reeksen zeilen met « Caravelle » en « 420 » en 3 reeksen met « Walvissloop »



Le jury, présidé cette année par le capitaine de corvette Lefèvre, directeur de l'Ecole Nautique, attribua respectivement 30, 40 et 60 points aux participants des diverses compétitions.

Le capitaine de corvette Lefèvre nous confia que la méthode d'évaluation des résultats était celle appliquée lors des rencontres officielles.

Dès le premier jour, le jury fit sensation en ordonnant l'arrêt de la première manche d'aviroir. La raison invoquée fut la détérioration des conditions atmosphériques. Le vent violent aurait exigé des efforts inhumains de la part des rameurs.

L'équipage du Navcomost (Base d'Ostende) souhaita poursuivre sa prestation et livra pendant deux heures et demie un terrible combat contre les éléments déchaînés. Lors des compétitions de voile, les concurrents étaient parfois obligés de manger à bord. Mais la mer démontée transformait le repas en un véritable hochepot. Ce qui caractérise le Stroombank, c'est la réunion sportive de toutes les unités ; officiers et matelots unissent leurs efforts en vue de la victoire.

La présence de l'équipe belgo-hollandaise de l'école de déminage « Eguermin », conféra un cachet international au Stroombank.

Après un coude-à-coude passionnant, la victoire revint à l'Ecole Nautique (Nadiv) qui devança le Navcomost d'Ostende et le Navcomant d'Anvers. A deux jours de la fin, celui-ci était toujours en tête avec trois points et demi d'avance.

Le vice-amiral Van Dyck félicita l'équipe gagnante et plus particulièrement le premier maître-chef Jooris, qui prenait ce jour-là sa retraite. On ne pouvait rêver de plus bel adieu.

Le dernier jour, le vice-amiral, après une allocution du capitaine de corvette Vanden Haute, directeur de l'Ecole de Voile, remit la coupe « vice-amiral Van Dyck » au vainqueur.

Ensuite les lauréats des différentes disciplines furent couronnés, et chaque participant reçut une belle plaquette-souvenir. Il ne resta plus aux rivaux qu'à fixer rendez-vous pour la prochaine édition du Stroombank.

Tony JACOBS

#### Classement général.

- 1) Nadiv (Ecole Nautique) 187 p.
- 2) Navcomost (Ostende) 176 p.
- 3) Navcomant (Anvers) 169 p.
- 4) Cominav (Commandement instruction) 100 p.
- 5) Comlognav (Commandement logistique) 96 p.  
Navcomzeb (Zeebrugge) 96 p.
- 7) Eguermin (Ecole de Mines) 92,5 p.
- 8) Belnav (Etat Major Force Navale) 89 p.

#### Résultats par discipline.

##### Voile :

« '420' » : Nadiv.  
« Caravelle » : Navcomant.  
« Baleinières » : Nadiv.

te verwerken. De jury, die dit jaar onder leiding stond van Korvette Lefevre, directeur van de Nautische School, verdeelde voor elke reeks zwemmen, roeien en zeilen respectievelijk 30, 40 en 60 punten onder de deelnemers. Korvette kapitein Lefevre vertelde ons dat voor de beoordeling en de evaluatie van de diverse proeven strikt de reglementen, zoals die in officiële wedstrijden gangbaar zijn, gevolgd werden.

De eerste dag was er reeds heel wat sensatie, toen de jury verplicht was de roeiwedstrijden, die door de forse wind en stroom van de roeiers bovenmenselijke inspanningen vergden te laten stopzetten. De roeiploeg van NAVCOMOST wenste echter door te gaan en kon na een meer dan twee en een half uur durend gevecht tegen de natuur de aankomst bereiken.

Tijdens de zeilwedstrijden waren de zeilers ook verplicht soms aan boord te lunchen. Door het stampen van de boot was het eetmaal echter een ware hutsepot geworden, aldus eerste matroos milicien Cousin van Belnav.

Typisch en zeker positief voor « STROOMBANK » is dat niet enkel alle korpsen elkaar in deze wedstrijd op een sportieve basis hebben ontmoet, maar dat tevens zowel officieren als matrozen zich samen voor de overwinning hebben ingezet.

Voor het eerst in de geschiedenis van « STROOMBANK » namen dit jaar bij het team van « Eguermin », de Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool, Nederlandse officieren deel, zodat de wedstrijd dit jaar voor het eerst een internationaal tintje kreeg.

Dit jaar ging de overwinning na een bikkelhard nek-aan-nek gevecht naar de Nautische School (NADIV), voor het korps van Oostende (NAVCOMOST) en Antwerpen (NAVCOMANT), dat de voorlaatste dag, nog leidde met drie en een halve punt voorsprong. Bij de winnende ploeg dient zoals ook Vice-Admiraal Van Dyck het deed, eerste meester chef Jooris in de bloemetjes gezet, die uitgerkend op de dag van de uitreiking met rust ging. Een mooier afscheid kan men zich met moeite inbeelden.

De laatste dag overhandigde Vice-Admiraal Van Dyck dan, na een toespraak van Korvetkapitein Vanden Haute, directeur van de Zeilschool, de wisselbeker « Vice-Admiraal Van Dyck », aan de overwinnaars. Voorts werden ook de winnaars van de afzonderlijke disciplines bekroond, terwijl elke deelnemer een mooi herinneringsplakket ontving. Nadien werd in een eenvoudig maar gezellig onderonsje tussen de « rivalen » nog wat nagepraat en werden ook al talrijke plannen gesmeed en afspraakjes gemaakt voor de volgende uitgave van « STROOMBANK ».

Tony JACOBS

#### Algemene rangschikking.

1. NADIV (Nautische School) 187 p.
2. NAVCOMOST (Oostende) 176 p.
3. NAVCOMANT (Antwerpen) 169 p.
4. COMINAV (Commando Opleiding) 100 p.
5. COMLOGNAV (Commando Logistiek) 96 p.  
NAVCOMZEB (Zeebrugge) 96 p.
7. EGUERMIN (Mijnen School) 92,5 p.
8. BELNAV 89 p.

### Avions :

Nativ.

### Natation :

individuel (féminin) : Comlognav,  
(masculain) : Cominav,  
relais : Navcomost,  
Comlognav,  
total natation : Comlognav.

### Overwinning per discipline.

#### Zeilen :

« 420 » : NADIV  
« Caravelle » : NAVCOMANT  
« Walvissloop » : NADIV

#### Roeien : NADIV

#### Zwemmen :

— individueel : COMLOGNAV  
— streekzwemmen : COMINAV  
— Totaal : COMLOGNAV  
Aflossing : NAVCOMOST.



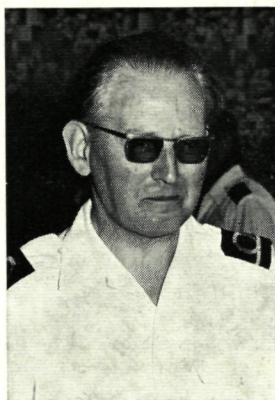
## EN RETRAITE



ILZ Roets, op rust gesteld, mocht het roer van het schip der mutaties van het lager personeel van de Zeemacht overgeven aan ILZ Falise.

ILV Roets, parti à la retraite a cédé la barre du service des mutations du personnel subalterne de la Force Navale au ILV Falise.

## OP RUST



Il semblerait que les mois d'été sont favorable au départ à la retraite : le IMC Dujardin, de l'Eguermin et le Mul Marchand nous ont quitté.

Men zou bijna geloven dat de zomermaanden ideaal zijn voor het op rust gaan. IMC Dujardin van Eguermin en IMC Marchand van de Muziekkapel vervoegen eveneens de rangen.

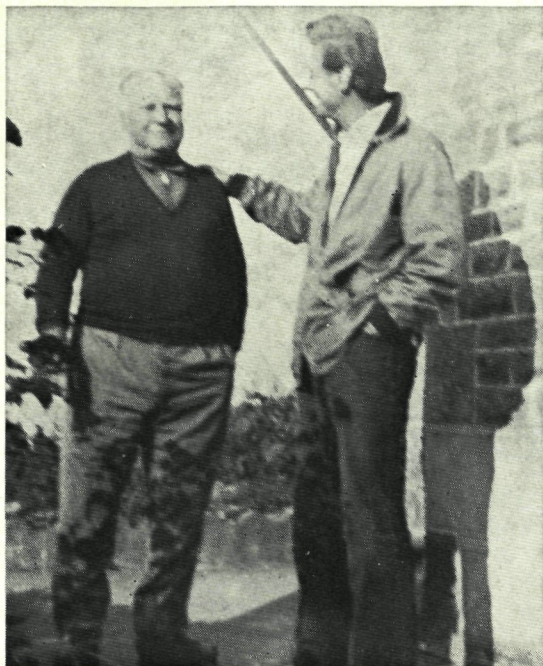


ILZ Everaert werd bij zijn opruistelling eveneens in de bloemetjes gezet door zijn personeel.

ILZ Everaert parti également à la retraite fut largement fleuri par son personnel.



IMC Urbain Verheeeke heeft op de valreep van zijn militaire loopbaan de door de Nautische School zo begeerde beker helpen veroveren.



### LE « PATRON » N'EST PLUS

En effet, nous apprenons avec tristesse la mort de notre ami français Jean VITEL, qui pendant plus de 10 ans, envoyé par la Marine Nationale, instruisit la majorité de nos « Vieux » Boscós à qui il n'inculqua pas seulement une terminologie marine, mais aussi des méthodes de travail qui étaient le résultat de beaucoup de expérience de Breton excellemment amariné. Il fut notamment un des initiateurs de la voile à la F.N., si pas « l'Initiateur ».

Après une carrière bien remplie, (Mers-El-Kébir, La Jeanne d'Arc, la Belle Poule etc.) notre ami Jean s'est éteint au début de l'année 1979. La F.N., ses amis Belges s'associent à la douleur des siens, de ses amis du petit village de Bretagne, Plehedel, où il se reposait.

Adieu Patron, Adieu

x x x

### EARL MOUNTBATTEN

Op 27 augustus jl., overleed Vlootadmiraal Earl Mountbatten of Burma, door een bomaanslag van terroristen op zijn jacht, voor Mullaghmore, County Sligo in de Ierse Republiek, aanslag welke in de gehele wereld diepe verontwaardiging opwekte.

Earl Mountbatten werd op 25 juni 1900 geboren te Windsor. Op 13-jarige leeftijd trad hij in dienst bij de Royal Navy, waar hij een uitzonderlijk leerling bleek te zijn en een zeer bekwaam marineofficier.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was hij commandant van HMS. Kelly en van het Ve Jagerflotille. In het jaar 1943 werd hij benoemd tot Geallieerd Opperbevelhebber in Zuid-Oost Azië en het was o.m. onder zijn bevelhebberschap dat dit deel van de wereld bevrijd werd van de Japanse bezetting.

