



2

33^e jaargang - nr. 216 - 33^e année - n° 216

NEPTUNUS

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime bimestrielle



DE TOEKOMST ALS WERKTERREIN



PB 4, 6000 Charleroi

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

december 1987
décembre 1987

LID
fppb
MEMBRE

33^e jaargang nr 2
33^e année no 2

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Direkteur van het tijdschrift
R. Van Ransbeek

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
M. Schottey

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 80 14 03 ext. 389 et/en
(059) 806 666

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
300 F gewoon - normal
500 F steun - soutien
750 F ere - honneur
10 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter: R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire:
N. Naert-Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

J. Arys, E. De Griek, A. Devreese, J.-B. Dreesen, Ch. Freys, G. Gouwy, A. Jacobs, C. Jacobs, J.-C. Liénart, E. Pouillet, H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, D. Van Parijs

inhoud sommaire

operation octopus - reportage du 21 septembre au 08 octobre 1987	
operatie octopus - reportage over de periode van 21 september tot 8 oktober 1987	
par le premier-maître - door eerste meester jean van overstraeten.	3
quand la raison d'état dicte la loi aux états-majors le prix discutable du raid où victor billet perdit la vie par le lt. colonel hre paul eygenraam	25
postzegelnieuws piet hein - michiel de ruyter door eerste meester chef a. jacsobs	27
woorden uit de zeemanskist - zo maar een golf door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen	31
de zee en de kunst - willy finch door n. hostyn	35
neptunus business - thermæe palace... geslaagde renovatie door e. van haverbeke	41
info-reserve	43
de grafsteen van luitenant-ter-zee victor billet? (2) door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen	49

neptunus

*présente à ses
lecteurs ses meilleurs vœux
de Noël et de Nouvel-An*

8400 OOSTENDE

BP 17



neptunus

*biedt U zijn beste
wensen aan voor een zalig
Kerstfeest en gelukkig Nieuwjaar*

8400 OOSTENDE

BP 17

Operation Octopus

Reportage du 21 septembre au 08 octobre 1987

Operatie Octopus

Reportage over de periode van 21 september tot 8 oktober 1987

Par le Premier-Maître Jean Van Overstraeten a bord du M909 Bovesse

Door Eerste Meester Jean Van Overstraeten. Vertaald uit het Frans door Eerste Matroos Willy Piret

Neptunus édite ici la première partie d'un reportage du voyage vers le «Golfe». Le texte nous a été envoyé en style message par le Premir Maître Van Overstraeten. Le Premier Matelot Willy Piret a été chargé d'assurer la traduction éclair du texte. Ce tewte contiendra inévitablement ds fautes de style et/ou d'orthographes. Mais nous sommes d'avis qu'ici la nouvelle prime.

Neptunus brengt hier het eerste deel van een verslag over de reis naar de «Golf». De tekst werd ons in «berichtenstijl» doorgeseind door Eerste Meester Van Overstraeten, Eerste Matroos Willy Piret zorgde voor een «bliksemvertaling» van de tekst.

Dat deze tekst onvermijdelijk stijl- en/of taalfoutjes bevat ligt voor de hand, maar we dachten dat hier het nieuws even primeerde.



Au cours du transit Oostende - Brest, la principale occupation de l'équipage fut celle de remettre de l'ordre dans les différents départements, c'est-à-dire, réceptionner le matériel, le contrôler et ensuite, placer chaque chose à sa place.

Pour un peu parler de notre départ, le lundi 21 septembre, il y avait longtemps que des navires de notre Force Navale avaient eu un au revoir aussi chaleureux, cela fait chaud au coeur.

Je crois que l'image de toutes ces personnes et surtout les membres des familles des équipages sur le quai de Comlognav et après sur l'estacade, restera longtemps dans nos mémoires. Fantastique.

La raison, peut-être le long voyage ou alors la mission qui nous a été attribuée par le gouvernement belge. Un sentiment de fierté s'est fait ressentir au sein de l'équipage.

Le départ.



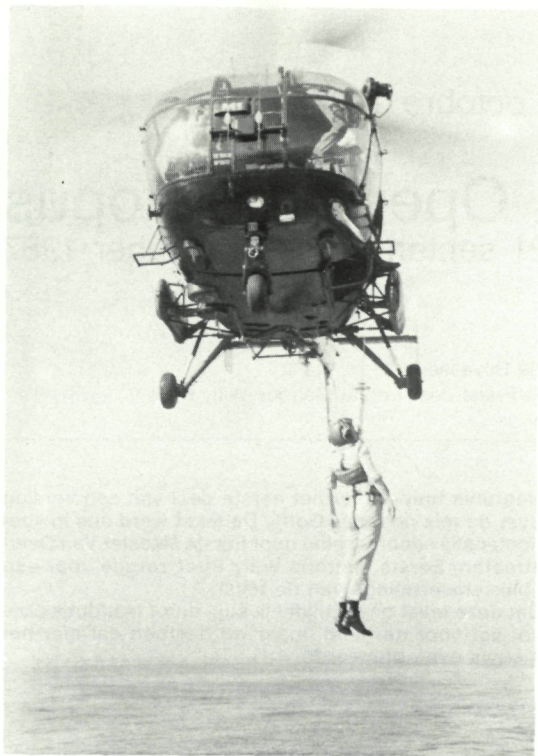
Orde scheppen in de verschillende departementen was de voornaamste bezigheid van de bemanning gedurende de transit Oostende-Brest, zijnde het ontvangen en nazien van het materiaal teneinde alles op zijn plaats te stouwen.

Het was reeds een hele tijd geleden dat schepen van onze Zeemacht, bij het vertrek uit Oostende op maandag 21 september 1987, zo een hartelijk «tot weerziens» ontvangen hadden; dit steekt een warm hart onder de riem. Het beeld van al die mensen, en zeker de grote opkomst van de familieleden op de kade van COMLOGNAV en nadien op het staketsel zal lang in onze gedachten rondzweven. Fantastisch. De reden hiervan was misschien de lange reis ofwel de aard van de opdracht die ons door de belgische regering opgedragen werd.

De fierheid hieromtrent deed zich gevoelen bij de voltallige bemanning.

Het vertrek.





Le technicien n'a pas eu le temps de ne rien faire, il a été transféré d'un bateau sur un autre par hélicoptère.



De techniker werd per helikopter van het ene schip naar het andere overgevlogen.

Etant donné que pas mal de matériel sophistiqué a été placé à bord des trois bâtiments, comme le Satcom (satellite communication) et le Satnav (satellite navigation), un spécialiste de la firme qui a livré ces appareils a embarqué sur le Zinnia.

Ce technicien n'a pas eu le temps de ne rien faire, il a été transféré d'un bateau sur un autre par hélicoptère. Sa mission était de terminer l'installation et d'expliquer aux différents responsables le bon fonctionnement.

En ce qui concerne l'air conditionné placé à bord des dragueurs, il y a eu quelques petits problèmes mais c'était seulement du au fait que le personnel responsable n'avait pas eu toutes les informations nécessaires pour l'utilisation correcte de ce système très complexe. De toute façon, il était prévu que des techniciens de la firme soient à Brest lors de notre escale. Maintenant tout marche bien.

Profitant du transit vers Brest, les équipages ont eu le temps de prendre connaissance des postes à prendre lors des différents quarts l'alerte. Chose très importante.

L'ambiance, au fur et à mesure que l'on s'éloignait de la Belgique, est née dans chacun des mess du bord. Il serait pénible que l'on parte pour un aussi long voyage si les membres des équipages ne parviennent pas à entendre et surtout, apprendre à vivre en communauté.

Le voyage s'est très bien passé, avec un temps agréable, et c'est le mercredi matin, 23 septembre, que la flotte belge est entrée dans le port de Brest.

Cette petite halte venait à point, pourquoi? Pour l'unique raison qu'il fallait un peu oublier ce départ qui a été stressant. Les nerfs ont été mis à forte partie.

Durant notre séjour dans cette ville que nous connaissons bien, les personnes qui n'étaient pas de quart, et après

Gezien een niet te onderschatten aantal gesofistikeerd materiaal zoals de SATCOM (Communicatiemogelijkheid per satelliet) en de SATNAV (navigatiemogelijkheid met behulp van satellieten) aan boord van de drie schepen geplaatst werd, is er een techniker van de firma, die dit materiaal geleverd heeft, aan boord van de ZINNIA ingescheept. Deze techniker had tijd tekort. Hij werd per helikopter van het ene schip naar het andere overgevlogen. Hij had als taak de installatie af te werken en het goede gebruik ervan aan de verschillende verantwoordelijken uit te leggen.

Er zijn enkele problemen geweest aan boord van de mijnenvegers betreffende de air-conditioning, maar uiteindelijk was dit maar te wijten door het feit dat het verantwoordelijke personeel al de noodzakelijke informatie over de juiste werking van dat zeer complexe systeem nog niet ontvangen had. In ieder geval was het voorzien dat de technikers van de firma aanwezig zouden zijn gedurende de aanlegperiode te Brest. Momenteel funktioneert alles naar behoren.

Heel belangrijk gedurende de transit naar Brest, was het aanduiden aan de bemanning van hun boordrollen bij de verschillende alarmwachten.

Naarmate we ons van België verwijderden, werd de sfeer in de verschillende boordverblijven gecreëerd. Het zou lastig geweest zijn te moeten vertrekken voor zo een lange reis indien de bemanningsleden er niet in zouden slagen overeen te komen en het samenleven in gemeenschap aan te leren.

Woensdagochtend, na een goedverlopen reisgedeelte en met aangenaam weder, is het belgische flottielje in Brest binnengelopen.

De enige reden waarom dit klein oponthoud welkom was,

les heures de service, ont eu l'occasion de se changer les idées en faisant les derniers achats et quelques petites promenades touristiques. Pour d'autres, ce fut la «grande bouffe» dans un restaurant ou l'on mange des fruits de mer.

C'était pour nous la dernière occasion avant notre prochaine escale en Crète.

Nous avons également rendu visite au Wielingen qui séjourne dans le port pour une longue période. Ce fut la fête vous pensez bien.

Tout le monde a été content de se retrouver autour d'un bon verre. Celui de l'amitié entre marins.

Vérifications et réparations avant le grand départ vers le golfe. Un travail de Titan qui mérite d'en parler. Chapeau messieurs les spécialistes, bravo pour votre enthousiasme.

C'est le samedi 26 septembre, après le passage des trois navires sur le champ de démagnétisation, que l'escadrille a mis le cap vers le Sud. La météo prévoyait du mauvais temps dans le golfe de Gascogne, heureusement, il n'en fut rien. Une houle assez forte nous poussait, ce qui rendit la tâche des timoniers très difficile pour garder la bonne course. Nous avons fait du surfing durant toute la traversée du golfe.

Pendant la journée, les instructeurs NBCD donnaient les meilleurs conseils sur la façon de se préparer au combat.

Il faut prendre notre mission très au sérieux et ne pas ignorer qu'une mauvaise préparation du navire peut avoir des conséquences graves quant à la sécurité des équipages.

La guerre des Malouines reste encore dans nos esprits. Leur mission est une des plus importantes, parce-qu'il ne faut pas oublier que la sauvegarde d'un navire dépend principalement des équipes responsables de la sécurité.

Le dimanche 27 septembre, votre aumônier a célébré la messe à bord du Zinnia. Sa mission aussi sera difficile pendant notre voyage. Dans les moments difficiles il est bon de se confier à lui. Il est notre soutien morale. Pour le bien être des 260 membres de la flotte, il nous informe, par l'intermédiaire d'un petit journal, sur tout ce qu'il faut savoir pour chacune des escales.

A bord du Zinnia, il est responsable d'une radio (intercom) qui diffuse les nouvelles de Belgique et d'ailleurs.

Sur le Bovesse, l'équipage a aussi droit à sa radio, radio Bovesse, qui relie directement aux trois mess, transmet de la musique, des jeux, des interviews et les informations. Une gazette, le Bovextra, comprend toutes les «gaffes» que chacun d'entre nous peut faire. C'est un journal qui fait rire le monde, pas de pitié pour celui qui par inadvertance commet une bêtise.

Le moral sur le Bovesse est au beau fixe, l'ambiance aussi.

Depuis le départ d'Oostende, nous avons toujours très bien mangé.

Une mauvaise préparation de la nourriture peut avoir une influence sur le moral de l'équipage. Les cuisiniers et le boulanger-pâtissier font un travail qui mérite toutes nos félicitations. Bravo. Le pain est super, au choix blanc ou gris, les tartes, les crâmes etc... un vrai délice. Pour la nourriture, rien que des compliments. Leur travail est très pénible, il faut le faire. Il y règne une telle chaleur que l'on se croirait dans un sauna.

C'est dans la nuit de dimanche à lundi que nous avons quitté le golfe de Gascogne et retrouver un temps ensoleillé pour la plus grande joie de nous tous.

is de la possibilité om dit stresserend vertrek een beetje te helpen vergeten. De zenuwen werden serieus op de proef gesteld.

Gedurende het verblijf in deze stad, die wij goed kennen, hebben de bemanningsleden, die na de diensturen niet van wacht waren, de mogelijkheid gehad hun ideeën te verzetten door enkele laatste aankopen te verrichten en eveneens door deel te nemen aan enkele kleine toeristische uitstapjes. Anderen hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om zeevruchten, de streekspecialiteit, in de lokale restaurants niet ongemerkt te laten voorbij gaan. Dit was voor ons de laatste gelegenheid vooraleer aan te leggen in Kreta.

Eveneens hebben we een bezoek gebracht aan het fregat Wielingen dat voor een lange tijd te Brest verblijft. Natuurlijk was het feest. De bemanningsleden waren tevreden elkaar weer te zien bij een smaakvol pint bier; deze van de vriendschap onder zeelui.

Ondertussen hebben de technici het laatste nazicht en herstellingen verricht vooraleer de grote start te nemen richting Golf. Er mag gesproken worden over titanenwerk. Mijn heren specialisten, ik doe mijn hoed af en bravo voor jullie geestdrift.