Van maart 1947 tot juni 1948 was hij achtereenvolgens Onderkoning en Gouverneur-generaal in het toenmalig Brits Indië. Op een uitermate diplomatische manier leidde hij Indië naar de onafhankelijkheid, feit dat deze grote staat ook vandaag nog niet vergeten heeft.

Earl Mountbatten bekleedde de functies van First Sea Lord en werd in het jaar 1956 Admiral of the Fleet. Hij beëindigde zijn loopbaan bij de Royal Navy als Chef van de Britse Defensiestaf en voorzitter van het comité van de Chefs van Staven.

Hij was de neef van H.M. Koningin Elisabeth en kleinzoon van Koningin Victoria.

Naar aanleiding van het overlijden van Earl Mountbatten zond Vice-Admiraal J.P.L. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht het volgend telegram :

« Personal to Admiral Sir Henry Leach from Vice Admiral Van Dyck.

« I am shocked and grieved by the senseless « assassination of Lord Louis Mountbatten. A brilliant Naval Officer, a distinguished World War Two « supreme Allied Commander and a great late first « Sealand has become the innocent victim of a « brutal act of terrorism. The officers, other ranks « of the Belgian Navy and I hereby convey our « feelings of sorrow and deepest sympathy to you « and the Royal Navy at the tragic end of this « great figure who had nothing but affection and « admiration in my country. »

Ook de redactie van Neptunus deelt in de rouw en de verontwaardiging bij het heengaan van deze grote staatsman en zeeman.

E.V.H.



## FELICITATIONS

Nous apprenons avec grand plaisir que notre collaborateur et ami Mr. Jean Verleyen a été décoré de la Croix de Guerre 40/45 avec Lion de Bronze pour son activité au sein de la Résistance et de la Croix Civique de 1<sup>ère</sup> Classe pour 35 années de services au 1<sup>er</sup> août 1978.

Nous adressons nos cordiales félicitations à notre ami et sommes heureux de voir récompensées de la sorte les nombreuses et bonnes actions que Jean Verleyen a au cours de toutes ces années écoulées accomplis au service de son pays. Nous apprécions les efforts qu'il fait bénévolement par le truchement de ses écrits pour faire mieux connaître et apprécier la Marine et les marins belges. Nous lui sommes reconnaissant de se pencher sur le passé de ces marins, de recueillir leurs souvenirs, afin que ne meure pas avec eux la mémoire du courage et du dévouement dont ils firent preuve lorsqu'ils prirent part à la défense de leur pays envahi.

Nous lisons avec intérêt ses articles sur l'histoire maritime générale de notre pays qu'il nous conte avec probité à l'occasion de son enquête menée

sur le pont voisin de Gravelines ce havre de notre Marine de guerre lors de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale.

Tout cela est du beau et bon travail et comme disent les marins à l'aide du code des pavillons : « Bravo - Zulu », : Well done - Félicitations.

## GELUKWENSEN

Zijne Excellentie de Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden, de Heer J.H.O. INSINGER, heeft op 13 juli ter gelegenheid van zijn bezoek aan Brugge het versiersel der orde van Oranje-Nassau overhandigd aan Fregatkapitein J.C. LIENART (Res) vroeger projectofficier voor de Belgische Zeemacht van de Tripartite Mijnenjager. Deze uitreiking vond plaats ten huize van de Heer en Mevrouw P. Nicod, Consul der Nederlanden in Brugge.

Dient het gezegd dat de redactie van Neptunus fier gaat op deze onderscheiding aan Neptunus-directeur J.C. Liénart en hem van harte gelukwens met deze hoge onderscheiding.

EVH



## BIBLIOGRAFIE — BIBLIOGRAPHIE

### Raymond Borrey : VAN BOOM TOT SCHIP

Raymond Borrey, zoon uit een oud geslacht van Oostendse scheepsbouwers, noteerde na elke lange werkdag op de werf van zijn grootvader zorgvuldig alles, dat bij de bouw van een houten vissersschip te pas kwam, in een schrijfboek en illustreerde het met een tekening. Dit was voor een aankomertje in het vak de enige manier van doen, want de kring van scheepsbouwers en scheepstimmerlui was een zeer gesloten kring waar « het stelen met de ogen », als men iets leren wilde, als regel gold. Het ging zelfs zover dat bij een bijzonder werk de leerjongens de laan werden uitgestuurd tot het werk beëindigd was. Uit reden hiervan werd over het bouwen van houten vissersschepen op onze kust betrekkelijk weinig gepubliceerd. Er bestaat een werkje van Ponjaert over de bouw van de Blankenbergse schuit dat grotendeels hernomen werd door Seghers in zijn boek over « De laatste vissersschepen op de Vlaamse kust ». Er is een beschrijving van Bly in zijn werk over « Zeilschepen op onze kust » en Gaston en Roland Desnerck verwerkten gegevens uit verschillende bronnen in een summier beschrijving die voorkomt in het tweede deel van hun omvangrijk werk « Vlaamse visserij en vissersvaartuigen ».

Het feit dat Raymond Borrey ertoe besloot zijn cahier om te werken tot een uitgave betekent dan ook een zeer welgekomen aanvulling van de eerder magere oogst over dit onderwerp op onze kust. Voornamelijk nu de houten scheepsbouw in onze kotreien verdwenen is.

In juist geteld 97 bladzijden, geïllustreerd met 100 tekeningen beschrijft de auteur in een sobere, technische stijl de bouw van een houten vissersschip te Oostende, omstreeks 1938. Stap voor stap leidt de lezer doorheen de lange reeks werkzaamheden die hierbij te pas komen. Vanaf het aftekenen

van de vormen, het leggen van de kiel, het opmaken en opzetten van de spanten, het steken van zaathout, wegeringen, dekbalken, gangen en planken legt hij in woord en beeld vast wat anders verloren zou zijn gegaan. Ten behoeve van de niet-geïntereerde lezer werd door J.B. Dreesen een Verklarende Vakwoordenlijst bij het geheel gevoegd. Samen met een drietal buitenreeks tekeningen van de 1<sup>ste</sup>, 2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> Oostendse « Bassijn » vormt het geheel een mooie maritieme en heemkundige bijdrage over een verdwenen techniek, die eeuwenlang voor Oostende een basisindustrie is geweest. Het werk, oorspronkelijk uitsluitend bij de auteur te verkrijgen is, ondanks een voor dit soort uitgave relatief hoge oplage, nu reeds uitverkocht. Hopelijk komt er een tweede druk.

### Johan Ballegeer

#### « DE VISSERIJ LANGS DE FRANS-VLAAMSE KUST IN OUDE PRENTKAARTEN » « LA PECHE MARITIME DE LA FLANDRE FRANCAISE EN CARTES POSTALES ANCIENNES »

We kennen voldoende de uitgaven van de « Europese Bibliotheek » te Zaltbommel, om hier te blijven stilstaan bij de vormgeving en presentatie. Johan Ballegeer, is er in geslaagd om met 116 zichtkaarten een relatief goed beeld te schetsen van de visserij langs de Frans-Vlaamse kust. Kan bekomen worden in de boekhandel of door overschrijving van 400,- fr. + 20 fr. portkosten op P.R.K. 000-0538106-47 van Johan Ballegeer, Europastraat 24 te 8380 Lissewege.

Il s'agit d'un de ces albums édités par la « Europese Bibliotheek » à Zaltbommel (Nederland). Très belle collection de 116 cartes postales de Bray-Dunes à la Somme. L'ouvrage peut être obtenu par versement ou virement au C.C.P. 000-0538106-47 de Johan BALLEGEER, Europastraat 24 à 8380 - Lissewege. Le commentaire bilingue est instructif et humoristique. Le prix est de 400,- Fr. + 20,- Fr. de port.

# INFO RESERVE

## OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

### RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

#### 1. Good bye, Captain Planchar !

Op 19 juni jongstleden ging in de Prins Albert-club te Brussel de vergadering door van de beheerraad der RO-ZM.

Op de agenda: verslag over het kongres van Luik en verkiezing van de nieuwe raad van beheer. Met betrekking tot de hernieuwing van de beheerraad deelde nationaal voorzitter CPF(R) PLANCHAR mede dat hij geen vernieuwing van zijn mandaat wenste.

Na een voorzitterschap van drie jaar gaat onze « captain » nu als gewoon raadgever zetelen in de beheerraad van onze vereniging.

CPF(R) PLANCHAR was vóór enkele jaren nog kommandant van het reservesmaldeel 218.2. Het entoesiasme waarmee hij deze taak waarnam, dwong eenieders bewondering af. Als voorzitter van de RO-ZM waren ernst, dynamisme en vooruitstrevendheid zijn voornaamste kwaliteiten.

Met hem ging een groot voorzitter heen. Well done, Captain Planchar, and goodbye !

#### 2. FKP(R) VAN LAER reprend la barre

Seul candidat à la succession du SPF(R) PLANCHAR, voici le FKP(R) VAN LAER qui reprend la barre en tant que président national de l'association des OR-FN.

Notre ami VAN LAER est originaire d'Anvers où il exerce la profession d'avocat. Depuis de nombreuses années, il est particulièrement actif au sein du Squad 218.2 ainsi qu'au conseil d'administration de l'UNOR-NVRO.

Bon vent et bonne mer, Captain Van Laer !

#### 3. Naklank over het XXIste kongres van LUIK

Het sukses van ons laatst kongres te Luik kunnen we best aan de hand van enkele statistieken illustreren.

Het aantal deelnemers op de lunch bedroeg 82, op het souper 72 en op het bal aan boord van de « Ville de Liège » 92.

De uitgaven beliepen 91.402 BF, de ontvangsten 85.000 BF + 7.800 BF van NVRO, wat ons een bonus van 1.802 BF geeft.

Volgend jaar gaat ons XXIIste kongres door te Antwerpen, waar de lokale afdeling voor de praktische organisatie zal zorgen.

#### 4. Raad van beheer en uitvoerend bureau RO-ZM

Ingevolge de verkiezingen van 19 juni laatstleden ziet de samenstelling van onze raad van beheer en uitvoerend bureau er als volgt uit:

Voorzitter: FKP VAN LAER A., Korte Klarenstr. 11 te 2000 ANTWERPEN - 031 / 33 75 24

Vice-VZT/Sekr.: FKP ROGIE H.P., Postbus 94 te 8400 OOSTENDE - 058/41 35 85

2de Vice-Vzt.: 1LV DEMOULIN G., Permekedreef 15 te 1900 OVERIJSE - 02/687 56 47

Adj-Sekretaris: VTZ BILLIET A., Beversestwg. 155A te 8800 ROESELARE - 051/21 10 33

Penningmeester: 1LV MARLIER G., Av. Abeloes 12/Bt te 1200 BXL 02/771 82 75

Rekrutering: 1LV DEMOULIN G.

Org. Activiteiten: 1LZ VANDIEST A., Langerbruggestr. 107 te 9050 EVERGEM - 091/53 92 75

Adj.: LTZ BOTING Y., Markt 59 te 9900 EEKLO - 091/77 10 92

Public Relation: VTZ BILLIET A.

Adj.: FKP ROGIE H.P.

Raadgevers:

FKP VAN AVERMAET C., Venneborglaan 153 te 2100 DEURNE - 031 / 24 07 39

CPF DELGOFFE V., Veldweg 6 te 2230 SCHILDE - 031 / 83 19 25

CPF BECHET R., Av. Béchet 8 te 1950 KRAAINEM - 02 / 767 77 64

VTZ GILLIS J.P., Donystraat 94 te 3300 TIENEN

LDV V. CAMPENHOUT, Ch. des Tombelles 9 te 1490 COURT-ST-ETIENNE

CPF PLANCHAR R., Italiëlei 84 te 2000 ANTWERPEN - 031 / 32 69 33

LDV HORION, Av. Anc. Combattants 85 te 1140 BXL - 02 / 241 29 31

N1: ROGIE

Adj-N1: BILLIET

N2: DEMOULIN

N3: VAN DIEST

Adj-N3: BOTING

N4: MARLIER

N5: BILLIET

Adj-N5: ROGIE

#### 5. Sections locales et organismes de réserve

A. Présidents des sections locales:

Antwerpen: VAN AVERMAET

Brabant: MARLIER

W.-Vlaanderen: ROGIE

O.-Vlaanderen: VTZ DE BECKER, Steendam 54 te 9000 GENT. 091 / 25 03 41

LIEGE: LDV COUTOIS W., Rue Jardinière 186 te 4900 Liège-Angleur. 041/65 68 86.

B. Organismes de réserve:

Hoofddirectie: FKP VAN LAER

Sekretariaat: FKP ROGIE H.P.

Div-NCSO: FKP V. AVERMAET

Res-SQUAD 218.2: FKP PERSOONS J.,

L. de Vriesstr. 47, 2600 BERCHEM. 031 / 30 97 13

#### 6. Informatie voor RO-ZM

Na grondig onderzoek van de wensen inzake informatie van Reserve-officieren, blijkt dat zij beter wensen te worden geïnformeerd over wat er « in » de Zeemacht gebeurt.

Ten einde hieraan tegemoet te komen, stelt de Staf Zeemacht voor dat de Reserve-officieren zich ten uitzonderlijke titel kunnen abonneren op Info-Marine, het interne informatieblad van de Zeemacht dat 10 maal per jaar verschijnt. De globale abonnementsprijs voor NEPTUNUS (6 nummers per jaargang) en Info Marine (10 nummers per jaargang) zou 300fr. per jaar bedragen. Deze 16 publicaties moeten het de Reserve-officieren mogelijk maken degelijk geïnformeerd te zijn over de Zeemacht en over de Reserve vermits NEPTUNUS eveneens zijn kolommen openstelt voor Info-reserve.

### 7. Compétition de tir UNOR-NVRO

C'est le week-end du 29/30 septembre prochain qu'aura lieu à LEODPOLDSBURG la compétition nationale de tir pour officiers de réserve organisée par l'UNOR-NVRO.

Tout comme l'année dernière, une équipe de tir composée d'officiers de réserve FN participera au concours.

### 8. Quarter Deck-bal op 19 oktober

Het Commando Marine Operaties en Training en het Commando Logistiek van de Zeemacht nodigt de RO-ZM van het land uit op het vermaarde « Quarter Deck-bal » dat doorgaat in de officiersmess van de Marinekazerne Bootsman Jonsen te OOSTENDE op vrijdagavond 19 oktober te 21 uur.

Belangstellenden schrijven in bij de officier NI/Comopsnav, Kazerne Bootsman Jonsen te 8400 - OOSTENDE en storten hun deelneming in de onkosten - zijnde 350 BF - op rekening 473-6116161-78 van « Quarter Deck »-bal, Marinekazerne Oostende. ROGIE, Adj-N5

## REGIONALE AKTIVITEITEN - ACTIVITES REGIONALES

### West-Vlaanderen

In de loop van de maand november, op een nader te bepalen datum, richt de Westvlaamse kring der RO-ZM zijn traditionele winterbal in te OOSTENDE, marinekazerne Bootsman Jonsen.

Zoals vorige keer wordt het bal opgeluisterd met het optreden van een choreografische groep en worden de genodigden vergast op een Indonesische rijsttafel.

De leden en sympatizanten van de kring « West-Vlaanderen » worden bijtijds per circulaire verwittigd.

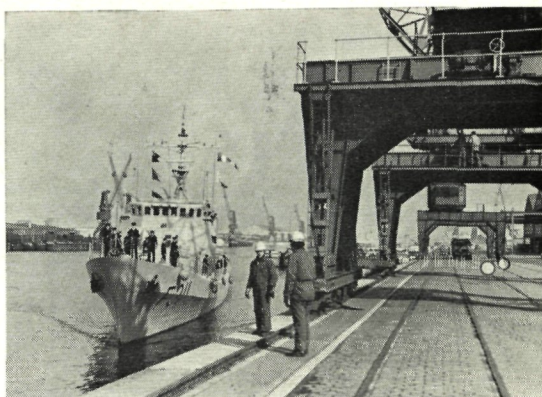
x x x

### OOST-VLAANDEREN

23 FEBRUARI 79 : Tweejaarlijkse algemene ledenvergadering gehouden aan boord van het stadsjacht « Jacob Van Artevelde ».

Verkiezing van 6 bestuursleden waarbij de taken als volgt werden verdeeld : Voorzitter : 2VZ (r) De Decker J. - Onder-Voorzitter : VTZ (r) Böting Y. -

Secretaris : 1LZ (r) Lambrechts H. - Penningmeester : 2VZ (r) Poelman P. (nieuw adres : Pachtgoed-dreef 15, 9810 Drongen) - Public-Relation en coördinator verb. off. : 1LZ (r) Vandiest A. - Activiteiten : 1LZ (r) De Deyne Eric (Oude Bareel 60, 9040 Oostakker, tel. : 28.33.37).



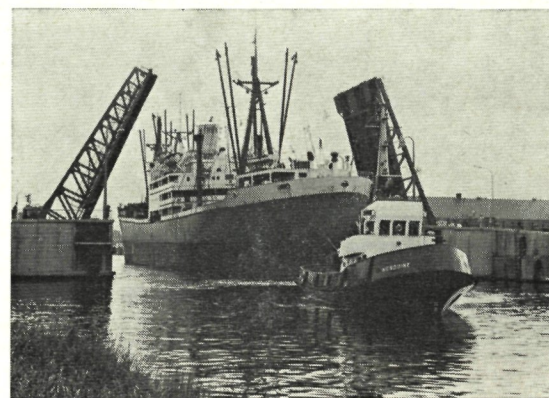
De Noorse korvet « AEGER » bij het aanleggen aan de Rigakaai.

23 MAART 79 : De Noorse korvetten Aeger en Sleipner, die in 1975 eveneens naar Gent kwamen, meerden af aan de Rigakaai.

Verb. Off. : 1LZ (r) E. De Deyne en 1LZ (r) H. Lambrechts.

17 MEI 79 : Hr. M.S. Jaguar bezoekt de haven van Gent. - Verb. Off. : 1LZ (r) A. Vandiest.

Dit kleine fregat van de roofdierenklasse, gebouwd in Italië, wordt voornamelijk ingezet bij visserijwacht.



5 JUNI 79 : M/S Monthouet verlaat zijn ligplaats te Gent om verkocht te worden aan China. Zoals onze leden zich zullen herinneren had onze afdeling een bezoek aan dit schip gepland. Op het laatste ogenblik werd dit vervangen door een interessante uiteenzetting aan boord van de Talisman.

9 JUNI 79 : Rijsttafel aan boord van de Jacob Van Artevelde.

Op initiatief van onze voorzitter 2VZ (r) De Decker J. richtte onze afdeling een Indonesische rijsttafel in. De praktische uitvoering lag in handen van onze onder-voorzitter VTZ (r) Böting Y.

Rond 20 uur kwamen de eerste genodigden aan boord. Een prima cocktail gereedgemaakt door onze public-relatien officer A. Vandiest zorgde onmiddellijk voor de goede sfeer.



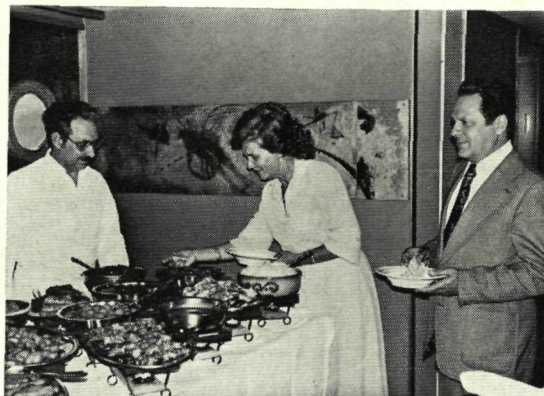
Na de genodigden hartelijk te hebben verwelkomd, overhandigde onze voorzitter een uniek origineel Gents boek aan IMC Derijcker.

De fijne rijstafels die IMC Derijcker reeds meermalen in Kallo had verzorgd, waren niet onopgemerkt gebleven in Gent. Zijn echtgenote die de onmisbare hulp was bij dit ingewikkelde keuken-recept werd met een mooie tuil bloemen bedacht.

Tegen 21 uur stond kok Derijcker achter de serveertafel en werden de eerste borden met de lekkere ingrediënten gevuld.

Na de fijne keuken eer te hebben aangedaan, werden de tafels opzij geschoven en werd er plaats gemaakt voor de eerste dans.

Daar we de aanwezigen hun Europese kiesplicht met een heldere geest wilden laten vervullen, werden de lichten van de Jacob Van Artevelde om drie uur gedoofd.



9 AUGUSTUS 79 : Het zeilopleidingschip van de Italiaanse marine "Amerigo Ves-Pucci" bracht een niet-officieel bezoek aan Gent.

? SEPTEMBER : Een bezoek aan de brandweerkazerne van Gent wordt in het vooruitzicht gesteld.

? NOVEMBER : Besprekingen zijn aan de gang met SMIT INTERNATIONAL. Wij hopen een sleepbootkapitein van deze zeesleepvaartmaatschappij uit Nederland naar Gent te kunnen laten komen om een film-diavoordracht te houden over zeesleepvaart en berging.

Namens het bestuur Oost-Vlaanderen

1 LZ (r) H. LAMBRECHTS

secretaris.