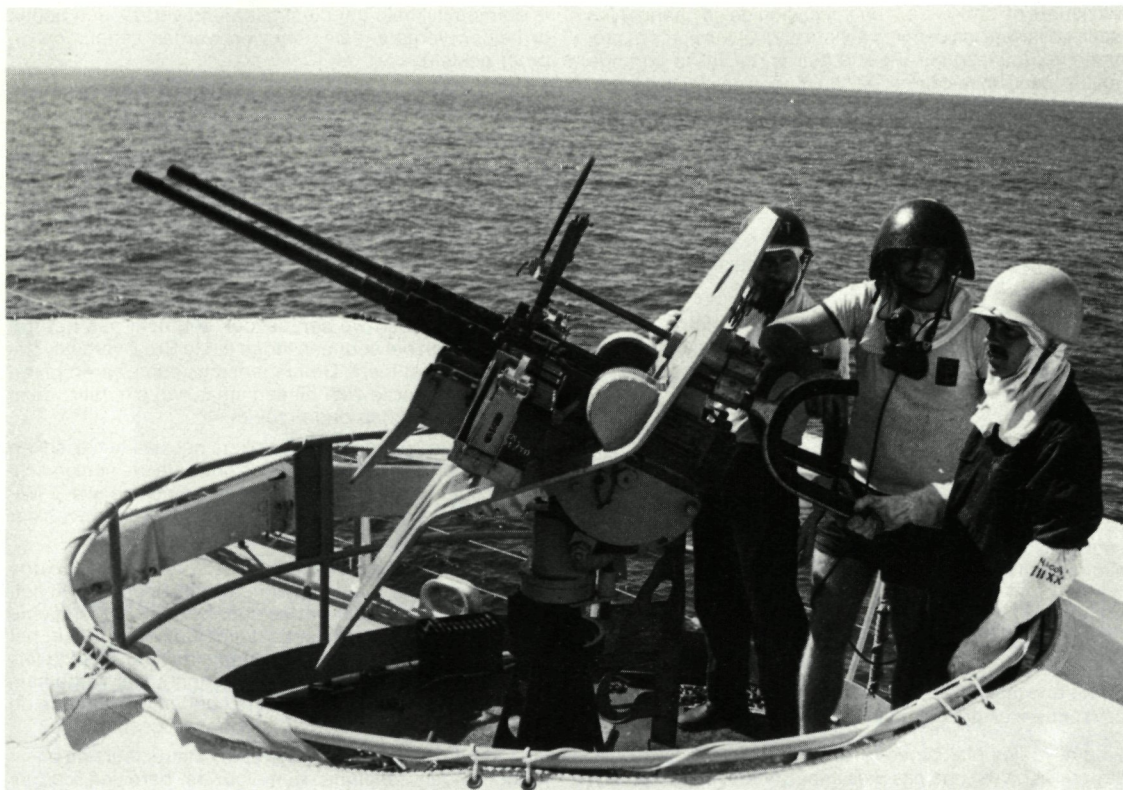
Zaterdag 26 september 1987, na de doortocht van de drie schepen doorheen het demagnetisatieveld, heeft het flottielje koers gezet naar het zuiden. De meteo voorspelde slecht weder in de Golf van Biskaje; gelukkig bleef het maar bij een voorspelling. Een sterke deining speelde ons parten, wat het werk van de roergangers niet vergemakkelijkte om de juiste koers aan te houden. Gedurende de hele oversteek van de Golf hebben we gesurfd.

Gedurende de dag, gaven de NBCD-instructeurs de beste raadgevingen teneinde zich voor te bereiden op gevechtsposten. Deze opdracht dient serieus opgevat te worden daar een slechte voorbereiding serieuze gevolgen zou kunnen hebben aangaande de veiligheid van de bemanningen. De geest van de Falklandoorlog waart nog steeds in onze gedachten. Er dient niet vergeten te worden dat hun opdracht één van de belangrijkste is, daar de veiligheid van het schip grotendeels van hun inzet afhangt.

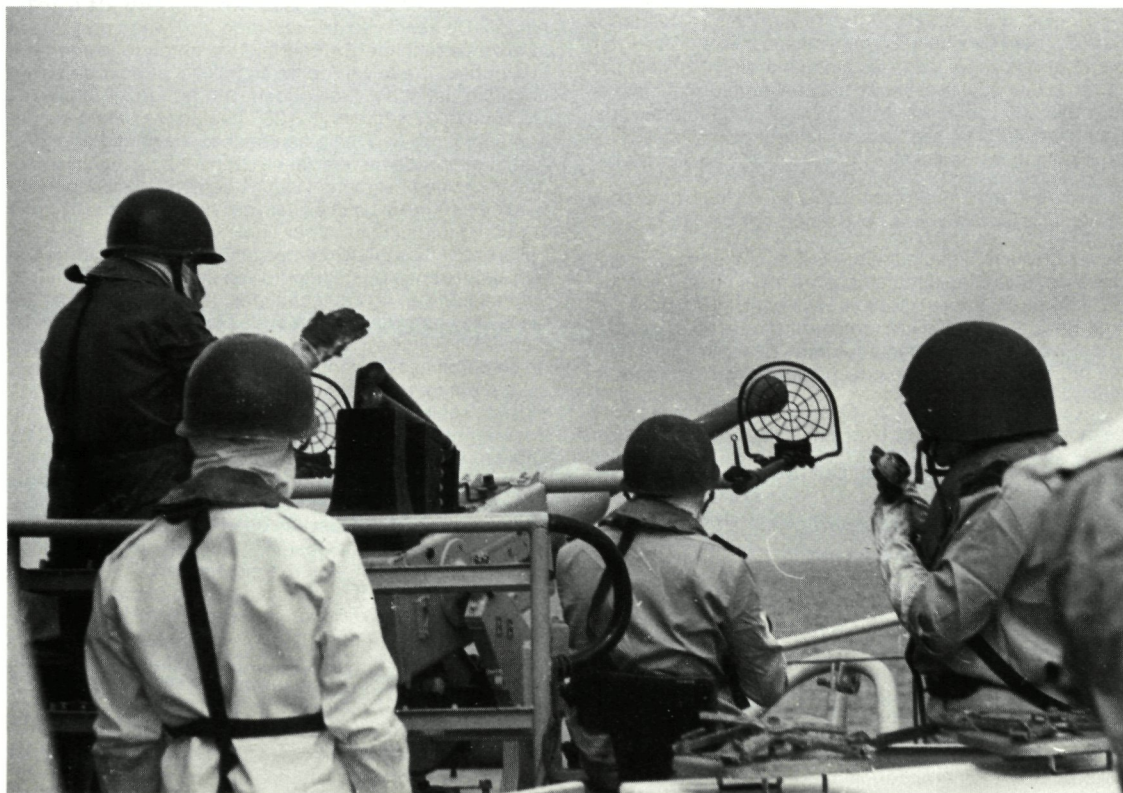
Op zondag 27 september 1987 heeft onze aalmoezenier aan boord van de Zinnia een eucharistieviering opgedragen. Gedurende de reis zal hij eveneens de moeilijke opdracht hebben het moreel van de bemanningsleden te ondersteunen; het is goed bij hem zijn hart te luchten bij drukkende ogenblikken. Voor het welzijn van de 260 opvarenden brengt de aalmoezenier ons door middel van een klein krantje op de hoogte van de nodige inlichtingen voor elkeen van de aanlegthavens. Aan boord van de Zinnia is hij verantwoordelijk voor de boordradio(intercom) die nieuws uit België en elders verstrekt. Op de Bovesse heeft de bemanning eveneens recht op zijn radio, Radio Bovesse, die zijn toehoorders in de drie verschillende verblijven muziek, spelletjes, interviews en informatie doorspeelt. De boordkrant, de Bovextra, geeft een beeld weer van al de «bokken» die door menig onder ons geschoten werden. Echt een lachtkrant; meedogenloos voor ieder van ons die door onoplettendheid een flater slaat.

Het moreel op de Bovesse is goed, evenals de sfeer. Sedert het vertrek vanuit Oostende hebben we steeds goed gegeten. Een slechte voorbereiding hiervan kan een invloed hebben op het moreel van de bemanning. Het keukenteam en de bakker-taartentovenaar verdienen onze felicitaties voor het gepresteerd werk. Bravo! Wit of grijs brood, naar keuze, taarten, kramiek enz... zijn een ware lekkernij. Niets anders dan lof voor het voedsel. Men moet hun moeilijke taak maar eens nadoen, gezien er in de keuken zo'n ongeloflijke warmte heerst dat men zich als het ware in een sauna zou bevinden.

Gedurende de nacht van zondag op maandag hebben we,



Exercice de tir. — Schietoefening.



Les équipes responsables des pièces 0.50 ont eu un exercice théorique suivi d'un tir en mer. Il est prévu de mettre une cible à l'eau.

Pendant ce temps, l'équipage s'entraîne aux postes de combat, abandon du navire et la lutte anti-incendie. Nous sommes conscients que ces exercices sont très importants.

Après le passage du Golfe de Gascogne, nous avons toujours eu un temps splendide. Les premières chaleurs se sont fait ressentir à l'intérieur du navire, le ward-room s'est branché par un système D sur l'air conditionné de la cafétéria tandis que le CPO était transformé en sauna. En effet, une température constante de plus moins 30 degrés y régnait de jour comme de nuit. Ceux qui étaient le plus à plaindre, c'étaient les mécaniciens de quart dans les machines avec 40 degrés. Et nous ne sommes pas encore dans le Golfe d'Oman.

Pour le reste, les entraînements continuent. L'ambiance est toujours très bonne, la nourriture excellente et soignée.

tot groot jolijt van de bemanning, de Golf van Biskaje verlaten om een zonnig weer tegemoet te gaan. De ploegen, bestemd ter hantering der 50 mm, hebben, na een theoretische heropfrissing, praktijkoefeningen op zee gehad. Het is voorzien een doelwit te water te laten. Ondertussen oefent de bemanning de voorziene boordrollen, nl. gevechtsposten, verlaat het schip en brandbestrijding. Wij zijn bewust van het belang van deze oefeningen. Sedert de doortocht van de Golf van Biskaje hebben we steeds uitstekend weder gehad. De eerste warmte deed zich gevoelen in het binnenschip; de wardroom werd door een «Système-D» aangesloten op de air-conditionning van de cafetaria, terwijl het verblijf der onderofficieren omgevormd werd in sauna. Inderdaad, er heerste een gemiddelde dag (en nacht)temperatuur van ongeveer 30 graden. De mechaniciens van wacht in de machinekamer bij 40 graden warmte zijn het meest te beklagen en dit zonder aangekomen te zijn in de Perzische Golf. Ondertussen vervolgen de oefeningen zich, is de sfeer er nog steeds zeer goed en het voedsel uitstekend en verzorgd.



Le Mess CPO était transformé en... Sauna.

In de Mess der keuronderofficieren - beter gekend als CPO-Mess, heersten saunatemperaturen.

Le mardi 29 septembre, suite à quelques petits problèmes à bord du Breydel, le Zinnia a mis le cap sur la côte portugaise, plus exactement au large de l'estuaire du Tage, en face de Lisbonne, les deux MHSO se sont amarrés l'un à tribord et l'autre à babord du navire de commandement et de soutien logistique après s'être mis à l'ancre. Le Bovesse a embarqué du fuel tandis que les techniciens du Zinnia procédaient aux réparations à bord du Breydel. En fin d'après-midi, seul le Bovesse quittait le petit camp pour poursuivre sa route en direction de Gibraltar.

Les gentils organisateurs de l'école NBCD de COMINAV continuaient leur mission à bord. Par ci, par là, on expédiait un fumigène pour simuler en incendie et mettre les équipes de sécurité à poste.

Il n'y a que la pratique qui compte et c'est grâce à la présence à bord du commandant de l'école NBCD, le capitaine Schaverbeke, et le chef des instructeurs, le 1MR Gathot, que l'équipage peut comprendre le but de ces exercices et jouer le jeu comme si c'était la réalité.

Après une nuit où il a été pratiquement impossible de trouver le sommeil, le mercredi 30 septembre a été une journée fortement chargée avec des simulacres d'attaques. Tout l'équipage était aux postes de combat en grande tenue, c'est-à-dire, casque complet, masque à gaz, équipement anti-flash etc...

Op dinsdag 29 september 1987, heeft de Zinnia, gezien enkele problemen aan boord van de Breydel, zijn steven gewend naar de portugese kust, beter gezegd ter hoogte van de monding van de Taag, even buiten Lissabon. Het commando- en logistieke steunschip heeft, na zijn anker geslipt te hebben, beide MSHO's langs zij laten afmeren, één aan elk boord. Terwijl de Bovesse aan het bunkeren was, hebben de techniciërs van de Zinnia aangevangen met de herstellingen aan boord van de Breydel. Enkel de Bovesse heeft in de late namiddag de kleine ankerplaats kunnen verlaten om de reis naar Gibraltar te vervolgen. De aardige organisatoren van de NBCD-school van Cominav vervolgden hun opdracht aan boord. Hier en daar werden rookpotten geplaatst ter simulatie van een brand om tevens de paraatheid van de veiligheidsploegen na te gaan. Het belang van praktijkoefeningen en dankzij de aanwezigheid aan boord van kapitein Schaverbeke, commandant van de NBCD-school, en 1MR Gathot, chef der onderrichters, kan de bemanning het nut van deze oefeningen begrijpen en het spel spelen zoals in de werkelijkheid. Na een slapeloze nacht werd het op woensdag 30 september 1987 een drukke dag met gesimuleerde aanvallen. De voltallige bemanning was in groot ornaat op gevechtsposten d.w.z. met helm, gasmasker, anti-flash,...



En grande tenue... avec masque à gaz!

Le scenario prévoyait une explosion de mine, un incendie à bord, une attaque aérienne suivie d'une attaque de surface. Bref, tout ce qu'il fallait pour s'y croire. Pendant ce temps, les instructeurs contrôlaient le temps mis par les hommes pour être à poste, le temps mis par les équipes de sécurité pour intervenir à l'endroit où une brèche dans le navire sera provoquée par l'explosion de la mine. L'exercice a été fait une fois le matin et une fois dans le courant de l'après-midi. Nous avons attendu avec impatience la fin de la journée, et une chose qu'il ne faut pas oublier de dire, l'équipage a été très motivé et à compris que notre mission était sérieuse et qu'il faut se préparer au cas où....

Dans l'après-midi du jeudi 1er octobre, les artilleurs ont pu s'entraîner aux 0,50 installées à bord. La cible, un vrai chef-d'oeuvre a été mise à l'eau.

En fin de journée nous avons rendez-vous avec le Zinnia, le Breydel ainsi que les tripartites de la Koninklijke Marine, le Maassluis et le Hellevoetsluis. Tout le monde a été content de se retrouver.

Nous étions maintenant une escadre Belgo-Neerlandaise, pour certains membres de l'équipage, ce n'était pas la première fois, référence Stanavforchan, Stanavforlant et l'intégration au sein de l'escadre Hollandaise.

Du fait que nous étions tous réunis, les choses allaient changer, surtout pour le personnel responsable des communications et des opérations ainsi que les officiers de quart à la passerelle.

Chaque jour, des manoeuvres de flotte, des exercices avec les différents systèmes de communication, on ne s'ennuie pas avec le Zinnia.

Pour terminer en beauté la journée, nous effectuons une formation dite 'arrow', comme le nom l'indique, les cinq navires forment une flèche avec le Zinnia au milieu, avec deux unités à son babord et deux autres à son tribord. Cette



In groot ornaat met... anti-flash!