## **ECOLE PRIMAIRE DE L'ETAT pour enfants de Militaires francophones**

**45 - Schapenstraat 8400 OOSTENDE Tel. 70 88 01**

### **vous propose**

- un enseignement en français pour vos enfants de 2 1/2 ans à 12 ans
- une ambiance familiale avec repas chaud le midi  
(fait par notre établissement)  
40 Frs pour la section primaire  
30 Frs pour la section gardienne  
5 Frs pour le potage
- un transport gratuit pour les élèves habitant à plus de 5 km
- des classes « d'ardenne » et de « neige »
- natation

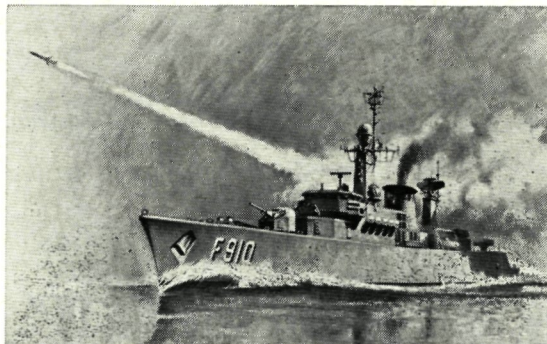
boutique neptunus

neptunus winkeltje

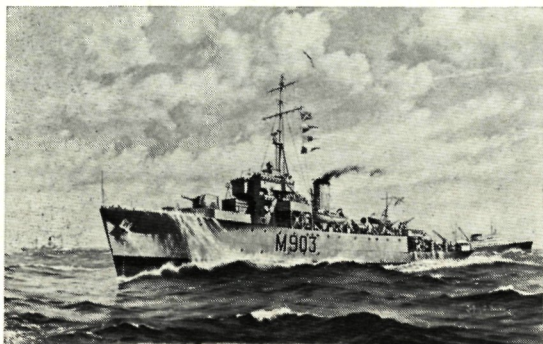
**Commandez  
dès à présent  
vos cartes de vœux 1980**



**Bestel nu  
reeds uw wenskaarten  
voor 1980**



**La Frégate F910 « WIELINGEN »  
De Fregat F910 « WIELINGEN »**



**M903 « A.F. DUFOUR »  
Hoogzeemijnenveger, type Algerine  
Dragueur océanique, classe Algerine**



**K133 « H.M.S. BUTTERCUP »  
Corvette armée par la Section Belge de la Royal Navy.  
Korvet bemand door de Belgische Sektie van de Royal Navy.**

Cette série de trois cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les peintures de l'artiste Jeffrey C. Bevan, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 30,— F, T.V.A. incluse.

Malgré la hausse énorme du prix de papier et des fournitures d'imprimerie, Neptunus peut livrer ces cartes aux prix de 30 F la série. Frais d'expédition : 6,— F.

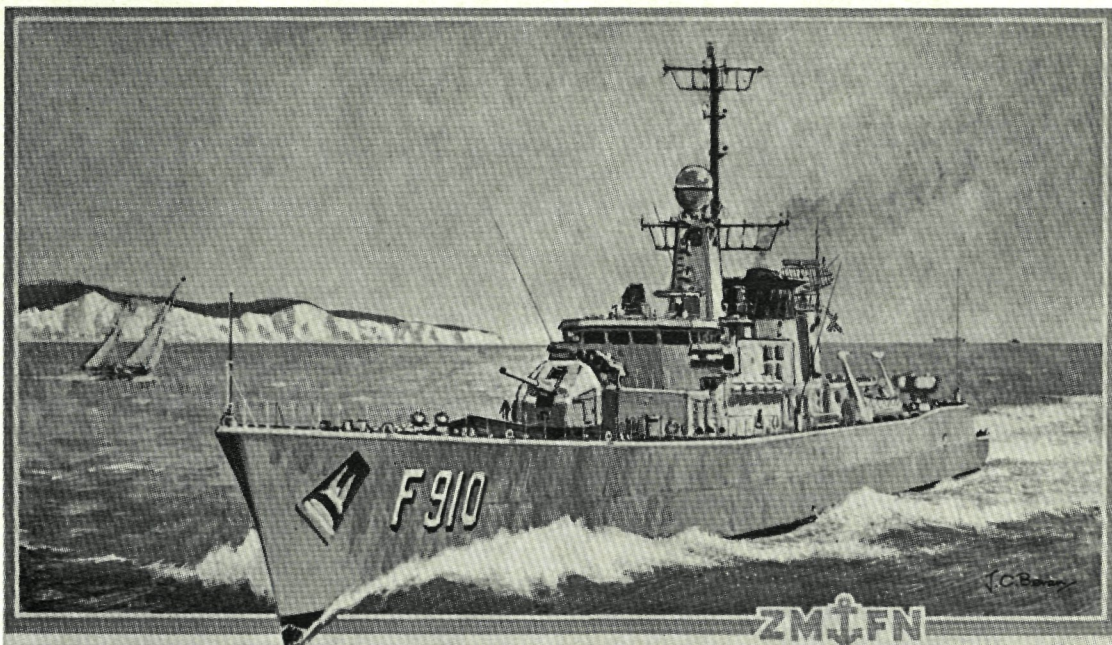
Vu la demande considérable, ces cartes sont réservées exclusivement aux lecteurs de Neptunus. Les enveloppes et encarts de vœux, en quatre langues, sont compris dans le prix.

Deze unieke reeks wenskaarten, uitgevoerd in vierkleurendruk, gemaakt naar de prachtige schilderijen van de marinekunstenaar Jeffrey C. Bevan, zijn verkrijgbaar per reeks van drie aan de som van 30,— F, B.T.W. inbegrepen. Niettegenstaande de steeds maar stijgende papier- en drukkosten, kan Neptunus deze kaarten leveren aan de prijs van 30,— F per reeks.

Verzendingskosten : 6,— F.

Deze kaarten worden voorbehouden aan de lezers van Neptunus. Bij deze kaarten ontvangt men eveneens de omslagen en een viertalig invoegblad met Kerst- en Nieuwjaarswensen.





Prachtige wenskaarten van de Fregatten.

F910 WIELINGEN

F911 WESTDIEP

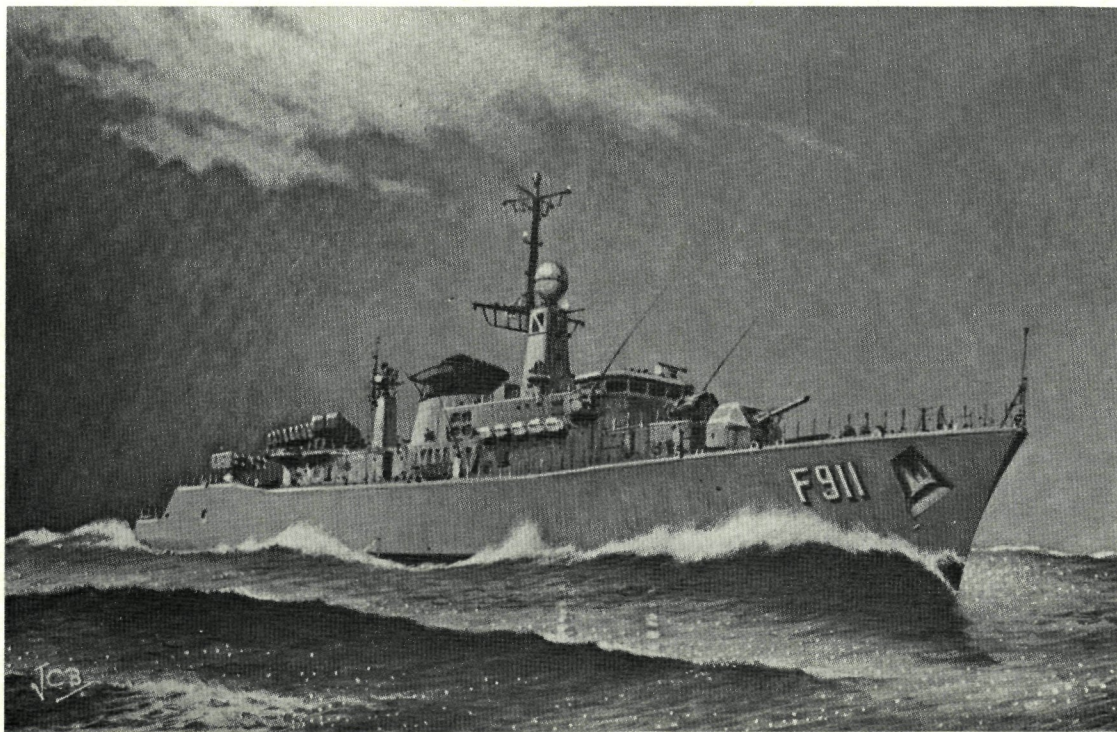
Prijs : 15,- fr. omslag inbegrepen (+ 10,- fr. verzendingskosten)

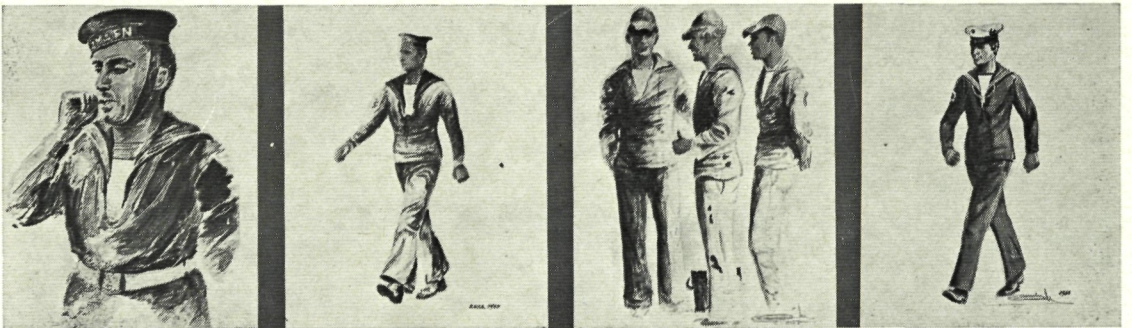
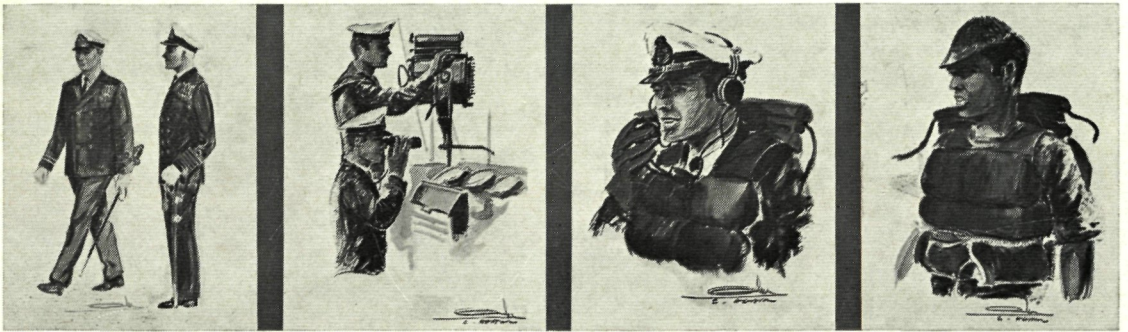
Splendide carte de vœux de frégates.

F910 WIELINGEN

F911 WESTDIEP

Prix : 15,- Fr. la carte, enveloppe comprise (+ 10,- Fr. frais d'envoi)





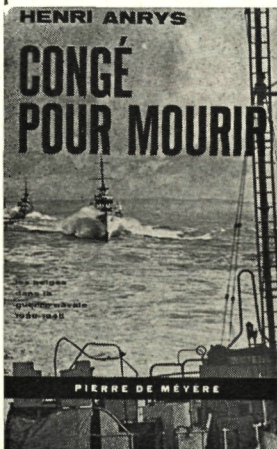
Wenskaarten uniformen, in kleur,  
per reeks van 8.  
Cartes de vœux « Uniformes »,  
série de 8.

Prix spécial de fin d'année :  
3,— F pièce, 20,— F les 8.  
Sans enveloppes.

Frais d'expédition : 6,— F.

Speciale eindejaarsprijs :  
3,— F stuk, 20,— F voor 8.  
Zonder omslag geleverd.

Verzendingskosten : 6,— F.



**CONGÉ POUR MOURIR**, par H. Anrys peut être com-  
mandée chez Neptunus, au prix de 480,- F T.V.A.  
incluse. Frais d'expédition : 35,- F.

**CONGÉ POUR MOURIR**, door H. Anrys nu ook te  
koop bij Neptunus voor de som van 480,- fr. Een koop  
dat ieder personeelslid van de Zeemacht zou moe-  
ten bezitten. Verzendingskosten : 35,- fr.

## TEGEL ZEEMACHT

Faïencetegel (Villeroy & Boch) met wapenschild van de Zeemacht verkrijgbaar bij Neptunus.

Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen.  
Verzendingskosten : 15,- Fr.

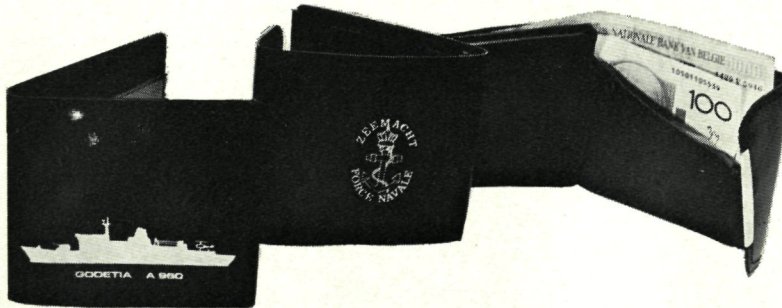
Zelfde tegel is ook verkrijgbaar ingewerkt in een houten kader.  
Prijs : 120,- Fr. B.T.W. inbegrepen.  
Verzendingskosten : 25,- Fr.



## CARREAU FORCE NAVALE

Magnifique carreau en véritable Faïence (Villeroy & Boch) avec emblème de la Force Navale peut être obtenu à Neptunus.  
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise.  
Frais d'envoi : 15,- Fr.

Le même carreau peut être obtenu sur bois.  
Prix : 120,- Fr. T.V.A. comprise.  
Frais d'envoi : 25,- Fr.

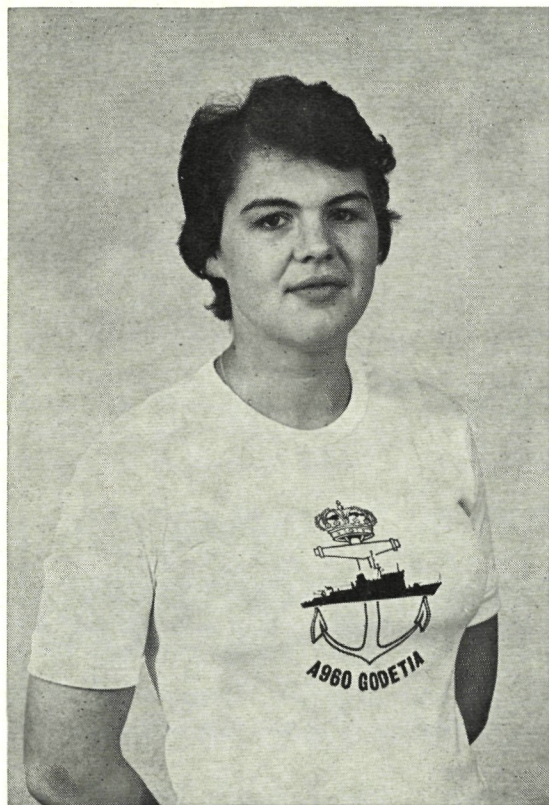


Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.  
Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

Andere opdrukken zijn mogelijk maar wel per bestelling van minimum 100 stuks.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.  
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 15,- Fr.

D'autres impressions sont possible, mais par commande de 100 pièces.



**Enkel** door overschrijving / storting voor rekening nummer **473-6090311-30** van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement au compte **473-6090311-30** de Neptunus.

### « T-SHIRT » - SCHEPEN

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small, medium en large met volgende opdrukken : GODETIA - ZINNIA enz...

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk.

Prijs : 230,- fr. inclusief B.T.W.  
Verzendingskosten : 25,- fr.

### « T-SHIRT » - BATEAUX

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en trois tailles : small, medium et large avec les impressions suivantes au choix : GODETIA - ZINNIA etc...

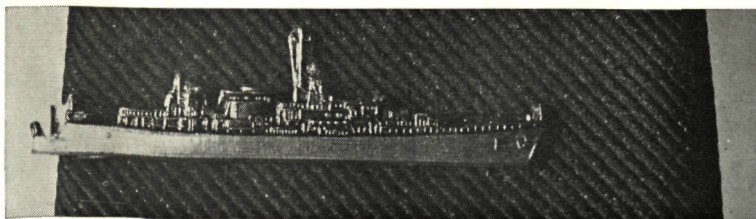
En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles.

Prix : 230,- Fr. T.V.A. incluse.  
Frais d'expédition : 25,- Fr.



MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE  
PRACHTIGE DASSPELD  
DE LA E71-FREGATE  
VAN DE E71-FREGAT

EN METAL DORE  
IN VERGULD METAAL  
220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port  
220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.  
**Enkel** door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.

Enkel door overschrijving/storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par virement /versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.



T-SHIRT « ZEEMACHT » is te bekommen bij Neptunus Oostende.

Vier maten : Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs : 230,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten : 25,- fr.

T-SHIRT « FORCE-NAVALE » peut être obtenue chez Neptunus Oostende.

Quatre tailles : Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix : 230,- Fr. T.V.A. incluse.

Frais d'expédition : 25,- Fr.



## ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,- fr. + 4,5 portkosten.



## AUTO-COLLANT

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm. Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,- F + 4,5 de port.

## neptunus winkelje



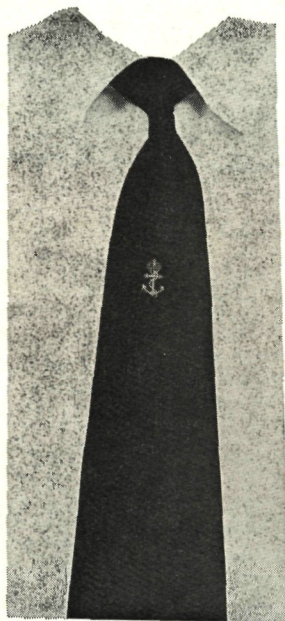
Deze modieuze T-SHIRT « BELGIAN NAVY » is te bekomen in vier maten : Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs : 250,- fr. B.T.W. inbegrepen.  
Verzendingskosten : 25,- fr.

Cet élégant T-SHIRT « BELGIAN NAVY » peut être obtenue en quatre tailles : Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix : 250,- Fr. T.V.A. incluse.  
Frais d'expédition : 25,- Fr.

NIEUW!  
NOUVEAU!



LA « CRAVATE FORCE -  
NAVALE »

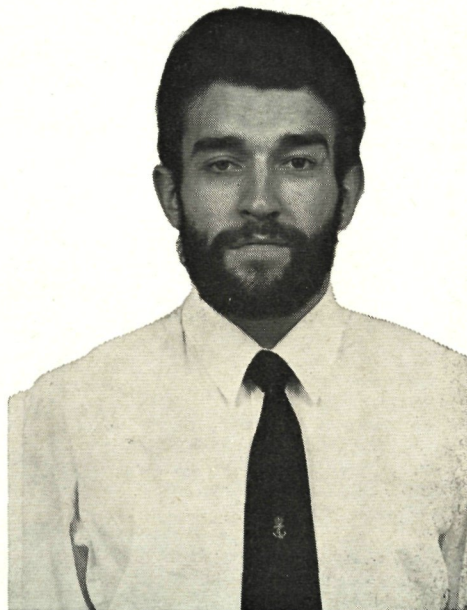
Prix : 250,- Fr. T.V.A. incluse.  
+ 25,- Fr. frais de port.

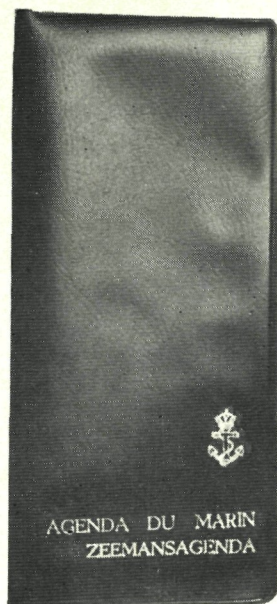
Le paiement se fait uniquement par virement/versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus Oostende.

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 250,- fr. B.T.W. inbegrepen.

+ 25,- fr. verzendingskosten.  
Enkel door overschrijving/  
storting op rekening nummer  
473-6090311-30 van Neptunus  
Oostende.





### ZEEMANSAGENDA

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is te verkrijgen bij NEPTUNUS.

Naast een uiterst efficiënt kalender, bevat deze agenda getijtafels voor 1980 met aanduidingen in tijd en hoogte van hoog en laag water te Oostende en de kust.

Prijs : 40,- fr. (+ 10,- fr. verzendingskosten) door overschrijving op onze bankrekening.

### AGENDA DU MARIN

Cet agenda spécialement conçu pour qui s'intéresse à la mer, peut être obtenue chez NEPTUNUS.