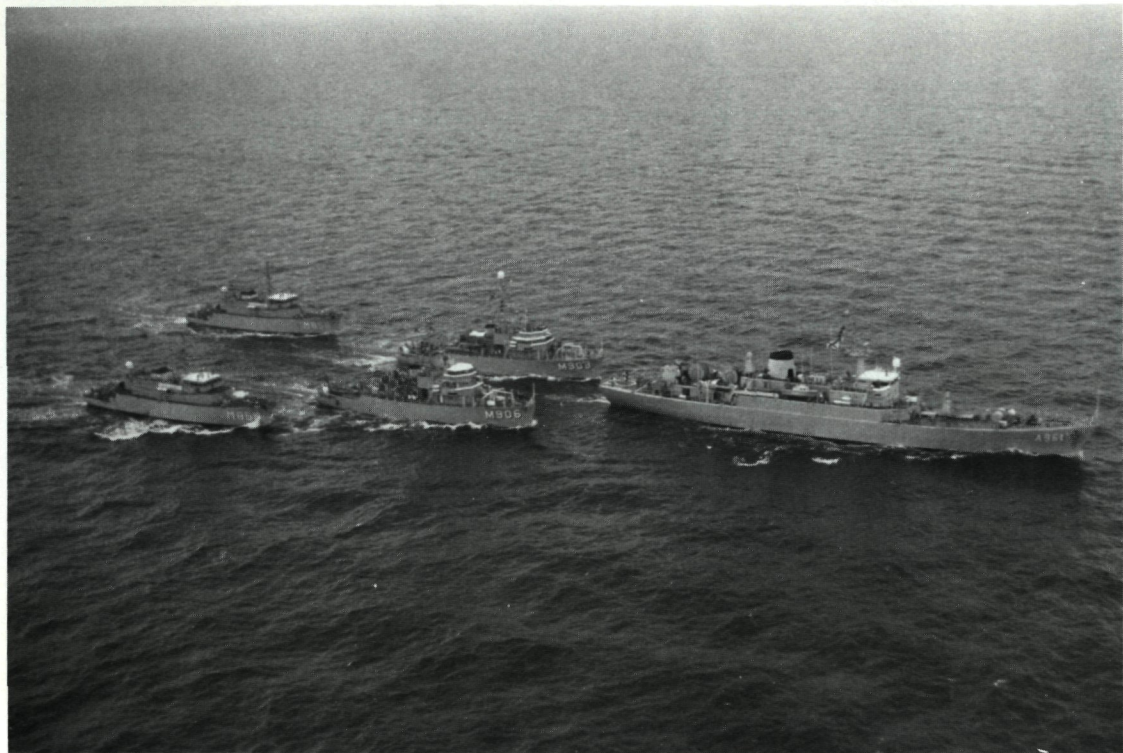
Het scenario voorzag een mijnexplosie, brand, een lucht-aanval gevolgd door een oppervlakteaanval. Kortweg, alles om de werkelijkheid te evenaren. Ondertussen controleerden de onderrichters de tijd om op gevechtsposten te komen bij een bres, aangericht door een mijnexplosie. In de namiddag werd de oefening van 's morgens herhaald. Ongeduldig heeft de bemanning naar het einde van de dag getracht. Een belangrijk feit dat niet vergeten mag worden is dat de bemanning zeer gemotiveerd is voor onze opdracht en dat men gereed moet zijn in geval van...

Op donderdagnamiddag, 01 oktober 1987, hadden de boordschutters de gelegenheid zich te oefenen met de aan boord geplaatste .50 mitrailleurs. Een meesterstuk van een doelwit werd hiervoor te water gelaten. Bij valavond had de ontmoeting plaats met de Zinnia, de Breydel, evenals met de tripartitemijnenjagers van de Koninklijke Marine. Iedereen was verheugd elkaar terug te vinden. Zoals Stanavforchan, Stanavforlant en de integratie in het Nederlands Eskader, reeds beter gekend door een bepaald aantal bemanningsleden, vormden we nu een Belgisch-Nederlands eskader. Aangezien we nu allen verzameld waren, gingen enkele zaken wijzigen, zeker voor het verbindingspersoneel evenals voor de wachtofficiërs op de brug.

Elke dag vlootoefeningen evenals oefeningen met de verschillende verbindingssystemen. Samen zijn met de Zinnia biedt geen kans tot verveling.

Om in schoonheid de dag te beëindigen, vormden de schepen de «Arrow»-formatie (boogformatie) met de Zinnia vooraan in de punt en de anderen langs zij, twee aan elk boord.

Dit manoeuvre, ook «heaving-line»-transfert genoemd, laat toe de opdrachten voor de volgende dag over te geven.



In «Arrowformatie» — La formation «Arrow».

manoeuvre aussi appelée heaving line transfert permet de se passer, et cela de l'un à l'autre, les directives pour la journée suivante.

Le mauvais temps, nous l'avons rencontré dans la nuit de samedi à dimanche. Il fallait veiller à ce que rien ne bouge et surtout, éviter des accidents avec des objets qui ne seraient pas bien fixés.

Lundi 5 octobre, le comflot 22, à cause du mauvais temps, a décidé de poursuivre la route en contournant la Sicile par le Nord. Une très bonne idée qui nous permettrait de respirer et de remettre de l'ordre dans les départements. Et c'est vers 13 heures que nous étions au large des côtes siciliennes, le temps est redevenu calme et accompagné d'un soleil très chaud.

C'est dans la nuit le lundi à mardi que nous avons pris le Déroit de Messina, entre la Sicile et l'Italie.

Le temps était meilleur, mais beaucoup plus frais avec un soleil très timide au fur et à mesure que la flotte 22 s'approchait de la Crète nous sentions que la météo s'améliorait, en effet, le mercredi, en fin de journée, les périodes ensoleillées devenaient plus longues avec un adoucissement du temps.

Pour le reste, les exercices étaient la principale occupation de l'équipage, pour parler de l'équipage, il est super et surtout très motivé, tant mieux. En soirée, radio Bovesse diffuse un programme musical ainsi que les dernières informations de la Belgique. Il n'est très important que nous sachions ce qui se passe dans notre pays, malheureusement, toutes les nouvelles ne sont pas toujours bonnes, problème de ci, problème de ça etc...

Gedurende de nacht van zaterdag op zondag hebben we het slechte weder ontmoet. Men moest erover waken dat alle voorwerpen zeevast gestouwd waren teneinde ongelukken te voorkomen door losslingerende voorwerpen.

Op maandag 5 oktober 1987 heeft comflot 22 door het slechte weder beslist de vaarroute te vervolgen via het noorden van Sicilië. Dit uitstekende idee liet ons toe even op adem te komen en enige orde te scheppen in de departementen. Omstreeks 13 uur voeren we ter hoogte van de Siciliaanse kust bij kalm weder en vergezeld van een zeer warme zon.

Tijdens de nacht van maandag op dinsdag hebben we de doorgang tussen Sicilië en Italië, de Straat van Messina, genomen. Het weder was er beter, doch frisser, met een schuchter zonnetje. Naarmate Flottielje 22 Kreta naderde, verbeterde de meteorologische toestand. Waarempel, bij valavond op woensdag, werden de zonnige periodes langer met een zachter wordend weer. Overigens waren de oefeningen de bijzonderste bezigheden van de bemanning.

Deze laatste, super en zeker zeer gemotiveerd; dat steunt. 's Avonds verspreid radio Bovesse muziekprogramma's evenals de laatste berichtgeving vanuit België. Het is van groot belang te weten wat er zich in ons land afspeelt. Spijtig genoeg is deze niet altijd goed, problemen hier en daar enz...





A l'ancre à Souda Bay. — Ten anker in Souda Bay.



Inschepen van materiaal.
Embarquement du matériel.



Mercredi soir, ce fut une grande première pour la radio du bord, le commandant Beulen a été interviewé, en direct, par les animateurs de la station et la rédaction du journal Bovextra. Toutes les personnes qui avaient une ou plusieurs questions ont été contentes d'avoir les réponses lors de l'émission spéciale 'l'invite de radio Bovesse'.

Il y a à bord le vidéoclub Bovesse, un service qui se charge d'établir le programme et d'en faire les petites annonces. Jeudi matin, le 08 octobre, les navires se sont mis à l'ancre dans Souda Bay. Un temps ensoleillé et très chaud, la température de l'eau de mer plus minus 24 degrés.

Nous sommes restés à l'ancre jusqu'à 17 heures. Durant cette journée, il y eut un exercice ou les plongeurs devaient attaquer les cinq navires ancrés.

Ensuite, les deux chasseurs hollandais et les MHSO se sont amarrés de part et d'autre du Zinnia. A l'heure convenue, nous avons mis le cap sur Souda.

Les équipages étaient heureux de pouvoir mettre le pied sur la terre ferme. Souda est un beau petit village, mais Khania, qui se trouve à plus ou moins une dizaine de kilomètres est encore mieux. Un vrai paradis, avec son petit port et ses restaurants où l'on peut déguster toutes les spécialités grecques. Un endroit charmeur pour y passer de belles vacances. Les permissionnaires ont profité de la courte escale pour visiter un maximum de sites touristiques. Pour cela, un très bon moyen de locomotion, la location de motos, mobylettes et quelques voitures 4 x 4. Le quai ou les navires sont amarrés est devenu un grand garage pour un jour. Beaucoup de touristes étrangers y séjournent et parmi eux, ce sont d'abord les anglais, ensuite les allemands, des hollandais sans oublier quelques belges qui sont venus nous rendre visite. Très sympathique de leur part et merci. Demain, nous quitterons Souda Bay et destination Port Said.

Vrije tijd... Eindelijk.



Woensdagavond was het de grote premiere voor de board-radio. Commandant Beulen werd door de animators en door de redactie van de krant Bovextra rechtstreeks geïnterviewd. Zij die één of meerdere vragen hadden, waren verheugd hiervoor de antwoorden te vernemen gedurende de speciale uitzending van «Te gast bij radio Bovesse». Aan boord is er eveneens de videoclub, een dienst die programma's opstelt en er kleine berichtjes van vormt. Op donderdagmorgen, 08 oktober 1987, zijn de schepen ten anker gegaan in Souda Bay en dit tot 17 uur. Een zonnig en warm weder met zeewater temperatuur van ongeveer 24 graden. Gedurende deze dag vond er een oefening plaats waarbij duikers de vijf geankerde schepen moesten aanvallen. Nadien zijn de nederlandse mijnenjagers en de mhso's langzij de Zinnia afgemeerd.

Op het voorziene tijdstip hebben we koers gezet naar Souda, ter vreugd van de bemanningen, om voet aan wal te kunnen zetten. Souda is een mooi, klein dorpje, maar Khania op een tiental kilometer daar vandaan is nog beter. Een echt paradijs met zijn kleine haven en zijn restaurants waar men alle griekse specialiteiten kan veroveren. Een charmerend verblijf voor mooi geslaagde vakanties. De verlofgangers hebben van deze korte aanlegperiode gebruik gemaakt om een maximum aantal toeristische plekjes te bezoeken. Een bij uitstek te kiezen vervoermiddel was het huren van moto's, snorfietsen en enkele 4 x 4 voertuigen. Voor één dag is de kade aan onze aanlegplaats aanzien als een grote garage. Vele buitenlandse toeristen, vooreerst engelsen, vervolgens Duitsers, Nederlanders en tenslotte belgen die ons hebben opgezocht. Dit was zeer sympathiek; hiervoor onze dank.

Morgen varen we af van Souda Bay richting Port Said.

Enfin, du temps libre.



Samedi 10 octobre

Jusque très tard dans la nuit, les équipages ont déchargé les camions de l'armée grecque contenant tout le matériel qui nous est arrivé par C130 de Belgique, la principale chose que nous attendions avec impatience, c'était le sac postal. Avoir des nouvelles de la famille reste quand même important pour nous, il faut que nous sachions ce qui se passe chez nous.

La journée s'annonçait très belle, un peu de brume qui allait se dissiper très vite. Les tripartites hollandais se sont mis à côté du Zinnia pour embarquer les caisses qui leur étaient destinées, quant au Bovesse et au Breydel, ceux-ci ont quitté le port de Souda pour rejoindre la haute mer.

L'escale en Crète était super, mais un peu courte un dernier petit mot à propos de notre halte. Cela nous a fait du bien de pouvoir nous changer les idées avant de hisser la grande voile pour le continent africain. Il ne faut pas oublier de dire que durant notre séjour dans ce paradis, des militaires belges nous ont rendu visite il faisaient un camp de tir. L'unité en question était le 62A stationné à Essentho en Allemagne, tous bien sympathiques et contents de nous voir.

Pour ne pas perdre les bonnes habitudes, nous avons repris les exercices. Au programme, un abandon du navire suivi d'une petite démonstration au cours de laquelle un membre de l'équipage a sauté à l'eau. Un veinard puisque la température de celle-ci était de 23 degrés. Le gilet de sauvetage a très bien fonctionné. Pour clôturer la journée, la traditionnelle formation dite «arrow».

L'ambiance, la motivation et la bonne humeur règnent toujours à bord du Bovesse. Nous mangeons très bien et pour le reste, tout va pour le mieux.

Dimanche 11 octobre

Aujourd'hui, la mer est un peu plus agitée avec une houle qui nous pousse. Ce-matin, il nous reste encore à parcourir 330 miles (nautical) avant d'arriver à Port Said.

Le soleil est présent, c'est tout ce qui compte pour passer une agréable journée. Par contre, pour le Breydel ça n'a pas l'air de s'arranger, il a de nouveaux ennuis avec son système pitch.

Depuis notre départ d'Oostende, il n'a vraiment pas de chance.

Au cours de l'avant-midi, l'équipage a participé à un exercice de tir au F.N. sur une cible remorquée.

Le Comflot, vu que l'escale à Souda était courte, nous a accordé une après-midi de libre. Cela fait du bien pour une fois.

Les membres de l'équipage qui n'étaient pas de quart en ont profité pour faire un sunex (bronzage);

Le personnel de la cuisine s'est dévoué en nous préparant un repas de midi de fin gourmet, au menu: des asperges à la flamande, beefsteak (filet pur australien) salade, tomates, concombres et des frites, un vrai délice.

Fin de journée très calme, l'équipage essaie de s'occuper au maximum pour ne pas s'ennuyer. Pour cela, radio Bovesse a fait une émission spéciale, les dedicasses ou men vraagt en wij draaien.

Le Breydel a été le centre de ce programme avec des disques comme: de la part du Bovesse pour le Breydel - baby come back - ou don't leave me this way.

En effet le Zinnia est resté avec lui pour procéder aux réparations tandis que le Maassluis, le Hellevoetsluis et le Bovesse continuaient seuls.

Zaterdag 10 oktober 1987

Tot laat in de nacht hebben de bemanningen griekse leger-vrachtwagens met materieel afkomstig van de belgische C130 afgeladen. Het voornaamste waar we op gewacht hebben, is de postzak om nieuws te vernemen van de families; wat voor ons toch belangrijk blijft, is te weten wat er zich bij ons afspeelt.

Bij het krieken van de dag bleek er enige nevel rond te hangen die later op de dag snel ging optrekken. De nederlandse tripartitemijnenjagers zijn langs de Zinnia komen afmeren om de kisten, die voor hen bestemd waren, in te schepen. Ondertussen hadden de Bovesse en de Breydel de haven van Souda verlaten met bestemming zee.

Het aanleggen in Kreta was super, doch te kort. Het heeft ons deugd gedaan even onze gedachten op te frissen vooraleer het grootzeil te hijsen richting afrikaans continent. Er mag echter niet vergeten worden te zeggen dat belgische militairen ons tijdens het verblijf in dit paradijs opgezocht hebben. De desbetreffende eenheid, allen zeer sympathiek en blij van ons te ontmoeten, was het 62A, gelegerd te Essentho (Duitsland), die er een schietbivak doorliepen.

Om de goede gewoonte niet te verliezen, hebben we weerom de oefeningen aangevat. Verlaat het schip-rol stond op het programma, gevolgd door een demonstratie waarbij een bemanningslid in het water gesprongen is. Wat een geluksvogel bij een watertemperatuur van 23°C. Zijn redingsvest heeft optimaal gefunctioneerd.

Om de dag te beëindigen, vormden we de traditionele Arrowformatie. Aan boord van de Bovesse heerst er nog steeds een goede sfeer, motivatie en goed humeur. Het eten is er heel goed en alles gaat opperbest.