En plus d'un calendrier très pratique, cet agenda comporte les horaires des marées avec indications d'heures et de hauteurs de mer haute et basse à Oostende et à la côte.

Prix : 40,- Fr. (+ 10,- Fr. de frais d'envoi) à virer à notre compte.



### WANDKALENDER

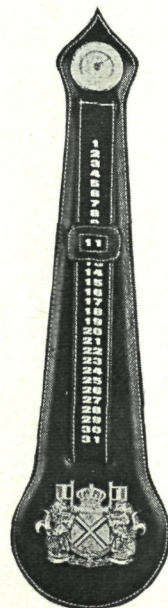
Zeer mooie eeuwigdurende wandkalender in zwart simili-leder, met meerkleurig groot wapen Zeemacht en thermometer.

Prijs : 400,- fr. B.T.W. inbegrepen, + 25,- fr. verzendingskosten.

### CALENDRIER MURIAL

Type perpétuel, en simili-cuir noir, avec écusson coloré Force Navale et thermomètre.

Prijs : 400,- Fr. T.V.A. incluse, + 25,- Fr. frais d'expédition.



## WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren zijn te bekomen bij Neptunus. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

Prijs: 300,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen. Leveringstermijn: 3 weken.



## EMBLEMES

Une série d'émblèmes - pratiquement pour tous les navires - exécuté par l'artiste Ostendais Michiels, en céramique de quatre ou cinq couleurs sont disponible à Neptunus. Chaque armoirie fut approuvée par la Commission Héraldique de la Force Navale et constitue une pièce de collection. Une splendide et élégant cadeau pour un jour de fête.

Prix : 300,- Fr. T.V.A. comprise.

Vue la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi. Délai de livraison : 3 semaines.



Deze prachtige bierpotten in kunstkeramiek met het wapen van de zeemacht, Wielingen of Westdiep, enkel te verkrijgen bij NEPTUNUS.

Prijs : 130,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen.

Magnifique chope en céramique d'art aux armes de la Force Navale, Wielingen ou Westdiep, uniquement en vente chez NEPTUNUS.

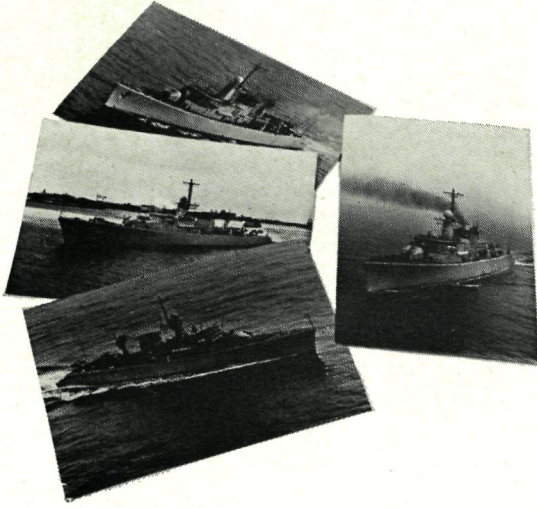
Prix : 130,- Fr. T.V.A. comprise.

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.



# neptunus winkeltje

---



## FOTOKAARTEN

Echte fotokaarten van de 4 fregatten.

Prijs : 10,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Ook verkrijgbaar voor andere schepen mits belangrijke bestelling.

## PHOTOS

Photos format carte postale des 4 frégates.

Prix : 10,- Fr. T.V.A. comprise.

Les photos des autres navires peuvent être obtenues au même format par commande importante.



Faïencetegel verkrijgbaar voor alle schepen enkel per bestelling van minimum 50 stuks.  
Prijs naargelang de afname.

Les Faïences (de tout modèle) peuvent être obtenues par commande de 50 pièces minimum.  
Le prix unitaire varie suivant le nombre.

Neptunus is niet verantwoordelijk voor het verloren gaan of het niet ontvangen van verzendingen.

Neptunus ne peut être rendu responsable pour la perte ou la non réception d'envoi.



---

# boutique neptunus

# boutique neptunus

# neptunus winkeltje

## EEN GOEDKOOP EN TOCH MOOI GESCHENK

Deze mooie volglazen asbak, voorzien van een drietalig opschrift in zeefdruk kost inderdaad slechts 60 fr., BTW inbegrepen, aan deze prijs kan U hem kopen in het Neptunus-winkeltje. Wenst U hem echter bij U thuis bezorgd, dan dient U 25 fr. portkosten meer te betalen.

Postverzending enkel door overschrijving van 60 + 25 of 85 fr. op bankrekening 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

## BON MARCHÉ MAIS CEPENDANT BEAU CADEAU

Ce joli cendrier en verre plain, portant une inscription marine trilingue ne coûte que 60 fr., TVA compris, est en vente à la boutique Neptunus. Si vous désirez le recevoir à domicile, il vous suffira de nous faire parvenir un versement de 60 + 25 de frais de port, soit total 85 fr. au compte bancaire 473-6090311-30 de Neptunus, Oostende.

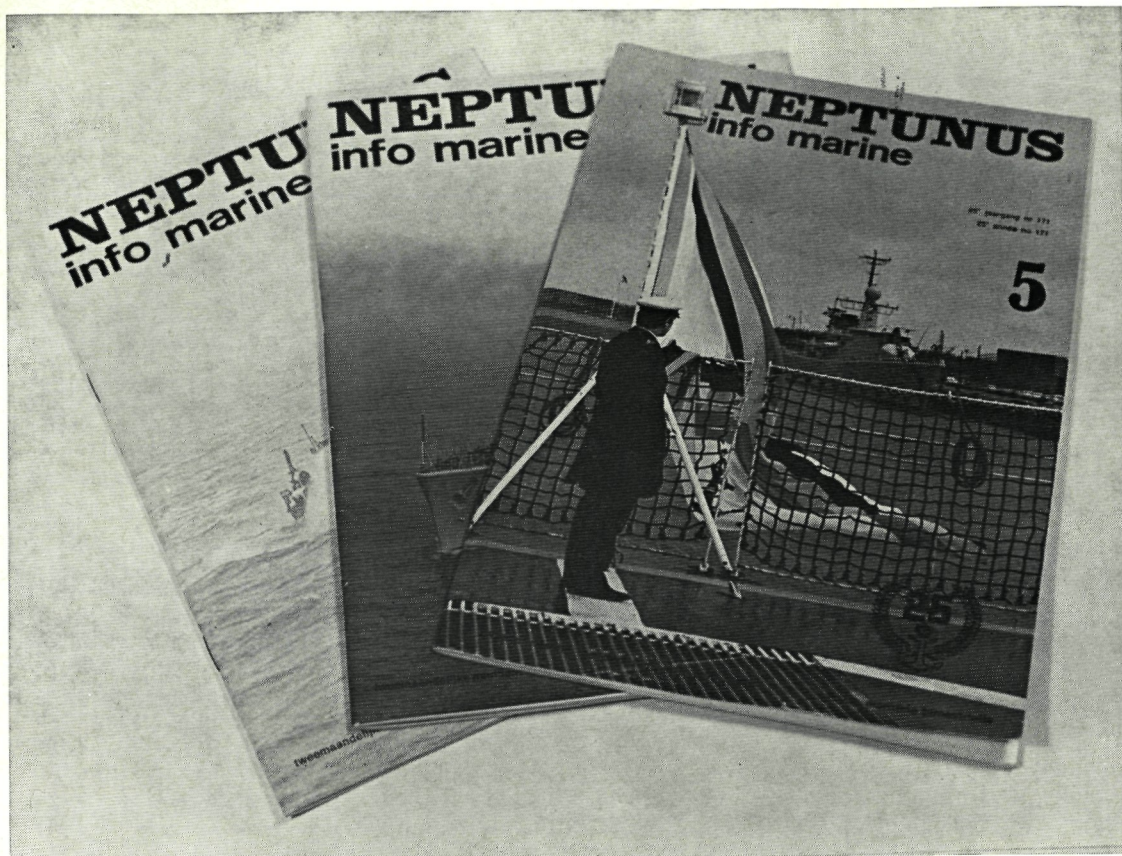


Avez-vous déjà la

«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een

«Zeemachtdas»



## NEPTUNUS

NEPTUNUS is het tweemaandelijks maritiem tijdschrift van de Zeemacht.

Verkoop- en Abonnementendienst.

Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van Neptunus/Oostende.

Prijs : 200,- fr. gewoon abonnement  
 300,- fr. steun abonnement  
 500,- fr. Ere abonnement

NEPTUNUS est la revue maritime bimestrielle de la Force Navale.

Vente - Abonnements.

Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30 de Neptunus/Ostende.

Prix : 200,- Fr. abonnement normal  
 300,- Fr. abonnement de soutien  
 500,- Fr. abonnement d'honneur



## GOUACHE

Meerkleurige gouache, gedrukt in beperkte oplage van 100.

Genummerd en getekend door de kunstenaar, Adam.

Prijs : 200,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten : 25,- fr.

Gouache colorée, imprimée en 100 exemplaires.

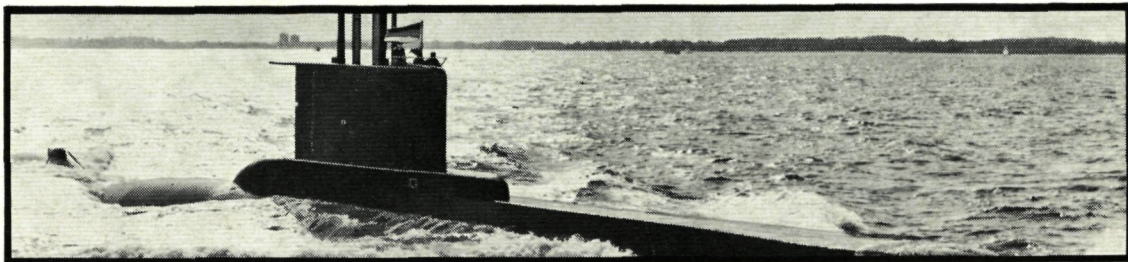
Numérotée et signée par l'artiste, Adam.

Prix : 200,- Fr. T.V.A. comprise.

Frais d'envoi : 25,- Fr.

Signaals gevechtinformatiesysteem voor onderzeeboten: Sinbads\*

## Alleen een goed overzicht biedt goede oplossingen.



**D**e laatste jaren zijn de eisen voor effectieve onderwatergevechtsleiding aanzienlijk verhoogd. Hoe deugdelijk en modern het Signaal antwoord daarop is, is waar te nemen op de beeldschermen van Sinbads. Deze geven een duidelijk beeld van de situatie, doelen, wapens, met bij-schriften en al. Zij maken de juiste ideeën en antwoorden mogelijk op het moment, dat die het meest nodig zijn.

### De vindingrijkheid in Sinbads

De kern van Sinbads is het passieve volgsysteem, waarmee een aantal doelen gelijktijdig kan worden gevolgd. Het systeem ontvangt en verwerkt alle beschikbare doelsinformatie, zoals peiling, afstandschattingen, koers en snelheid en - indien beschikbaar - de gepeilde afstand.

### De waakzaamheid van Sinbads

Het is haast onmogelijk een onderzeeër die Sinbads aan boord heeft te verrassen of te misleiden,

want Sinbads beschikt over een intelligent programma dat 'doelbewegingen analyseert met een minimum aan gegevens. Dit programma berust op het Kalmann-principe waardoor de onzekerheid uit een reeks peilingen kan worden beperkt. Het systeem verzekert een optimale aanpassing tussen de gebruiker en de verwerkings-snelheid van de computer.



*Volledig geïnformeerd dank zij Sinbads*

### De flexibiliteit van Sinbads

Voor een dergelijk veelomvattend systeem vergt Sinbads verrassend weinig ruimte. Zodoende helpt het bij de oplossing van het ruimteprobleem in onderzeeboten.

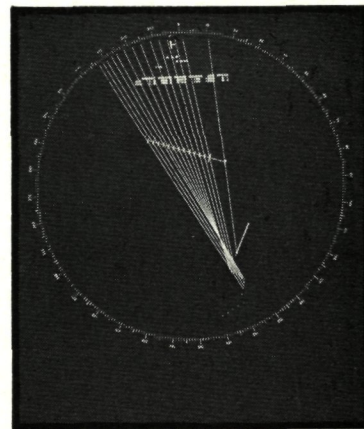
Ook kan Sinbads zonder probleem worden geïntegreerd met andere systemen en worden uitgebreid met aanvullende mogelijkheden voor bijzondere taken.

### Goede oplossingen bieden een goed overzichtsbeeld

Het gebruik van Signaalsystemen als Sinbads, betekent het

beschikken over het juiste antwoord op iedere voorkomende dreiging.

Sinbads heeft bijvoorbeeld besturingscapaciteit voor alle soorten draadgeleide of ongeleide torpedo's. Drie draadgeleide torpedo's kunnen gelijktijdig worden bestuurd. Signaals goede oplossingen bieden het goede overzichtsbeeld. En datzelfde beeld toont het resultaat van Signaals vindingrijkheid.

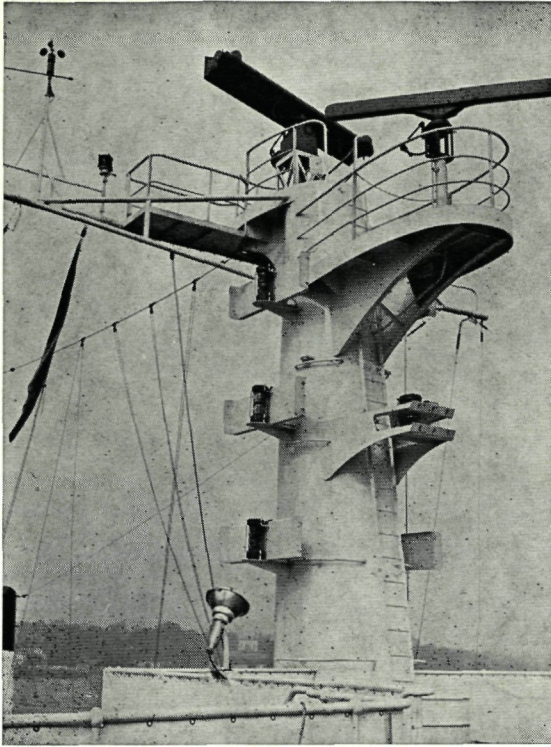


*Een duidelijk overzicht is onmisbaar voor gevechtsleiding*

Hollandse Signaalapparaten B.V.  
Postbus 42 - 7550 GD Hengelo.  
Tel. 05400 - 88111 - telex 44310.  
Radar, gevechtinformatie en besturingsssystemen.

\*Sinbads - Signaals Submarine Integrated Battle and Data System

**Alleen goede oplossingen leiden tot goed overzicht.**



n. v. E.N.I. s. a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.  
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389  
2000 ANTWERPEN

Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)  
Telex : 31598 eni b



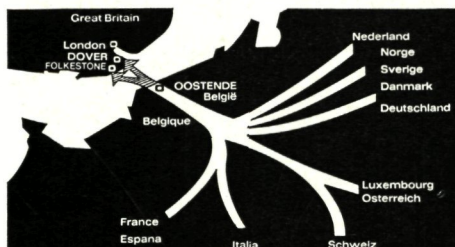
Elektrische installaties  
Brandbeveiliging  
Scheepsherstelling  
Elektrische installateurs van  
de Fregatten E 71

” Wedden dat uw kinderen  
CHA - CHA verkiezen ? ”



CHOCOLATE CARAMEL WAFER

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië  
**OOSTENDE - FOLKESTONE**  
**OOSTENDE - DOVER**



- \* Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- \* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- \* Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :
  - Reizigers zonder voertuig : shopping trips (48 u.), winter-weekends excursies, nachtroutebiljetten enz.
  - Automobilisten : — 24 u. excursie : U betaalt slechts de NORMALE prijs van de heenreis voor een heen- en terugreis
    - 60 u. excursie : ± 35 % vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden
    - 5 dagen excursie : ± 20 % vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden (tijdens periode tot 31.03.1979 zelfs ± 50 % reductie).

**Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.**

- Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
- Regie voor Maritiem Transport  
 Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)  
 Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

# Mazout zonder zorgen



## Votre sécurité mazout

# BOELWERF

**N.V.**

**TEMSE**

**S.A.**

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



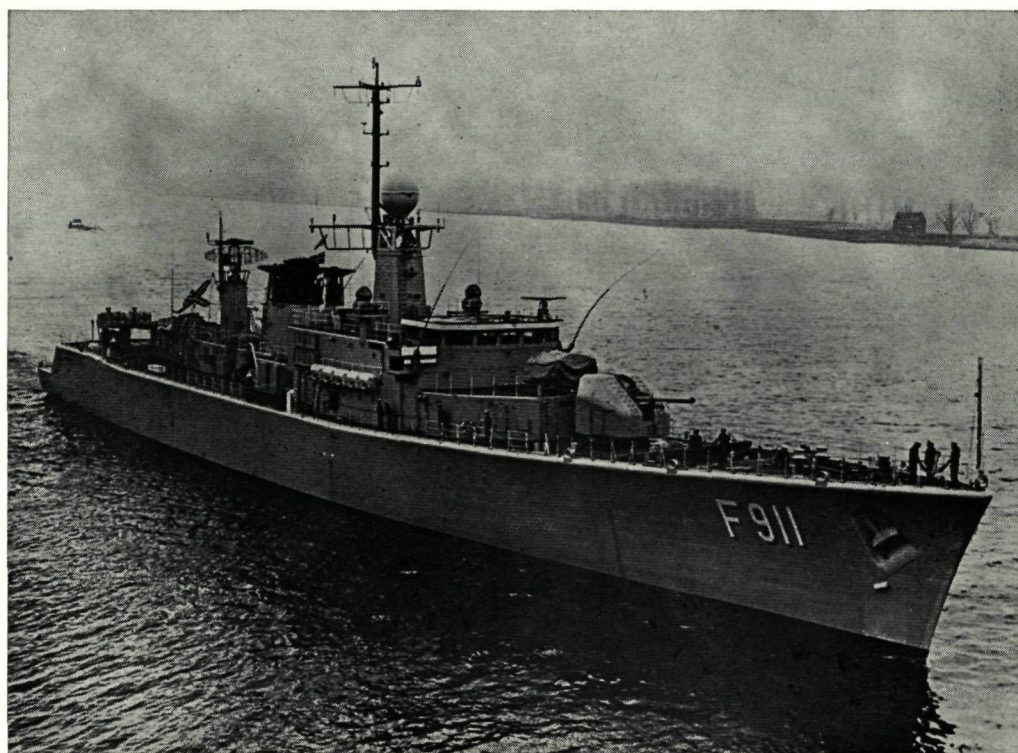
**ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.  
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserijwachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten**