Zondag 11 oktober 1987

Vandaag is de zee iets wilder met een deining op de achtersteven. Van deze morgen af resteerd er ons nog 330 zeemijl af te leggen vooraleer aan te leggen in Port Said. Hetgeen nodig is om een aangename dag aan te vangen, is aanwezig: de zon. Daarentegen blijkt het zich voor de Breydel niet op te lossen; weerom heeft zij last van haar pitch. Sedert het vertrek uit Oostende heeft zij daarmee nog steeds geen geluk gehad. In de voormiddag heeft de bemanning kunnen deelnemen aan een schietoefening met de AFN op een gesleept doelwit. Gezien het kort verblijf te Souda heeft de Comflot ons een vrije namiddag gegund. Dat was zeker welkom. De bemanningsleden, die niet van wacht waren, hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om deel te nemen aan de oefening Sunex (in de zon liggen). Het keukenpersoneel heeft de handen uit de mouwen gestoken om een culinair hoogstaand menu klaar te stomen, nl.: Asperges op vlaamse wijze, beefsteak (australische filet-pur), sla, tomaten, komkommers en frites. Een echt feestje. Op het einde van deze kalme dag was de bemanning energiek bezig om zich niet te vervelen. Daarvoor heeft Radio Bovesse een speciale uitzending met wensen van «Men vraagt en wij draaien». De Breydel stond het meest in de belangstelling met platen zoals vanwege Bovesse voor de Breydel: «Baby come back» en «Don't leave me this way». De Zinnia is bij de Breydel gebleven om de nodige reparaties uit te voeren, terwijl de Maassluis, de Hellevoetsluis en de Bovesse hun weg vervolgden.



Un repas de fin gourmet...!

Een culinair hoogstaand menu...!



— Lundi 12 octobre 1987

Après une nuit assez calme, nous étions encore à plus minus cinq heures de navigation avant d'être au large de Port Said.

Le soleil était présent et déjà le temps devenait lourd. La température de l'eau de mer avait 25 degrés tandis que dehors, elle était de 23 degrés à l'ombre.

Vers midi, le pilote est monté à bord, et tout au long du trajet, jusqu'au port, le seul sujet de conversation à été la guerre dans le golfe.

En rentrant dans le port, nous avons été acclamés par les passagers d'un navire de croisière grecque ensuite, par ceux du Canberra. Moment émouvant, cela fait du bien de voir que l'Europe n'est pas indifférente à la mission que nous allons accomplir dans le golfe.

Le Zinnia s'est amarré le long d'un quai près de la ville tandis que les dragueurs et chasseurs, eux se sont mis à l'ancre dans l'arrière port un vrai rallye entre les navires de la flotte, ceux du service portuaire, les remorqueurs et les petits bateaux avec les marchands de souvenirs. Il faut le voir pour le croire.

Je ne comprends pas comment il n'y a pas eu d'accident, de vrais cowboys.

Etant donné que le départ pour franchir le canal de Suez était prévu tard dans la nuit, les membres de l'équipage qui n'étaient pas de quart ont pu se rendre en ville grâce à un système de Liberty ship instauré entre les navires et la ville.

Pendant ce temps, à la plage arrière, deux marchands vantaient leur marchandise en exagérant les prix mais connaissant les marins, je savais qu'ils allaient faire du marchandage pour faire diminuer les tarifs. Depuis la simple carte postale, en passant par la petite statuette représentant un pharaon, jusqu'à la grande assiette en cuivre ou en métal, tout le monde a fait de très bonnes affaires, souvenirs souvenirs.



5. Exc. l'Ambassadeur de Belgique.

Maandag 12 oktober 1987

Na een redelijk kalme nacht waren we op nog een vijf uren vaart vooraleer ter hoogte te komen van Port Said. Met de zon reeds aanwezig op het appel, werd het weder iets zwaarder. De zeewatertemperatuur bedroeg 25°C, terwijl de buitentemperatuur 23° in de schaduw aanduidde. Rond het middaguur is de loods aan boord gekomen, die gedurende het hele traject tot aan de haven de oorlog in de Golf als onderwerp van gesprek had. Bij het binnenlopen van de haven werden we door de passagiers van een grieks cruiseschip en vervolgens door deze van de Canberra toegejuigd. Zeer emotioneel is zien dat Europa niet onverschillig is ten opzichte van de zending die wij moeten volbrengen in de Golf.

De Zinnia werd afgemeerd langs een kade dicht bij de stad terwijl de mijnenjagers en -vegers ten anker gingen in de achterhaven.

Het was ongelooflijk de rally van schepen van de haven-diensten, sleepers en kleine bootjes gevuld met te koop aangeboden souvenirs tussen de oorlogsbodems te aanschouwen. Men moet het gezien hebben om het te geloven. Het is onvoorstelbaar dat er daar geen ongelukken gebeurd zijn; echte cowboys waren het.

Aangezien de aanvang het Suezkanaal binnen te varen op een nachtelijk uur voorzien was, konden de niet van wacht zijnde bemanningsleden zich naar de stad begeven door middel van het libertysysteem dat ingelegd werd voor de verbinding van de schepen met de stad. Ondertussen waren er eerst één, daarna twee verkopers op het achterdek die hun waren aan de man aan het brengen waren aan veel te hoge prijzen. Zeelui kennende, wist ik dat er serieus afgeboden werd om zowel de prijzen van de postkaarten, gaande tot een klein beeldje van een farao tot de grote koperen of metalen schotel te verminderen. Iedereen heeft goede zaken gedaan.

Souvenir, souvenir.



Souvenir... souvenirs.

En debut de soirée, son excellence l'ambassadeur de Belgique, monsieur Gerard et son premier secrétaire, monsieur Bovrine, nous ont rendu visite il y avait aussi une réception officielle à bord du Zinnia pour les autorités civiles et les officiers de la flotte belgo-néerlandaise.

Les permissionnaires ont dû rejoindre le bord avec le dernier canot de 22.30 heures pour le transit sur le canal, nous avions six personnes en plus: le pilote, deux électriciens qui étaient responsables de la petite lampe de 1500 kg installée à la proue du Bovesse et trois autres égyptiens qui, une fois l'ancre levée, se sont empressés de déballer des dizaines de souvenirs sur les tables de la cafétaria.

Après le rassemblement général de tout l'équipage, le départ de Port Said était prévu pour une heure du matin.

— Mardi 13 octobre

Comme prévu, le Bovesse en compagnie du Breydel, du Maassluis et du Hellevoetsluis, a suivi dans les eaux du Zinnia. La grande aventure de Suez commençait, pour beaucoup d'entre nous, c'était la première fois que nous faisions la traversée.

La nuit était très humide et surtout, assez fraîche. brrrr quel changement avec la température qui règne dans la journée. Etant donné que nous voyagions de nuit, il était difficile de pouvoir profiter du paysage, pendant ce temps, dans la cafétaria, les trois marchands essayaient de vendre des montres, des tournevis, des statues, etc...

Ce matin, vers 6.45 h., nous nous sommes mis à l'ancre dans le Great Bitter Lake, à encore plus ou moins une quarantaine de kilomètres du port de Suez. La longueur totale du canal est de 162 km.

Le pilote de Port Said à débarqué et nous attendons celui qui doit nous amener à Suez.

Pendant ce temps, les marchands continuent à vendre les souvenirs sur le plage arrière, mais les clients sont de plus en plus rare, vers 9 heures la température extérieure à l'ombre était de 26 degrés et celle de la mer, 25 degrés. Il était près de midi lorsque nous avons reçu l'ordre de lever l'ancre et de faire route vers suez, notre dernière étape avant la mer rouge.

C'est un décor très aride, de part et d'autre du canal, que nous avons découvert en naviguant au Sud, nous avions à babord (gauche) le Desert du Sinai, et à tribord (droite) l'égypte. Tout au long du voyage, nous avons constaté qu'il y avait beaucoup de camps militaires c'est ici, en effet, qu'a eut lieu la fameuse guerre Israélo-arabe.

Le soleil est assomant et il fait très lourd, il ne faut surtout pas rester trop longtemps exposé à ses rayons.

Il était 15 heures lorsque la flotte est arrivée à Suez. Nos marchands, d'un jour, ont quitté le bord. Une chose est certaine, nous avons des souvenirs d'Egypte, mais eux, en ont-ils de nous? C'est à l'équipage de voir s'il manque quelque chose à bord ou non.

La première traversée du canal de Suez a duré 14 heures et, ce qu'il ne faut pas oublier de dire, elle nous a coûté beaucoup de fardes de Marlboro. Pour le retour, si le stock est insuffisant, nous ne repasserons plus le canal et nous ferons le tour du continent africain. Que ce soit les marines militaires ou civiles, pour ne pas perdre trop de temps pour franchir le canal, tout se paie avec des cadeaux, ou sinon...

Depuis notre odyssee sur le canal de Suez, la flotte belgo-néerlandaise a entamé la dernière partie du voyage avant d'arriver à Djibouti.

En ce qui concerne la météo, le temps est très chaud et l'équipage commence à se plaindre de la chaleur qui règne dans les différents mess du bord. Pour chacun d'entre nous, c'est le combat contre la transpiration et trouver aussi un endroit où il ne fait pas trop chaud pour se reposer.

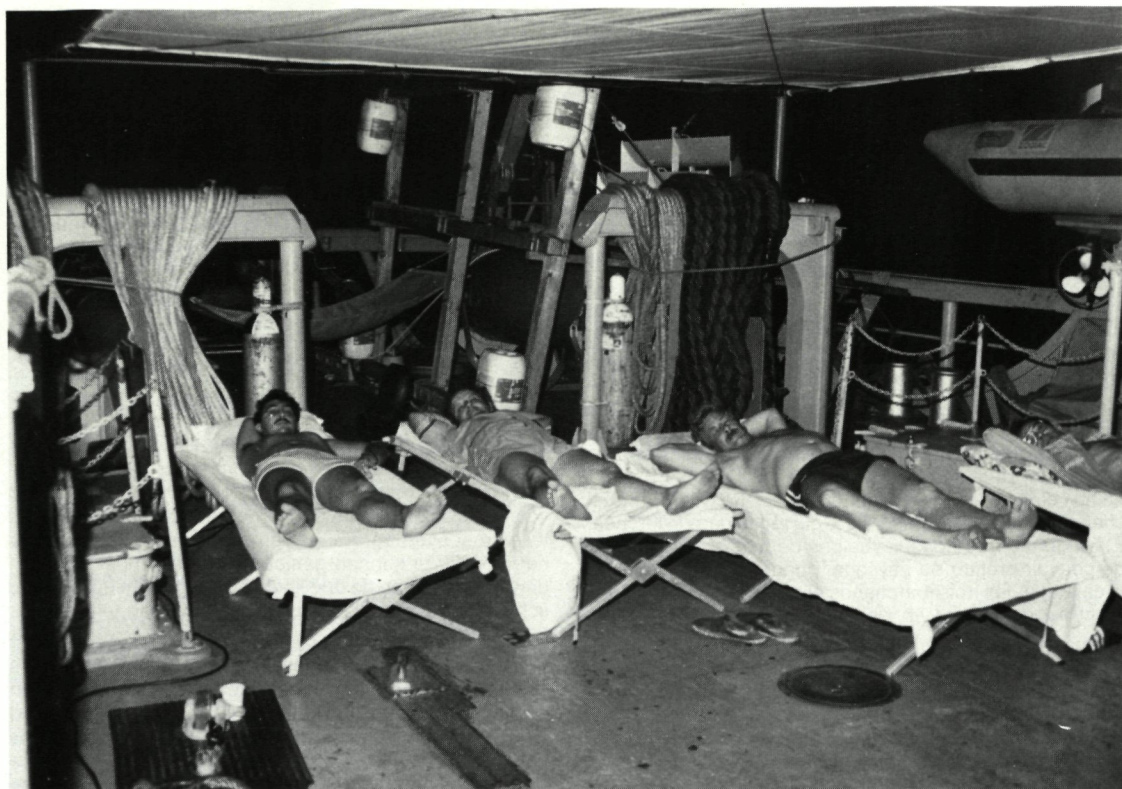
Bij het vallen van de avond hebben Zijne Excellentie de Ambassadeur van België, Mr. Gérard, en zijn eerste secretaris, Mr. Bovrine, ons een bezoek gebracht. Eveneens was er aan boord van de Zinnia een officiële receptie voor de burgerlijke autoriteiten en voor de officieren van het belgisch-nederlands verband. De verlofgangers hebben het schip weer moeten vervoeegen met de laatste sloep; deze van 22u30. Voor de doortocht van het kanaal hadden we zes bijkomende personen aan boord: de loods, twee electriciens die instonden voor het kleine lampje van 1500 kg, opgesteld op het voordek, en drie andere egyptenaren die, na het ophalen van het anker zich repten om tientallen souvenirs op de tafels van de cafetaria uit te stallen. Na de algemene verzameling van de bemanning, was het vertrek voorzien voor één uur 's morgens.

Dinsdag 13 oktober 1987

Zoals voorzien heeft de Bovesse samen met de Breydel, de Maassluis en de Hellevoetsluis het vaarwater van de Zinnia gevolgd. Voor velen onder ons begon het grote avontuur van Suez met de eerste doortocht. De nacht was zeer vochtig en kil. Brrr, wat een temperatuurswijziging vergeleken met overdag. Aangezien we bij nacht reisden, was het moeilijk te kunnen genieten van het landschap. Ondertussen hebben de drie kooplieden getracht uurwerken, schroevendraaiers, beeldjes,.... aan de man te brengen.

's Ochtens, rond 06u45, zijn we ten anker gegaan in het Great Bitter Lake, op ongeveer een veertigtal kilometers verwijderd van de haven van Suez. De totale lengte van het kanaal bedraagt 162 km. Tervijl de loods van Port Said ontscheepte, waren we aan het wachten op deze die ons naar Suez moest leiden. Ondertussen verkochten de kooplieden hun waren verder op het achterdek, maar de klanten minderden gestadig. Rond 9 uur bedroeg de temperatuur in de schaduw reeds 26° C en deze van het zee-water 25°C. Omstreeks het middaguur kregen we het bevel het anker te lichten en koers te zetten naar Suez, onze laatste halte voor de Rode Zee. Aan beide oevers van het Suezkanaal hebben we een zeer dor decor ontdekt. In het zuidelijke deel hadden we aan bakkoord (links) de Sinaiwoestijn en aan stuurboord (rechts) Egypte. Gedurende de hele doortocht hebben we vastgesteld dat er vele militaire kampen waren. Hier heeft de befaamde israelo-arabische oorlog plaats gevonden. De zon is afmattend en het weder is zeer drukkend. Men moet zeker niet te lang blootgesteld blijven aan de zonnestralen. Om 15 uur is het flottielje te Suez aangekomen. Onze ééndagjeskooplui hebben het boord verlaten. Eén ding staat vast, wij hebben herinneringen aan Egypte, maar hebben zij er van ons? Het is de taak van de bemanning vast te stellen of er boordmateriaal verdwenen is of niet. De eerste doortocht doorheen het Suezkanaal heeft 14 uur geduurd en er mag niet vergeten worden te zeggen dat het ons vele sloffen Marlboro gekost heeft. Indien er, voor de terugreis, een onvolgende voorraad sigaretten aanwezig is, zullen wij niet meer via het Suezkanaal doorkomen doch wel door het afrikaanse kontinent te omzeilen. Om geen tijd te verspillen bij de doortocht van het kanaal, zowel bij militaire marines als bij koopvaardij, alles betaald men met geschenken, zo niet...

Sedert onze odyssee op het Suezkanaal, heeft het belgisch-nederlands flottielje het laatste deel van de reis aangevat vooraleer in Djibouti aan te leggen. Over de meteorogesproken, is het hier zeer warm waardoor de bemanning begint te klagen over de hitte in de verschillende verblijven. Voor elkeen is het de strijd tegen het zweten en het vinden van een rustplaats waar het niet te warm is. Met andere woorden, ziehier de situatie in de verblijven:



Le temps est très chaud.

De warmte laat zich goed voelen.



En quelques mots, la situation dans les logis:

1. ward-room: de par sa situation, juste au dessus de l'évaporateur qui se trouve dans la machine avant, il y a 35 degrés celcius.

2. c.p.o.: malgré l'installation de panneaux thermiques, la température est de 33 degrés c.

3. p.o.: pour ces mess, il y a un air-conditioning. Le thermomètre indique 24 degrés c.

4. mess/avant: idem que pour le p.o.

5. machine arrière: les mécaniciens qui sont de quart dans ce local sont à plaindre, en effet, il y fait plus minus 48 à 50 degrés c.

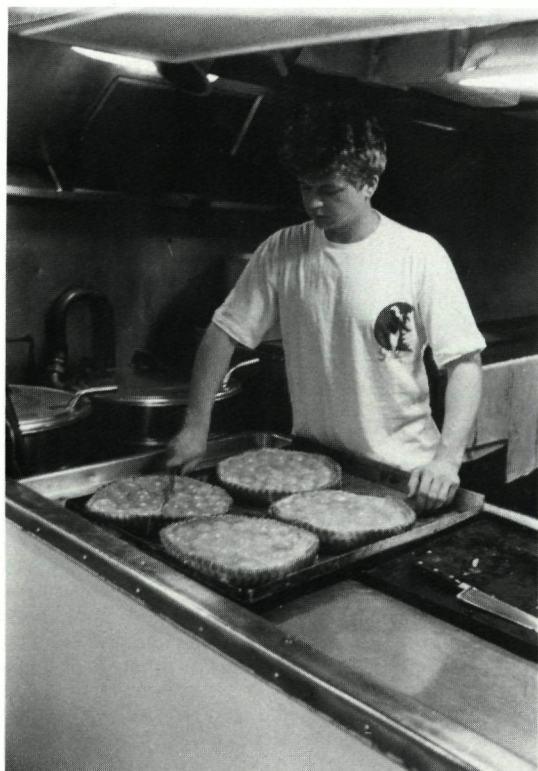
6. cafetaria: pièce à bord où l'équipage passe le plus de temps, heureusement qu'il y a aussi un air conditionning. La température ambiante est de plus ou moins 22 degrés c.

Le beurre installé sur les tables fond en une dizaine de minutes, ici au moins, on n'a pas de problème pour beurrer les tartines. Pour prendre une douche froide, l'eau froide est chaude, elle fait au moins 35 degrés c.

Le plus dur, c'est la nuit, il est très difficile de trouver le sommeil quand le lit est transformé en baignoire. Certaines personnes vont jusqu'à dormir sur la plage arriere, dans la cafetaria. En fin de soirée, c'est un vrai camping que l'on trouve dehors. Ce n'est pas plus mal de dormir à la belle étoile, mais il y a quand même un petit ennui, celui de l'humidite qui est importante pendant la nuit.

Les cuisiniers et le boulanger-pâtissier font tout leur possible pour satisfaire l'équipage qui est toujours très content de leur travail. Jugez-en plutôt, deux à trois fois par semaine, nous avons une entrée, la nourriture est bien préparée et surtout, ils améliorent de sorte que nous n'ayons pas toujours la même chose. Quant à notre boulanger, son pain gris est le plus apprécié par nous tous, sans

Un grand bravo pour le boulanger-pâtissier.



1. Ward-room: gezien zijn ligging boven het verdampingstoestel in de voorste machine kamer heerst er 35°C.

2. CPO-mess: ondanks de installatie van thermische panelen bedraagt de temperatuur er 33°C.

3. PO-mess: beschikkend over air-conditioning bedraagt de temperatuur er 24° C.

4. Voorste mess: Idem zoals de PO-mess.

5. Achterste Machinekamer: De mecaniciens die er wacht lopen, zijn te beklagen aangezien er 48-50°C heerst.

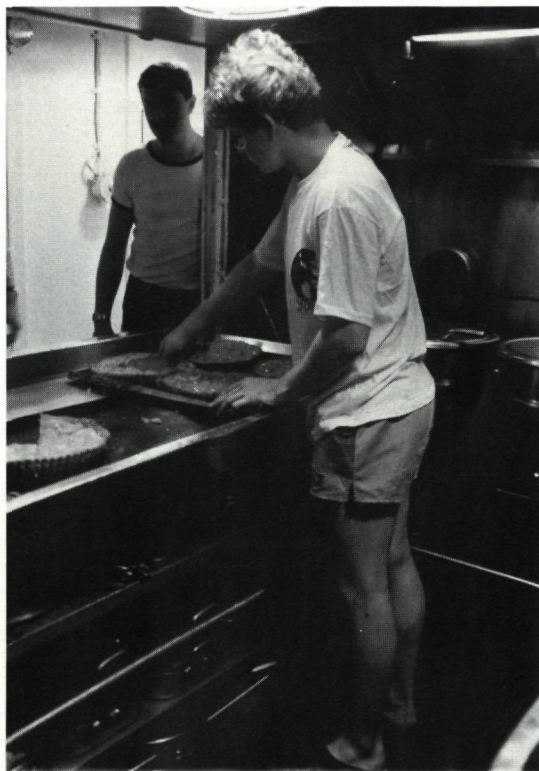
6. Cafetaria: Plaats waar de bemanning het grootste deel van de tijd spendeerd, gelukkig dat er air-conditioning is.

7. Algemeen: De omringende temperatuur bedraagt ongeveer 22°C.

De boter op de tafels smelt na een tiental minuten; hier zijn tenminste geen problemen teneinde onze boterhammen te smeren. Om een koude douche te nemen, is het koud water ten minste 35°C warm. Het minst aangename is de nacht. Het is moeilijk de slaap te vatten in een tot badkuip omgevormd bed. Sommigen gaan zelfs op het achterdek of in de cafetaria slapen. 's Avonds laat kan men buiten een waar campingbeeld aanschouwen. Onder de blote hemel slapen stoort niet, maar een klein puntje moet aangestipt worden; dat van de vochtigheid die 's nachts ongeveer 100 % bedraagt.

De koks en de bakker-pasteibakker doen al het nodige om de bemanning te plezieren, die hierover zeer tevreden zijn. Oordeel zelf maar. Twee tot drie maal per week is er een voorgerecht, het eten is deskundig klaargemaakt en afgewisseld. Betreffende onze bakker-pasteibakker, is zijn grijs brood beter gewaardeerd zonder daarom het witte dat eveneens van goede kwaliteit is, links te laten liggen. Elke dag verkrijgen wij een 4-uurtje gaande van taart, via

Gelukwensen voor onze pasteibakker.



pour cela negliger le blanc, qui lui aussi est très bon. Chaque jour, il y a une petite gâterie, le 4 heures, cela va depuis la tarte, en passant par les gosettes aux pommes, la pâte feuilletée aux poires avec du chocolat, jusqu'à la crème glace vanille, moka, chocolat, praline et pistache qui est faite à bord. Il travaille toutes les nuits pour nous faire plaisir. En somme, tout le personnel qui est responsable de nous nourrir au cours de ce long voyage mérite un grand bravo parce-qu'il faut le faire, les moyens dans la cuisine sont vraiment minimes.

Ne dit-on pas qu'une mauvaise nourriture à bord d'un bateau c'est la catastrophe pour le moral de l'équipage. Si l'on pouvait distribuer des étoiles pour le restaurant du Bovesse, je crois qu'il mérite largement ses trois étoiles. Pour le reste, nous naviguons en mer rouge, elle est bleue, et nous poursuivons le programme des exercices avec les postes de combat, lutte anti-incendie etc...

l'hélicoptère qui est embarqué à bord du Zinnia simule un ennemi, vous devinez lequel, étant donné que notre mission est purement pacifique, c'est seulement lorsque celui-ci menace les navires de la flotte, que nous devons prendre action pour le détruire.

L'exercice en question dure plus minus une heure trente, toutes les portes sont fermées, l'équipage est muni du gilet, du double casque et de l'équipement anti-flash. Il n'est pas difficile de se rendre compte de la chaleur qui peut regner à la timonerie.

En ce qui concerne les activités pour distraire l'équipage, radio Bovesse à installé une ligne directe avec la plage arrière, de ce fait, il est possible de diffuser de la musique et de faire des jeux, il fait plus frais qu'à l'intérieur.

Le vendredi 16 octobre, la radio, après le commandant, à invité le premier (cdt en second) pour un «face au public». Il y avait beaucoup de monde pour assister à ce débat, et les questions ont été très nombreuses.

Voici un tableau qui reprend, depuis port suez, les températures extérieures, à l'ombre, et celles de l'eau de mer, du mardi 13 au lundi 19 octobre:

Datum			8 u	12 u	16 u	20 u
Date			T° lucht/zee	T° lucht/zee	T° lucht/zee	T° lucht/zee
			8 h	12 h	16 h	20 h
			T° air/eau	T° air/eau	T° air/eau	T° air/eau
mardi	dinsdag	13	21 /25	26 /25	27.8/25	21.7/25
mercredi	woensdag	14	25 /27	25.6/27	26.1/27	27.3/27
jeudi	donderdag	15	28.9/27.5	31.7/29	31.1/29	28.3/29
vendredi	vrijdag	16	29.4/30	31.1/32	31.7/32	31.1/32
samedi	zaterdag	17	31.7/32	33.3/32	32.8/32	31.7/31.5
dimanche	zondag	18	30.6/30.5	31.1/31	32.2/31	30 /30
lundi	Maandag	19				



Le mauvais temps, nous l'avons rencontré dans la nuit de samedi à dimanche. Cette fois, il n'était plus dans notre derrière, comme lorsque nous étions au large de la Sicile, mais bien de face. Les creux étaient énormes, c'est bien simple, parfois, l'eau était tellement haute qu'on ne voyait plus l'horizon. Les mêmes images que celles que l'on montre lors des traversées de l'Atlantique à la voile. On s'approchait de plus en plus de l'océan indien et c'était à prévoir.

Toute la journée du dimanche a été très calme. Après les corvées du matin, l'équipage en a profité pour mettre de l'ordre dans les mess et de terminer les derniers lettres

appelgosetten en bladerdeeg met peren en chocolade tot aan boord gemaakte ijscreem zoals vanille, moka, chocolade, praline en pistache. Elke nacht werk hij om ons te bevallen. Eigenlijk al het verantwoordelijke personeel betreffende voedselbevoorrading gedurende deze lange reis verdient een groot bravo want men moet het maar klaarspelen met de keukengedrochten die men heeft. Zegt men niet dat slecht eten aan boord een catastrofe is voor het moreel van de bemanning. Indien men sterren mocht uitdelen voor het restaurant van de Bovesse, denk ik dat het zeker zijn drie sterren verdient.

Overigens varen wij in de Rode Zee, die een blauwe kleur heeft, en waar wij het programma der oefeningen met gevechtsposten, brandbestrijding en dergelijke...

Aangezien onze zending enkel vredelievend is, simuleert de helikopter van de Zinnia een mogelijke vijand, die bij een dreiging op de schepen van het verband door onze aktie moet vernietigd worden.

Deze oefening duurt ongeveer anderhalf uur bij gesloten deuren, bemanning voorzien van reddingsvest, dubbele helm en de anti-flash uitrusting. Moeilijk is het niet om zich een gedacht te geven van de temperatuur die er in het wielhuis heerst.

Om tijdens de vrije uurtjes de bemanning enig verzet te gunnen heeft radio Bovesse een rechtstreekse lijn gemonitord met het achterdek, zodat het er mogelijk is muziek en spelletjes uit te zenden omdat het daar frisser is.

Op vrijdag 16 oktober 87 heeft radio Bovesse, na het vorig onderhoud met de commandant, de eerste luitenant (commandant 2de in bevel) uitgenodigd voor een «Face au Public». Er was menig volk aanwezig om dit debat bij te wonen, waarbij talrijke vragen gesteld werden.

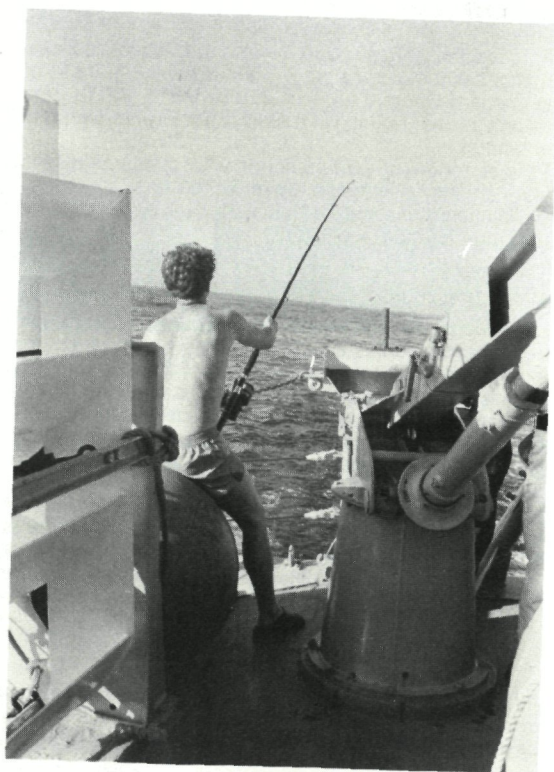
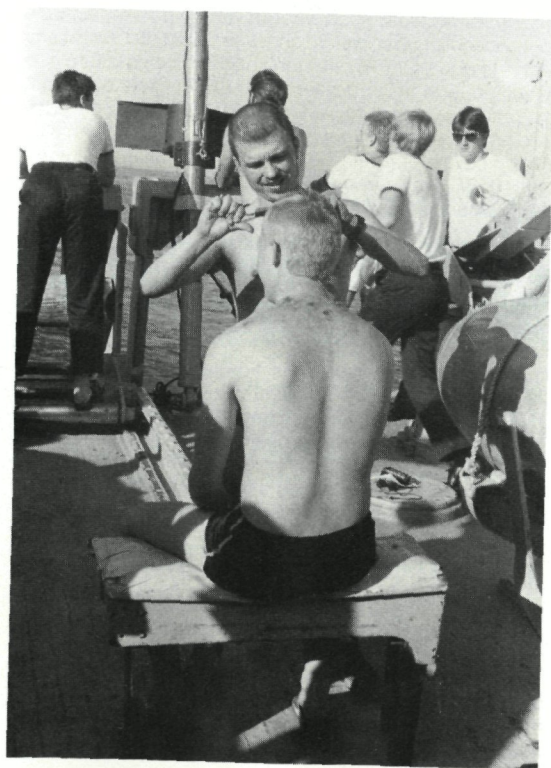
Ziehier een tabel die, sedert Port Suez, de temperatuur in de schaduw en deze van het water weergeeft van dinsdag 13 tot maandag 19 oktober.

In de nacht van zaterdag op zondag hebben we slecht weer ontmoet, niet op de achtersteven zoals toen we ter hoogte waren van Sicilië, maar wel op de voorsteven. De golfhoogte was enorm, simpelweg, soms zagen we zelfs de horizon niet meer. Identieke beelden zoals bij een transatlantische zeiltocht. Dit was te voorzien naarmate we de Indische Oceaan naderden. Op zondag was alles kalm. Na de ochtendkarweien heeft de bemanning van de gelegenheid gebruik gemaakt om orde te scheppen in de verblijven en om een punt te zetten op de laatste regel van de brieven die vanuit Djibouti naar het thuisfront zullen verrekken.



La «presse» à bord. — De pers aan boord.

Vrije tijd a/b. — Du temps libre a/b.



qui doivent partir de djibouti. Le Zinnia et les deux Hollandais sont en avance, et le Bovesse est en compagnie du Breydel, un peu notre frère. Pour ne pas être bousculé dans tous les sens, on a réduit la vitesse.

Dimanche 18 octobre, en fin de journée, le temps est devenu plus calme avec un soleil toujours aussi fort. Le principal exercice prévu au programme était destiné aux infirmiers des navires de l'escadre. Il consistait à évacuer par hélicoptère un faux blessé sur une civière. Il faut le faire et surtout avoir une grande confiance quant à la façon d'être attaché sur cette civière. On est ficelé et pour se détacher, seul c'est impossible tout s'est très bien passé et tout le monde a été content.

Lundi 19 octobre 1987

Le Bovesse navique avec le Breydel et nous avons quatre, presque cinq heures de retard sur le Zinnia, qui lui, est rentré au port vers 10 heures. La raison de ce retard est simple, à cause du mauvais temps que nous avons rencontré, on a du réduire la vitesse pour ne pas trop bouger et risquer d'avoir de la casse.

L'avant-midi a été consacré au grand nettoyage et à la mise en ordre dans tous les départements.

Vers 15 heures, les deux mhsos se sont amarres derrière le Zinnia. Il fait très chaud. petite anecdote, ici à Djibouti c'est le début de la saison froide, il y a plus minus 30 degrés à l'ombre. Pour les habitants, la saison chaude comprend des températures qui avoisinent les 45-50 degrés à l'ombre. A la longue, on s'habitue.

Beaucoup de personnes ont profité du premier canot de permissionnaire pour se rendre en ville et essayer de changer l'argent français en francs Djibouti. Ici, 100ff valent 2.800 francs Djibouti.

Ensuite, une carte revient à plus ou moins 28-30 francs belge, à cela il faut ajouter le timbre, vous mélangez le tout et la petite carte vous coûte entre 50 et 60 francs, c'est cher.

Pour téléphoner, à peine 10 minutes de bonheur coûte plus minus 2.000 francs belge. Si vous avez une grande soif, la chope de bière d'un demi-litre revient à 100 fb. Nous avions pensés que la vie n'était pas chère et bien, c'est le contraire.

Pour se rendre du port au centre ville, la course pour un taxi est plus raisonnable, 8 km = 100 fb.

La location d'une voiture Daihatsu, sans air conditionné, pour une journée = 1850 fb.

Mardi 20 octobre

Le lendemain, l'équipage a du s'organiser afin de faire coïncider les sorties en ville avec l'ouverture des magasins et des établissements financiers. Ici, tout est fermé de midi jusqu'à 16 heures. Après, les commerces sont réouverts jusqu'à 21 heures. La population locale est aimable et n'est pas contraire à notre visite. Les autorités militaires françaises nous ont autorisés à profiter de leurs installations qui sont fantastiques.

Il y a un club nautique où l'on peut faire de la planche à voile, plage pour les matelots, plage pour les sous-officiers et plage pour les officiers avec chaque fois un bar pour se rafraîchir. De vraies petites vacances avant de mettre le cap sur le Golf.

Mercredi 21 octobre

Aujourd'hui, c'est le grand jour parce-que nous avons rendez-vous avec toute la presse belge et hollandaise. La conférence de presse a été faite sur la plage avant du

De Zinnia et de twee Nederlanders zijn voorop en de Bovesse blijft bij haar broertje, de Breydel. Om het stampen en het rollen te verminderen, hebben we snelheid geminderd.

Op zondag 18 oktober 1987, bij valavond, is het weder verbeterd met nog steeds een even felle zon. De voornaamste oefening op het programma was bestemd voor de verplegers van de eskaderschepen.

Deze bestond uit afvoeren van een valse gekwetste gelegen op een draagberrie. Men moet het maar doen en daarbij een zeker vertrouwen hebben op de wijze waarom men op deze draagberrie vastgelegd wordt. Zodanig omwonden zodat men zich onmogelijk alleen zou kunnen losmaken. Alles is opperbest verlopen en iedereen was tevreden.

Maandag 19 oktober 1987

De Bovesse en de Breydel varen met vier, zelfs bijna met vijf uren achterstand op de Zinnia die omstreeks 10u in de haven van Djibouti is binnengelopen. De reden van onze achterstand is te wijten aan het slechte weder waardoor we vaart verminderd hebben teneinde geen schade op te lopen. Tijdens de voormiddag werd er grote kuis gehouden en orde geschept in alle departementen. Omstreeks 15u zijn de MHSO's achter de Zinnia afgemeerd. Het is hier zeer warm. Een kleine anecdote: met plus minus 30° C in de schaduw is het hier te Djibouti de aanvang van het winterseizoen. Voor de inboorlingen begint het warme seizoen bij omstreeks 45° - 50° in de schaduw. Uiteindelijk past men zich aan.

Velen hebben van de eerste verlofgangerssloep gebruik gemaakt om zich naar de stad te begeven om te pogen franse franken om te wisselen in Djibouti franken. Hier zijn 100FF 2.800 Djibouti Franken waard.

Vervolgens, grote teleurstelling bij de aankoop van de postkaarten. De gemiddelde prijs schommelt van 28 tot 30 Belgische frank waar bij de waarde van de postzegels moet toegevoegd worden, wat op ongeveer 50 tot 60 frank komt. Dat is te duur. Om 10 minuten zaligheid per telefoon door te seinen, kost het ongeveer 2.000 BF. Bij grote dorst komt het pint bier van een halve liter op 100 BF. En wij die dachten dat het leven hier goedkoop was! Een taxirit van 8 km van de haven tot de stad is goed voor de schappelijke prijs van 100BF. Het huren van een daihatsu-huurwagen zonder luchtacclimatisatie bedraagt 1.850 BF. per dag.

Dinsdag 20 oktober 1987

's Anderendaags heeft de bemanning zich moeten organiseren teneinde de uitgang in de stad te laten overeenkomen met de openingstijden van de winkels en van de financiële instellingen. Alles is hier gesloten vanaf het midaguur tot omstreeks 16u. Nadien zijn ze wel geopend tot 21 u. De lokale bevolking is vriendelijk en niet strijdig met onze aanwezigheid. De franse militaire autoriteiten hebben ons de toelating gegeven om gebruik te mogen maken van hun fantastische installaties. Er is een nautische club waar men kan plankzeilen; er is een strand voor matrozen, één voor onderofficieren en één voor officieren. Het is een soort kleine vakantie vooraleer koers te zetten naar de Golf.

Woensdag 21 oktober 1987

Vandaag hebben we een belangrijke afspraak; nl. met de Belgische en Nederlandse pers. De persconferentie vond plaats op het voordek van de Bovesse; wat een hitte. Iedereen was aan het zweten en trachtte een frisse conso-



Om te eindigen enkele foto's om onze collega's van de dagbladers «de visu» te overtuigen dat er naast bier ook fruitsap werd ingescheept.



Bovesse, quelle chaleur. Tout le monde transpirait et essayait d'avoir une consommation bien fraîche. Le complot a expliqué le déroulement de l'opération et ce que nous allions exactement faire. Ensuite, de petits groupes se sont formés, journalistes et membres des équipages, les questions ont été très nombreuses et les réponses ont été assez complétées pour la plus grande satisfaction de la presse. Bien entendu, comme nous ne savons pas très bien ce qu'il en adviendrait de l'escadre, il était difficile de pouvoir donner les réponses. Les principales questions ont été du genre: comment la vie à bord est-elle organisée, quelles sont les distractions, mangez-vous bien etc...

Maintenant, il nous reste à lire les articles et nous espérons que nos familles trouveront à travers ces commentaires l'ambiance qui règne à bord de chacun des cinq unités.

Sinon, la vie continue et on ne rate pas une minute de soleil.

(à suivre)

matie te bemachtigen. De complot heeft het verloop van de operatie en onze exacte taak uitgelegd. Vervolgens werden kleine groepjes gevormd, bestaande uit reporters en bemanningsleden om aan de talrijke vragen nagenoeg volledige antwoorden te verschaffen tot groot jolijt van de pers.

Gezien wij niet nauwkeurig wisten wat er dit eskader te wachten stond, was het moeilijk antwoorden te verschaffen. De voornaamste vragen waren: - Hoe is het leven aan boord georganiseerd - Over welke mogelijkheden beschikken jullie tot ontspanning - Eten jullie goed. Het ons nu resterend werk bestaat erin de krantenartikels te lezen en te hopen dat onze families, doorheen die commentaren, de sfeer weervinden die er aan boord van de vijf eenheden heerst. Zoniet gaat het leven verder en missen we geen minuut zon.

(wordt vervolgd)



VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1988... 205 JAAR!**



1783-1983

Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Constructies:
Mechanische constructies - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH-CAV

n.v. VALCKE Frères s.a.

AGENT IN BELGIE VOOR



IN BELGIE GEVESTIGD TE:

OOSTENDE

H. Baelskaai 3
Tel. (059) 32 18 14
Telex 81426
Telefax (059) 32 11 35

ANTWERPEN

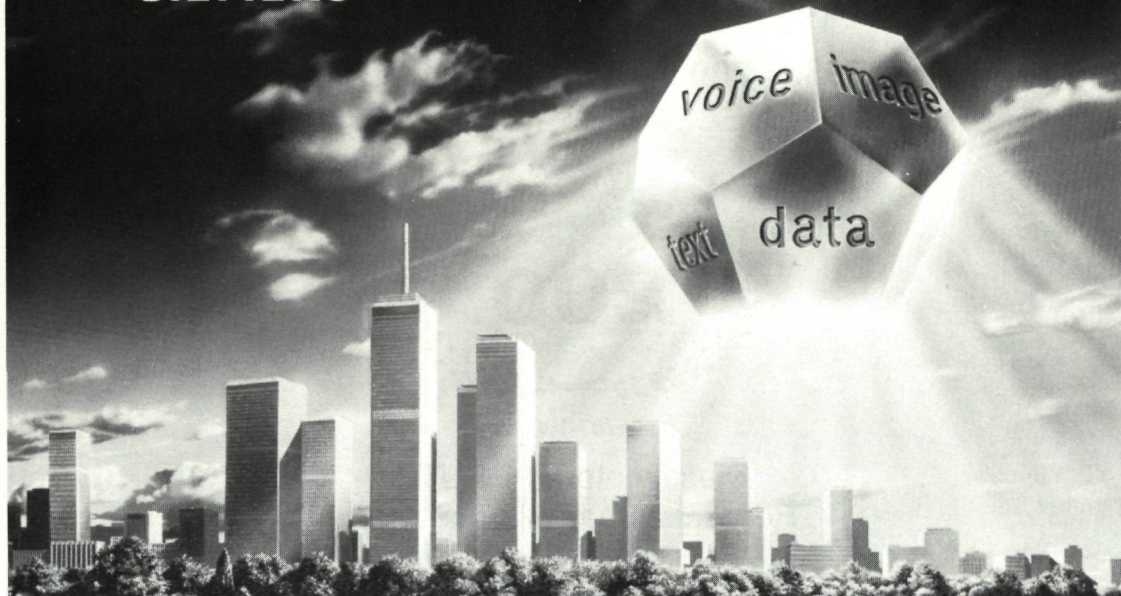
Nassaustraart 37
Tel. (03) 231 06 90
Telex 31167
Telefax 03/231 06 96

ZEEBRUGGE

Tijdokstraat 20
Tel. (050) 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE

SIEMENS



FULL BUROTIC SYSTEM

Siemens roept het integrale communicatie- en informatiesysteem in het leven

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" van Siemens opent een nieuw tijdperk in de buretica.

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" maakt de overdracht mogelijk van spraak, gegevens, tekst en beelden en zorgt ervoor dat de verschillende kantoorhulpmiddelen met elkaar kunnen communiceren.

Dit communicatie- en informatiesysteem - een Siemens exclusiviteit - laat alle soorten verbindingen toe binnen de onderneming of met een extern openbaar of privé-netwerk.

VOICE: digitale telefonie, vocale terminal en vocale berichtenuitwisseling.

DATA: toegang tot de gegevensbanken, tot de infocenters en tot

alle rekencentrumfaciliteiten.

TEXT: telex, tekstverwerking en alle soorten drukkers, de laserdrukker inbegrepen.

IMAGE: telecopieerapparaten, grafische werkstations, en toegang tot de openbare en privé-informatiebronnen via videotex: gidsen, dienstregelingen, catalogi, enz. Bovendien zorgt het "FULL BUROTIC SYSTEM" voor de aansluiting van diverse terminals zoals prikklokken voor variabele werktijden, bankterminals, kasregisters, alarmgevers, badgelezers, deuropeners enz.

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" is uitermate flexibel. Het biedt elke onderneming een geoptimaliseerde, aan haar behoeften aange-

paste buretica-oplossing. Dank zij de modulariteit van het systeem kan de capaciteit van de bestaande diensten mettertijd uitgebreid en kunnen nieuwe bureticatoepassingen progressief ingevoerd worden.

Voor de uitwerking en verwezenlijking van een bureticaplan stelt het Siemens advies- en communicatiecentrum specialisten in buretica, informatica, telecommunicatie en organisatie ter beschikking.

Siemens n.v.
Communicatiesystemen en -netwerken
Charleroiesteeweg 116
1060 Brussel. Tel. 02/536.28.81

Quand la raison d'état dicte la loi aux Etats-Majors

Le prix discutable du raid où Victor Billet perdit la vie.

Par le Lt Colonel hre Paul Eygenraam

La section d'Anvers de la Société Royale Amicale des Officiers des campagnes 1914/18 et 1940/45 ayant été à l'origine de l'apposition d'une plaque commémorative «Victor Billet» sur la promenade de la mer à Dieppe en 1971, la municipalité de cette ville normande eut la courtoisie d'inviter son représentant aux cérémonies du 45^{me} anniversaire du raid expérimental anglo canadien dit «Opération Jubilé» du 19 août 1942. Opération coûteuse en hommes et en matériel au cours de laquelle périt le fondateur de la section belge de la Royal Navy, berceau de notre actuelle Force Navale. En quelques heures d'un combat rapidement désespéré, les pertes de la 2^{me} division canadienne du général Roberts s'élevèrent à 913 h. sur 5.963, les pertes britanniques à 52 h. sur 1.075. A la Royal Navy il y eut 75 tués et 269 disparus ainsi que 34 bâtiments perdus dont le destroyer «Berkeley». A la Royal Air Force 62 tués et 107 appareils perdus. Sur mer et dans les airs des Belges participèrent à cette périlleuse reconnaissance en forme. Des personnalités en vue se demandent aujourd'hui si elle était bien nécessaire et, dans l'affirmative, si la leçon n'a pas été payée trop chèrement.

Le cimetière où reposent les militaires tombés au cours de cette journée tragique est situé sur le territoire de la petite commune de Saint Aubin, au dessus de Dieppe. Chaque année mais spécialement tous les cinq ans, une prestigieuse cérémonie réunit les ministres des cultes catholique, anglican et juif, des autorités militaires et civiles françaises et canadiennes, et se déroule sous la signe de la fidélité au souvenir des sacrifices consentis.

Des discours significatifs

Le 19 août 1987 deux importants discours furent écoutés avec une attention particulière par une nombreuse assistance d'anciens combattants canadiens venus des provinces anglophones et francophones, d'Ottawa et de Québec, auxquels se joignirent des anciens combattants français et anglais et une délégation belge. Les liens qui unissent la France et le Canada sont des liens privilégiés. Ils datent du temps de Samuel de Champlain (1567-1635) et des pionniers de la Nouvelle France.

Mr. George Hees, ministre des affaires des anciens combattants du Canada, et Mr. André Santini, sous secrétaire d'Etat français, représentaient leurs gouvernements res-

pectifs. Le ministre Hees, avec lequel nous avons eu le privilège d'avoir un bref entretien lors de la réception qu'il offrait (Mr Hees avait déposé des fleurs devant la plaque belge) dans les salons du Casino de Dieppe, à l'issue de la cérémonie commémorative, eut le courage et la franchise de déclarer dans un message largement diffusé: «la controverse persiste toujours à savoir si Dieppe valait la peine que l'on risque toutes ces vies. Je laisse ce débat aux historiens et à ceux qui étudient l'histoire militaire» (fin de citation). Une controverse et un débat auxquels les Belges ne sont pas indifférents et ce pour une double raison:

La contribution belge

La première: le fondateur de la section belge de la Navy le Lt de vaisseau Victor Billet trouva la mort au cours de l'opération (il commandait la barge ce débarquement Landing Craft 159 avec à bord six tanks canadiens du régiment Calgary). La seconde, c'est que des Belges participèrent à l'opération «Jubilé» à la fois sur mer et dans les airs.

Sur mer avec 4 LST Landing Ship Infantry: les malles Prince Charles, Prince Léopold, Prince Albert et princesse Astrid. L'enseigne de vaisseau et futur vice amiral chef d'EMFT J. Van Dyck était à bord du dragueur Ilfra combe. Le Lt. de vaisseau De Poorter, commissaire maritime d'Ostende, à bord de la malle hollandaise LSI Queen Emma.

Dans les airs la 350^{me} escadrille belge de la RAF commandé par le squadron leader Guillaume (futur bourgmestre de Nivelles) avec Boussa comme «Flying Officer» et Dumonceau de Bergendael comme «pilote officer» remporta sept victoires enregistrées. En outre, de nombreux Belges volaient dans des escadrilles britanniques assurant la couverture de l'opération: Mike Donnet, Le Roy Duvivier etc.

Le Ministre Canadien Rees à raison

Le Ministre George Rees à raison: aujourd'hui encore le raid expérimental de Dieppe fait l'objet de commentaires en sens divers. Un de nos meilleurs historiens de la marine militaire, le capitaine de frégate hre henri Anrys écrit dans son remarquable ouvrage «Congé pour mourir» - «Les Bel-

ges dans la guerre navale 1939-1945 (page 93) » La conception même de l'opération est une erreur. L'Angleterre est agitée par un intense mouvement en faveur du second front. Les partis de gauche et les agents soviétiques remuent l'opinion publique afin qu'un débarquement sur la côte Atlantique soulage les armées soviétiques. Mais à ce moment les alliés ne possèdent ni le matériel, ni les effectifs, ni l'entraînement nécessaires à une opération de grande envergure (Fin de citation). Peut-on raisonnablement imaginer que les grands chefs chargés de la conception de l'opération, l'amiral britannique Mountbatten, et le général canadien Crerar, aient pu être aveuglés au point de s'égarer dans l'impasse d'une grossière erreur ? L'un et l'autre ont donné dans la suite suffisamment de preuves de leur compétence pour qu'il ne faille pas mettre en doute leur savoir faire. Leurs états majors avaient d'ailleurs en mémoire les succès récents des raids sur Brueneval (27 février 1942) (destruction partielle et enlèvement de parties importantes d'un radar super sophistiqué) et sur Saint Nazaire (27 mars 1942) (blocage des écluses) pour ne point parler du souvenir plus lointain de l'opération du «vindicative» sur Zeebrugge en 14/18, menée par l'Amiral Sir Robert Keyes.

Les responsables

Alors ? C'est de toute évidence du côté de la raison d'Etat qu'il importe de chercher les responsables du projet intempestif que les militaires durent réaliser. Différentes options s'affrontaient : anglo-américaines, anglo-soviétiques américano-soviétiques. Les pressions fatales venaient du froid. Depuis le 22 juin 1941 les affaires de l'URSS allaient au plus mal, le chancelier Hitler ayant renversé les alliances et attaqué inopinément son allié de la veille. L'Opération «Barbarosa» enregistra d'emblée des succès qui amenèrent les allemands devant les portes de Moscou et de Leningrad. Le 12 juillet 1941, le gouvernement de Staline aux abois signait un accord militaire avec la Grande-Bretagne et permit sous l'autorité du général Anders, libéré pour la circonstance des gèoles moscovites, de réunir les forces polonaises prisonnières en Sibérie (l'URSS avait envahi la Pologne le 17 septembre 1939) et d'assurer leur déplacement vers l'Irak en l'Iran pour y être rééquipées et réentraînées par les Britanniques. L'U.R.R.S. à l'époque était à peine en mesure de pourvoir à ses propres moyens. Elle n'était donc pas capable de rééquiper les Polonais victimes de son agression, mais dont la haine contre Hitler était plus forte que celle qu'ils conaient à l'adresse de Staline.

Une situation difficile

En 1941-42 les gouvernements de Londres et de Washington ne manquaient pas de soucis. En décembre 1941 les japonais avaient détruit l'escadre américaine de Pearl Harbor ; dès janvier 1942 le feld maréchal Rommel attaquait en libye et menaçait l'Egypte, et la bataille de l'Atlantique, où les U boten de l'amiral Donnitz faisaient des coupes sombres dans les convois alliés, était loin d'être gagnée. En Grande Bretagne même les divisions américaines étaient encore peu nombreuses. Ce n'était donc pas le moment de débarquer en force en Normandie avec l'espoir d'y établir une tête de pont durable et de réussir une brèche importante dans l'Atlantik Wall de l'Ingénieur Todt. Et pourtant Staline s'obstinait à réclamer un second front à l'Ouest et envoyait à Londres et à Washington son secré-

taire aux affaires étrangères Mr Molotov pour insister en la matière. Le Président Roosevelt était plus sensible aux exigences Soviétiques ; le premier ministre britannique Winston Churchill les accueillait avec la prudence du chat échaudé.

De plans en projets, les états-majors en arrivèrent, à l'idée de la reconnaissance en force. Encore s'agissait-il de se mettre d'accord sur l'importance à lui donner. Après mûres réflexions les perspectives de bombardements massifs de harcèlement, sur les arrières et les points où il fallait donner le change, furent abandonnés. Après l'affaire de Mers El Kébir en 1940 il était peu recommandable de compléter le martyrologe des marins français par des listes civiles, et d'apporter ainsi de la farine au moulin du maréchal Pétain au détriment du général de Gaulle. Enfin de compte la décision fut prise d'apérer par surprise... Hélas il n'y eut pas de surprise !

L'opération Jubilé

L'opération Jubilé après deux faux départs d'us l'un au mauvais temps l'autre à une reconnaissance aérienne adverse, fut fixée au 19 août 1942.

Elle débuta par un combat naval qui n'était pas prévu au programme et qui, en fait, fit échouer en grande partie l'ensemble du raid expérimental de Dieppe. A l'ouest du dispositif où opérait le commando interallié n° 3 du Lt Commander Corke et du major Young en direction de Berneval, ses 23 barges de débarquement rencontrèrent cinq chalands escortés par trois patrouilleurs allemands. Le Lt de vaisseau de la Kriegsmarin Bögel engagea aussitôt le combat. Les alliés ripostèrent et réussirent à couler un chasseur de mines. Hélas les 23 barges de débarquement étaient dispersées. Sept seulement arrivèrent à pied d'oeuvre. Le Commander Cork et son adjoint le Lt. Loustalot furent tués sans réussir leur mission : la neutralisation de la batterie Goebbels. Mais la conséquence la plus désastreuse de cette rencontre localisée, ce fut l'alerte générale donnée aux Allemands qui occupèrent ainsi en force les différentes positions défensives du mur de l'Atlantique. La surprise était donc déjouée.

Une leçon chèrement payée

Notre propos n'est pas de détailler le déroulement de l'opération Jubilé sur les diverses plages de débarquement choisies entre Berneval à l'Est et Varengeville à l'Ouest (où lors Lovat et son commando furent seuls à réussir la mission de neutralisation de la batterie «Hess») mais de rappeler le prix payé en hommes et en matériel pour un raid qui n'infligea à l'ennemi que des dommages limités. Reste l'expérience acquise par les états-majors et les chefs. Personne ne possède la juste balance pour en mesurer l'exacte valeur, toutefois, comme le déclarait le Ministre Canadien Hees le 19 août dernier «les historiens s'entendent sur le fait que l'opération n'a pas failli par manque de courage ou de détermination des troupes qui y ont participé».

Cette démonstration était précieuse. Elle allait obligé les allemands à ne point trop démunir ses effectifs à l'Ouest et pénétra la Whermacht d'une juste crainte d'un retour offensif. Ce retour qui à El Alamein, A Stalingrad et en Afrique du Nord apportait la preuve évidente que la victoire avait changé de camp. Les alliés ainsi comptaient dans leurs rang, des hommes dont le courage et l'esprit de sacrifice avaient vaincu une destin d'abord hostile, des soldats dont la vaillance égalait les meilleurs.



Piet Hein - Michiel De Ruyter

Door A. Jacobs

De naam van Piet Hein wordt tot heden geassocieerd met de Zilvervloot. Wie was de man wiens naam klein en wiens daden groot waren?

Pier of Piet Pietersen Hein werd op 25 november 1577 als zoon van de scheepsgezagvoerder Pieter Cornelisz. Hyn in de kerkhofsteeg achter de Waterpoort in Delfshaven geboren. Zijn vader was van origine een Watergeus, van wie er de 6de april 1572 enigen vanuit Den Briel in Delfshaven waren geland, onder wie de oude Piet Hyn of Pier Heynen zoals hij ook wel werd genoemd.

Piet Hein jr voelde niet veel voor school. Op zijn zwerftochten langs de havenkaden snoof hij de geur van het avontuur en hij zette zijn zinnen op de zee. Op 13 jarige leeftijd voer hij met zijn vader het zeegat uit. Kort daarna werd Piet Hein door de Spanjaarden gevangen genomen en op een Spaans galei geplaatst. Vier jaar hoorde men taal noch teken van de jonge visser. Na de slag bij Nieuwpoort in 1600 kwam Hein vrij in het kader van een gevangenuil. Piet Hein had tijdens zijn gevangenschap zijn ogen goed de kost gegeven en een aardig mondje Spaans geleerd waar hij later veel profijt van had. Hij ging als schipper voor eigen rekening varen en met de «Hollandia» verdiende hij een dikbelegde boterham. Op 30 jarige leeftijd trok hij met een vloot naar Oost-Indië, en legde aan bij Banda en Poelo Roep. Met de bekende De Houtman arriveerde hij op 9 juli 1612 in Texel. Op 23 september 1612 trouwde hij met de weduwe van Jan Cornelus de Wit. Langzamerhand werd hij een welgesteld man in die mate zelfs dat hij de stad Delft een geldlening kon verschaffen. Het ging hem echter niet altijd voor de wind. In 1616 werd zijn schip de «Nep-tunus» in Venetië in beslag genomen en ingezet tijdens de Venetiaanse oorlog tegen Napels en Sicilië. Zijn schip werd pas vijf jaar later vrij gegeven. Een bewijs van zijn welgesteldheid was het feit dat hij door prins Maurits benoemd werd tot schepen van Rotterdam. Het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) betekende voor Piet Hein een periode van rust. Maar direct na 1621 werden de oorlogshandelingen tegen Spanje hervat. In 1628 werd de West-Indische Compagnie opgericht. Deze handelsvereniging kreeg van de Staten-Generaal het octrooi van alleenhandel op de Westkust van Afrika tussen de noordelijke Kreeftseerkring en Kaap de Goede Hoop en op geheel (noord en Zuid) Amerika. In deze landen mocht de W.I.C. niet alleen handel drijven maar ook bezittingen verwerven, oorlog voeren en soevereine rechten laten gelden. De W.I.C. bezette in Amerika onder andere een gebied, dat Nieuw-Nederland werd genoemd. Hoofdstad van dit gebied werd Nieuw-Amsterdam (New York). In juli 1625 kocht Willem Verhulst van de Delaware-Indianen het eiland Manhattan. Het 1625 kostte 60 gulden, 10 hemden, 80 paar kousen, 10 geweren, 30 kogels, 30 pon kruit, 30 ketels en een koperen braadpan. En door deze merkwaardige transactie ontstond Nieuw-Nederland. Wel veroverde de W.I.C.

grote stukken van Brazilië en de eilanden Curacau, Aruba, Bonaire, St. Eustatius, St. Maarten en Saba. Brazilië ging later weer verloren, maar de overige eilanden bleven Nederlands gebied. In 1667 werd Nieuw Nederland aan Engeland geschonken, in ruil voor Suriname. (dat in 1975 onafhankelijk werd). De kaapvaart legde de aandeelhouders geen windeieren. Zo werden er tussen 1622 en 1636 547 schepen veroverd, met een globale waarde van 36 miljoen gulden. De tussen 1622 en 1625 vrijwel totale gekaapte Braziliaanse suikeropbrengst waarbij 120 schepen werden buitgemaakt, leverde een bedrag van 16 miljoen gulden op. Iemand heeft eens gezegd «de West-Indische Compagnie heeft haar rijkdom met bloed betaald». Om de strijd te kunnen volhouden hadden de Spanjaarden veel geld nodig. Dat geld was in hoofdzaak afkomstig van de zogenaamde Zilvervloeten die uit de Spaanse buitengewesten «Mexico en Peru vooral» afkomstig waren. Omdat de Spanjaarden al bijna honderd jaar dergelijke tochten maakten waren hun scheepsroutes bij de Hollanders wel bekend. Via spionage kwamen zij erachter dat zo'n «Zilvervloot» bestond uit 12 galjoenen, bemand met 1200 soldaten en ongeveer evenveel matrozen. Die galjoenen waren verdeeld in vier smaldelen, elk van drie schepen. Zij vertrokken meestal eind april uit Sevilla en Cadiz, voeren langs de Canarische Eilanden en landden in Cartagena waar passagiers en goederen werden uitgeladen. Eind mei vertrok dan de vloot naar Portobelo op de landengte van Panama, de stapelplaats voor de Spaans zilvervloeten. Begin juli was de vloot beladen en was er meestal voor tien miljoen gulden aan boord.

Er was nog een andere vloot die de Spanjaarden de St. Jans- of Nieuw- Spanjevloot noemden. Deze zeilde met 12 of 15 schepen met lading uit Sevilla en Cadiz begin juli via de Canarische eilanden naar Guadaloupe, het grootste eiland van de kleine Antillen, waar ze meestal begin augustus arriveerde. Daar nam men proviand in waarna de vloot koers zette naar Cuba, tot dicht bij kaap San Antonio. In de golf van Mexico lag de beschutte haven San Juan de Ulua die afgesloten kon worden. Van Cuba uit vertrok de vloot meestal op 31 richting moederland.

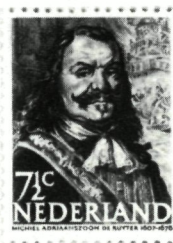
Piet Hein was na de oprichting van de West-indische Compagnie tot vice-admiraal van de vloot benoemd. En als zodanig behaalde hij verscheidene overwinningen op de Spanjaarden en de Portugezen. In 1624 slaagde hij er in San Salvador in de Allerheiligenbaai, een bezitting van de Spanjaarden in midden-Amerika, te veroveren. De buit was 23 beladen schepen. Terwijl hij langs de kust van Brazilië zeilde nam hij nog 5 vaartuigen in beslag en bereikte met verlies van slechts 2 schepen het vaderland. Prompt werd hij bevorderd tot kapitein-generaal van de W.I.C.-vestingen in de West. Zijn kennis van de Spaanse taal was voor hem een uitstekend middel om opvarenden van veroverde schepen te ondervragen. Voor al deze informaties en voor de

werking om ooggetuige te zijn van de gebeurtenissen op buit die met de regelmaat van een klok naar het vaderland werd verzonden beloonde de W.I.C. haar Admiraal met een «een sware gouden keeten, met een Penningh daer aen» In 1628 werd Piet Hein door de W.I.C. met 31 schepen in zee gevonden met de opdracht om zo mogelijk een Spaans zilvervloot te veroveren. Hein's schip «Amsterdam» van 500 last (1 last = 2 ton) had 50 stukken geschut en een bemanning van 250 koppen. Hij was daarop de Generaal en Witte Corneliszoon de With was kapitein. Hein vermoedde de vloot voor Havanna en loofde 25 gulden en een halfpound tabak uit voor diegene die de vloot het eerst ontdekte. Door een gelukkig toeval werd een zeilschip gekaapt dat was uitgestuurd door de gouverneur van Havanna om de Spanjaarden te waarschuwen voor de Nederlandse aanwezigheid in deze wateren. Hein bleef wachten. In de vroege morgen van de achttiende september ontdekte kapitein Jan Janszoon van Hoorn, die het bevel voerde over het schip «De Witte Leeuw» een afgedwaald schip van de zilvervloot. De kanonnen spraken nu een woordje mee en na kort gevecht was het schip in het bezit van de Hollanders. Het duurde niet lang vooraleer de hele vloot opdaagde. Zodra de Spanjaarden echter de Hollanders in het zicht kregen vluchtten ze naar de baai van Mantanzas op het eiland Cuba. Piet Hein ging hen achterna. Er werden enkele musketschoten gelost maar de kansloze Spanjaarden gaven zich gewillig in ruil voor «goed kwartier». Ze lieten zich met vier dagen proviand aan land zetten en bekommerden zich verder niet meer om hun schepen met rijke inhoud. De buit moest nu uit de Spaanse galjoenen, die bijna allen aan de grond gelopen waren, in de Hollandse schepen worden overgebracht. Dat was geen kleinigheid en er gingen dan ook vijf volle dagen mee heen. Ofschoon Piet Hein strenge orders tegen diefstal uitvaardigde, verdween er toch wat in de ruime broekzakken van de Jantjes. Toen alles geborgen was werden de meeste galjoenen in brand gestoken en enkele met Nederlands volk bemand, om de tocht naar het vaderland mee te maken. Hoe moest nu de verworven buit thuis gebracht worden, temeer omdat van alle kanten op de rijke schat werd geloerd. Voor eerst waren er de Duinkerke kapers die uitvoeren met veertig schepen om Piet Hein de buit te ontfutselen. In Oostende brachten de Spanjaarden een vloot bijeen en van Spanje zelf zeilden dertig schepen uit. Enkele van Piet Hein's schepen waren al slaags geraakt met kapers maar konden niettegenstaande zware averij toch een Engelse haven binnenkopen. Ook Piet Hein zelf zocht een onderkomen met gans de vloot in een Engelse haven. Toen dit in Londen bekend werd, stond de stad in rep en roer. Zo begerig was men daar om de gevulde zakken van Janmaat wat te ontlasten. Later vertelde Piet Hein dat het hem meer moeite had gekost de buit tegen de Engelsen te beschermen dan hem op de Spanjaarden te veroveren. Na vier weken oponthoud in Engeland liep de vloot tenslotte zonder enig verlies het Goereese Gat binnen. Piet Hein werd in Amsterdam met open armen ontvangen in een bruisende stad. Piet Hein kreeg van de Staten-Generaal een ketting van 1500 gulden, - met enkele penningen eraan waarin reeds goud uit de buit geslagen werd. De prins schonk ook aan admiraal Lonck en vice-Admiraal Joost Blanckert een gouden plakkaat. Maar Witte de With, aan wie het voor een groot deel te danken was, dat men de vloot had kunnen bemachtigen, kreeg niets. Piet Hein en Lonck maakten in tal van steden hun opwachting met gepaard ging met grote feestelijkheden. De buit bedroeg na aftrek van de onkosten zeven miljoen gulden. Daarvan kreeg Frederik Hendrik 10% (700.000 gulden) Piet Hein kreeg 7000 gulden - een procent van hetgeen de prins ontving. Het grootste deel van de buit van de Zilvervloot, die uit goud, zilver, juwelen, parels en kostbare koopwaren bestond, werd in het Westindisch Huis 9, op de Herenmarkt in Amsterdam opgeslagen.

Hoewel aan Piet Hein de eerste maanden na het veilig thuis brengen van de Zilvervloot veel lof werd toegezwaaid was de erkentelijkheid van de zijnde de W.I.C. maar van korte duur. Toen de Admiraal een gage van 1500 gulden per maand vroeg en de vrije hand wilde hebben in het vlootbeleid van de Compagnie, liet deze het afweten. Piet Hein diende zijn ontslag in en kocht een huis in Delft om een rustig leventje te leiden. Toen het hoofd van 's lands vloot Willem van Nassau stierf, bood men Piet Hein aan Luitenant-Admiraal van Holland te worden. Hij nam het aan. Zijn laatste gevecht was tegen de Duinkerke kapers. Op 17 juni 1629 sneuvelde hij op zijn schip de «groene Draeck». Hij werd getroffen door een kanonkogel. Hoewel de schepen onder bevel van vlaggekapitein Marten Harpertz Tromp de strijd wonnen, was de verslagenheid om het verlies van Piet Hein bijzonder groot. Vier dagen later bereikte dit verpletterende nieuws het vaderland en op 22 juni gaf de Statengeneraal orders tot het regelen van de begrafenis.

Op 4 juli werd Piet Hein in de oude kerk te Delft bijgezet. Zijn weduwe leefde nog elf jaar. Zij moest na haar mans dood bij de Admiraliteit van Amsterdam nog zeuren om achterstallig loon.

Voor ons lijkt het misschien vreemd, maar De Ruyter is ook kaperkapitein geweest. Hij heeft in de laatste periode van de 80-jarige Oorlog meer dan eens een schip gekaapt, op weg van Zuid-Amerika naar de Taag. Maar meer dan een land heeft een standbeeld voor een zeeman, die zijn roem te danken heeft aan de kaapvaart. Nederland eert Piet Hein als zodanig, Engeland Sir Francis Drake, de Fransen Jean Bart en de Amerikanen John Paul Jones. Men moet wel een onderscheid maken tussen kapers en zeerovers. Hun bedrijf heeft met oorlog of oorlogsrecht niets te maken. Zij varen uit om ergens een schip met de lading te overmeesteren, het doet er niet toe onder welke vlag.



Dat impliceert dan ook dat niet alleen in oorlogstijd, maar ook in vreedstijd geen handelsschip van enige betekenis en met een waardevolle vracht zee ging kiezende zonder een behoorlijke bewapening. Elke koopvaarder kan als het moet met geweld van zich afslaan. Een koopvaarderschip kon in een minimum van tijd omgeschakeld worden tot oorlogsschip. Officieel was de stadhouder van Holland de opperbevelhebber over het gehele vloot, de admiraal-generaal. Niemand van de officieren, die in werkelijkheid de vloot aanvoerden, kon dus de rang van admiraal bereiken. In praktijk was de hoogste rang die van luitenant-generaal. Op de luitenant-admiraal volgde in rang de vice-admiraal, en daarna kwam de schout-bij-nacht, «wiens pligt het is, bij nacht op te passen, dat ieder volgens zijn rang komme te zeilen». Hij voer in de achterhoede en moest oppassen, dat «luie seylers» niet achterbleven. Luiheid kwam soms voort uit gebrek aan moed. De Engelsen noemen de schout-bij-nacht nog altijd «the rear-admiral».

De toenmalige zeeschilders, zoals daar zijn Willem van de Velde (de oudere) en Willem van de Velde (de jongere) vader en zoon, kregen van de commandant de volle mede-

zee, de zwaarste gevechten daarbij inbegrepen. Beide zeeschilders zijn later echter in dienst gegaan bij de Britse admiraliteit. Ook de tegenpartij heeft zijn verslagen en vooral deze van de Franse bevelhebber uit de periode 1672-1676 zijn van uitermate groot belang voor het onderzoek naar de manier waarop De Ruyter de vloot leidde in het gevecht. Van 1672 tot 1674 waren de Fransen en Engelsen immers bondgenoten tegen Nederland en De Ruyter heeft tot driemaal toe een zware zeeslag geleverd tegen een Franse-Britse overmacht.



Onder opperbevel van De Ruyter commandeerden de luitenant-admiraals Tromp, Aert van Nes en Dankert de voorhoede, de middentocht en de achterhoede; aan ieder van hen waren nog twee vlagofficiërs, als aanvoerders der voorste en achterste smaldelen van elk eskader toegevoegd. Het was bij de Nederlandse vloot traditie dat alle vlagofficiërs van jongs af aan de zee hadden bevaren en zonder adellijke papieren tot hoge rang waren opgeklommen. Zij wisten te vechten als het er op aan kwam, maar zij konden ook varen. Het was een vloot van zeilschepen en aan de eigenlijke slag gingen vaak vele zeilmanoeuvres vooraf, om in de meest voordelige positie te komen. Het ging erom, de vijand de loef af te steken. De vijand aan de lijzijde, dat betekende, dat men vrijwel in de hand waar en wanneer de aanval zou beginnen. Maar soms ging de wind liggen en dreeven de schepen mee met het tij; dan weer stak er een storm op, waardoor het onmogelijk werd, de strijd aan te binden. In de periode waarin De Ruyter optrad, kon men eigenlijk al spreken van een waar artilleriegevecht. Een linesschip was bewapend met soms wel honderd kanonnen, op drie dekken boven elkaar opgesteld aan de beide lengtezijden van het schip, en het kwam er op aan langs de vijand te zeilen en hem de volle laag te geven, of van bakboord- of van stuurboordzijde. De draagwijdte van het geschut was gering en van gering schieten was eigenlijk geen sprake. Ontzaglijk veel hing af van de positie die het schip al zeilende wist te bereiken, voordat het geschut losbarstte. Het is een grote verdienste van De Ruyter als admiraal geweest, dat hij met veel oefening en discipline ook tijdens de slag de leiding in handen hield. Hij had daarvoor een eenvoudig systeem van vlagsignalen ontworpen waardoor hij de vloot tijdens de slag dirigeerde.



Op 8 januari 1652 trouwde Michiel Adriaanszoon de Ruyter, voor de derde keer. Hij was toen 44 jaar. De derde vrouw Annetje van Gelder, was de weduwe van een zee-kapitein, ze had een zoon, Jan van Gelder, die op 25-jarige leeftijd als kapitein van een oorlogsschip bij een slag van Kijkduin zou sneuvelen. De Ruyter had al vier kinderen uit vorige huwelijken. Bij zijn derde vrouw had hij twee dochters waarvan er een jong stierf. Een oorlog met Engeland bleek weldra onvermijdelijk te zijn aangezien Engeland aanspraak maakte op de heerschappij over alle zeeën rondom de eilanden van het Koninkrijk, de Ierse Zee, het kanaal, zelfs de Noordzee. Allemaal territoriale water van Engeland, waar alleen gevaren of gevestigd mocht worden met Britse toestemming, en waar ieder schip van de koopvaardij of de vloot van welk land ook, de vlag moest strijken bij het passeren van een Engels oorlogsschip, Britannia rules the waves. Elke oorlog met Engeland heeft sterk het karakter van een strijd om de vrije passage van Nederlandse handelsvloeden door het Kanaal! Het kon niet uitblijven of men deed een beroep op De Ruyter om de vloot in handen te nemen. Hij accepteerde met enige tegenzin. Hij trad op in het gebied van de Sont, waar hij de Denen hielp tegen de overmachtige Zweden. Dan volgt de tweede Engelse oorlog. De vierdaagse zeeslag waarbij de Britse vloot uiteen werd geslagen. Dan volgt in het jaar 1667 de legendarische tocht naar Chatham. Deze beroemde tocht heeft in Engeland diepe indruk gemaakt; de Nederlandse vloot op de Theems en de Medway, waar de Britse schepen en magazijnen worden vernield, de Royal Charles wordt weggesleept naar Nederland. Het wapenbord van dit schip hangt nog als een trofee in het Rijksmuseum te Amsterdam. De Ruyter had de algemene leiding, Cornelis de Witt, burgemeester van Dordrecht en broer van Jan de Witt maakte de tocht mee en was een stuwende kracht en Baron van Ghent met zijn mariniers had een groot aandeel in het werk. Dan volgt de laatste oorlog, die De Ruyter meemaakte: van 1672 tot 1674 met Engeland en van 1672 tot 1678 met Frankrijk. Driemaal heeft de Ruyter met zijn Nederlandse vloot als opperbevelhebber de verenigde Franse en Britse vloeden verslagen: bij Solebay, op Schooneveld en ten slotte bij Kijkduin. Door deze overwinningen werden de plannen voor een invasie van de zeezijde onmogelijk gemaakt, waarvoor in Engeland de troepen klaarstonden en een keer zelfs al waren ingescheept. In 1674 werd vrede gesloten met Engeland. De oorlog met Frankrijk duurde nog vier jaar verder. In juni 1675 besloten de Generale Staten een vloot van 18 schepen uit te zenden naar de Middellandse Zee om Spanje te helpen tegen Frankrijk. Op 16 augustus 1675 zeilde De Ruyter uit Hellevoetsluis met 18 schepen en 10 kleine vaartuigen. Toen het eskader eind december Sicilië had bereikt, kwam de Spaanse vloot, waarmee hij zich zou verenigen niet opdagen. Op 8 januari 1676 is het bij Stromboli tot een gevecht gekomen met de Franse vloot onder de admiraal Du Quesne. Ze was veel sterker dan de Nederlandse vloot. Beide partijen eisten de overwinning op. De Fransen hadden grote verliezen geleden, deze van de Nederlanders waren gering. Toen het zware gevecht ten einde was kwamen de Spanjaarden opdagen. In een slag bij de Etna werd zijn been verbrijzeld, enkele dagen later stierf hij, op 29 april 1676. Hij werd