**E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».**

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**

**BOUWEN EN OMBOUWEN  
VAN ZEESCHEPEN  
TOT 320.000 TDW  
ALLE INDUSTRIELE WERKEN**



**COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.**

**2710 HOBOKEN**

**Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175**

**Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN**





**CMB THE BELGIAN LINE  
OFFERING WORLDWIDE SHIPPING  
SERVICES**

**CMB** St. Katelijnevest, 61  
Tel.: (031) 34 05 05

B-2000 Antwerpen  
Telex AMIAN 31 366

# Cotisations d'honneur - Ere-bijdragen

- Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège  
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale  
 Vice-Admiral J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht  
 Divisie Admiraal M. Duinslaeger, Brussel  
 Amiral de Division A. Schlim, Loppem  
 Amiral de Division e.r. Poskin, Bxl  
 Monseigneur Cammaert, Aumônier en Chef (HON.), Kraainem  
 Lt. Generaal o.r. Raemackers, Blankenberge  
 Divisieadmiraal o.r. L. Lurquin, Oostende  
 Amiral de Division e.r. Robins, Laeken  
 Amiral de Division e.r. Petitjean, Dilbeek  
 Commodore e.r. Geluyckens  
 Vereniging Hulpbetoon Zeemacht, vzw  
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans, England  
 Mad. Vve P. van Waesberghe, Oostende  
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ch. Béatse, Auderghem  
 CPV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl  
 Le Capitaine de Vaisseau (BEM) ir. E. Pouillet, Brugge  
 Kapitein Ter Zee Van Damme, Bredene  
 Kapitein Ter Zee (R) Böting, St.-Denijs-Westrem  
 Le Capitaine de Frégate P. Leveau, Linkebeek  
 Le Capitaine de Frégate (R) J.C. Liénart, Oostende  
 Le Capitaine de Frégate (R) De Mortier, France  
 Lt. Col. d'Adm. Ch. Freys, Oostende  
 Lt. Col. d'Avi BEM E. Anger, Att. Def. R.F.A.  
 CPF (R) Buys, Aalst  
 CPF (D) BAM, F. Van Gelder, Mechelen  
 Fregatkapitein (R) Masure, Oostende  
 Fregatkapitein Herremans, Oostende  
 Lt.-Col. (R) Mousty, Hamme-Mille  
 Fregatkapitein Parisis, Gent  
 Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid  
 Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende  
 Fregatkapitein (R) Ch. Van Avermaet, Deurne  
 Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk  
 Fregatkapitein (R) de Cooman, Antwerpen  
 Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles  
 Fregatkapitein (R) R. Planchar, Antwerpen  
 Le Capitaine de Frégate (R) G. Mertens, France  
 Le Capitaine de Frégate V. Ségaert, Oostende  
 Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles  
 Le Capitaine de Frégate Dumont, Bxl  
 Fregatkapitein (R) P. Van Paeppeghe  
 Fregatkapitein (R) Verrees, Turnhout  
 Le Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde  
 Le Capitaine de Frégate (R) Borgeris, Antwerpen  
 Fregatkapitein Luyten, Temse  
 CPC Barbieux, Ottignies  
 CPC (R) Meinertzhagen, Antwerpen  
 CPC Van Den Haute, Wenduine  
 CPC (R) Hamoir, Etterbeek  
 Cdt Res Gaune, Antwerpen  
 Le Capitaine de Corvette (R) J. Pouillet, Bruxelles  
 KVK (R) Dr. Strumane, Mol  
 Majoor (R) Stassyns, Oostende  
 CPC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tilff  
 LtKOL (R) Wauters, Temse  
 Le Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl  
 Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl  
 Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende  
 Le Capitaine de Frégate (R) Dorsimont, Dilbeek  
 Fregatkapitein (R) Persoons, Berchem  
 Le Capitaine de Frégate (R) Velghe, Bri
- Korvetkapitein (R) Carlier, France  
 Commando Logistieke Groepering, Oostende  
 1LV Verheyden, Stene  
 1LV (R) J.M. de Decker de Brandeken Ohain  
 1LV e.r. Becquaert, Berchem  
 1LV (R) Dormont, Lasne  
 1LV Van Laer, Antwerpen  
 1LV Ghys, Nieuwpoort  
 1LV (R) Remy, Uccle  
 LDV (R) De Sloover, Bruxelles  
 LDV (R) G. Demoulin, Bxl  
 LDV Van Der Velde, Wemmel  
 LDV (R) Rayé, Kraainem  
 LDV (R) G. Horion, Evere  
 LDV (R) Verelst, Berchem St. Agathe  
 1LV (R) Alderweireldt, Antwerpen  
 1LV (R) Liebaert, Gent  
 1LV (R) B. Maertens de Noordhout, Tilff  
 Le Commandant Adrien, Uccle  
 Le Capitaine Mertens, Uccle  
 L'aumônier Cuyllits, Uccle  
 1LV Kaufmann, Bruxelles  
 Major Thibaut, Shape  
 2EV (R) Lacroix, Braine-Le-Château  
 2EV Van Gelder, Borgerhout  
 Club Officiers, Oostende  
 Club Officiers, St.-Kruis  
 Verbodering Royal Navy, Oostende  
 1MP o.r. A. Schram, Eernegem  
 1MT (R) Pauwels, Langdorp  
 Damar Verschooten, Oostende  
 Tabagie Onderofficiers Navcomost  
 De Heer P. Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge  
 L'administration communale de Verviers  
 Het gemeentebestuur van Turnhout  
 Le Baron Kronacker, Antwerpen  
 Le Comte d'Ursel, Moulbaix  
 Monsieur le Vicomte Pouillet, Bruxelles  
 Mme Vve Timmermans, Oostende  
 Mme Vve Flahaut, Den Haan  
 Monsieur Cassette, Ath  
 Monsieur Hosdain, Marcinelle  
 De Heer Boudens, Oostende  
 De Heer Verhaeghe, Ixelles  
 Monsieur Delahaye, Overijse  
 Monsieur Dhondt A., Schaarbeek  
 Monsieur Geonot, Marcinelle  
 Monsieur Léonard, Jette  
 N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen  
 De Heer Windye, Steendorp  
 Monsieur De Keyser, Waterloo  
 Caddy-Tailors, Oostende  
 Dr. Verhaeghe, Eeklo  
 De Heer Glorieux, Spiere  
 S.P.R.L. Martin & Co. Antwerpen  
 Les Etais Metten, S.P.R.L., Bas-Oha  
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge  
 Monsieur Franckx, Forest  
 Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert  
 De Heer E. Van Haverbeke, Oostende  
 De Heer Heynen, Antwerpen  
 De Heer De State, Ekeren  
 De Heer Boonen, Wilrijk  
 De Heer Ingelbrecht, Kapellen  
 Monsieur Gérard, Flémalle-Haute  
 Cockerill Yards, Hoboken  
 De Heer Cools, Brugge  
 Phoenix Oil Products, Schoten  
 De Heer Wolf, Oostende  
 Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.  
 Le Chevalier Breydel, Bruxelles  
 Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons  
 De Heer Degelder, Leuven  
 Monsieur J. Bonnevie, Oostende  
 Informar, Bruxelles  
 Mevrouw Verleye, Brugge  
 Monsieur de Cloedt, Bruxelles  
 Dr. Sas, C.P.M., Bruxelles  
 Mr. De Roo, Gent  
 Monsieur Verlinde, Jette  
 De Heer Soetens, Oostende  
 Hermis Sodales, Oostende  
 De Heer Grandjean, St.-Niklaas  
 L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
- Club 1MT & Mat COMIENAV, St.-Kruis  
 De Heer Lagaese, Blankenberge  
 De Heer Vaes, Oudenburg  
 Mons'eur De Reys, Bruxelles  
 Oosterputten Halewyck, Oostende  
 Monsieur Clerinx, Bruxelles  
 De Heer Van Damme, Temse  
 Firma Van Assche & Zonen, Antwerpen  
 Kredietbank Oostende  
 De Heer Bonnewyn, Brussel  
 N.V. Philips, Brussel  
 Monsieur Bergougan, Evergem  
 Werkhuizen Perfecta, Brugge  
 Bureau Technique Thiry, Bruxelles  
 Unie Redding & Sleepdienst, Antwerpen  
 Shipping & Bunkering, Zeebrugge  
 De Heer Vermeersch, Oostende  
 Monsieur de Saint Hubert, Costa Rica  
 P.V.B.A. Windey, Gent  
 De Heer Van Praet, Londerzeel  
 Monsieur Deltour, Bruxelles  
 Monsieur Tilkin, Bruxelles  
 De Heer Ver'lot, Gent  
 Belliard Murdoch, Oostende  
 De Heer Cuypers, Brugge  
 Duinse Polders Vakantie, Blankenberge  
 De Heer Lippens, Gent  
 Agfa-Gevaert, Mortsel  
 N.V. Ima Gent, Ledeberg  
 N.V. Siemens, Brussel  
 Ostend Airport, Oostende  
 De Heer Cattelain, Brugge  
 Monsieur Driesens, Bruxelles  
 Monsieur Lamproye, Bruxelles  
 Monsieur Van Hauwermeiren, Jette  
 Monsieur Vanderboven, Renaix  
 De Heer Hauglustaine, Hasselt  
 S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen  
 Monsieur De Buck, Bruxelles  
 Monsieur Martens, Braine Le Comte  
 De Heer Hausman, Oudenaken  
 De Heer Capens, St.-Niklaas  
 De Heer Notaris M. Quaghebeur, Oostende  
 De Heer Decoster, Antwerpen  
 Le Comte de Launoit, Bruxelles  
 De Heer Clarysse, Antwerpen  
 De Heer Elislander, Pulle  
 De Heer De Baere, Aalst  
 De Heer Raschaert, Den Haag, Nederland  
 De Heer De Schoenmaeker, Leuven  
 De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque  
 Monsieur Carly, Bruxelles  
 Monsieur Rombout, Bruxelles  
 Monsieur Dr. Houard, Seraing  
 Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles  
 Monsieur Aubinet, Grignivée  
 De Heer Van Belle, Meerbeke  
 Monsieur de Brabant, Bxl  
 Monsieur D'Hoogh, Bxl  
 De Heer Naudts, Oostakker  
 De Heer Baeyens, Knokke  
 De Heer Pierins, Lichtaard  
 De Heer Soetens, Oostende  
 Monsieur Van Den Bossche, Bruxelles  
 De Heer L. Van Acker, Merksem  
 De Heer Van Gelder, Borgerhout  
 De Heer Lenaert, Wezenbeek-Oppem  
 Accc, Monsieur Van delft, Drogenbos  
 De Heer Stevens, Buizingen  
 Mej. M.M., Bredene  
 Monsieur Mathot, Hofstade  
 De Heer Van Damme P., Brugge  
 De Heer Billiet, Roeselare  
 De Heer Dingenen, Antwerpen  
 De Heer Ribbink, Nederland  
 De Heer Schalbroeck, Merksem  
 De Heer Cleemput, Gentbrugge  
 De Heer Cooman, Deurne  
 Monsieur Mey, Mouscron  
 De Heer Janssens, Merksem  
 Dr. Adam, Bruxelles  
 Monsieur Van de Velde, Bruxelles  
 Chevalier van Haverre, Bruxelles  
 Monsieur Strijp, Bruxelles  
 De Heer De Jaeger, St.-Amandsberg  
 Monsieur Deville, Montzen  
 EDV (R) Dubois, De Pinte  
 Baron de Bethune-Sully, Bruxelles

Nu reeds in uw agenda noteren !!!  
A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

# 14<sup>e</sup> Galabal Zeemacht

# 14<sup>ième</sup> Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE - KURSAAL  
A OSTENDE - KURSAAL

## Op 1 februari 1980

## Le 1 février 1980



l'Administration Communale de Malmedy  
Mevrouw Van Winnendael, Brussel  
Yacht Club Nieuwpoort, Antwerpen  
De Heer Peeraer, Mechelen  
De Heer Michielsens, Schoten  
Monsieur Borjans, Braine l'Alleud  
De Heer Dezeure, Poelkapelle  
De Heer De Schepper, Hoboken  
Gen. Stores Shipchangers, Oostende  
De Heer Verbeeck, Rumst  
De Heer Van Belleghem, Wondelgem  
De Heer De Roo, Mariakerke  
De Heer Descamps, Kraainem

Monsieur Molitor, Bxl  
De Heer Vandormael, Brussel  
De Heer Desmet R., Antwerpen  
Royal Yacht Club de Bruxelles  
The Nelson Sweepers, Tienen  
Yacht Club Luchtvaart, Nieuwpoort  
Scaphout Yacht Club, Blankenberge  
De Heer Meulemans, Herenthout  
Monsieur le Baron de Brouwer, Bruxelles  
Monsieur Casse, Harsin  
Philips Data Systems S.A., Bruxelles  
S.A. Cablerie de Charleroi, Charleroi

Afgesloten op datum van 5 oct. 1979  
Clôture à la date du

## la force navale recrute !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

## de zeemacht werft aan !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



**NEEM KONTAKT MET                      PRENEZ CONTACT AVEC**  
**MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN**

3de en 23e Liniregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.      Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

**Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende**  
**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende**

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.**

**Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.**

27e jaargang - neptunus 1979-80 - 27e année

nr 180 - no 180

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.  
Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg oostende

Copyright 1979 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.  
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent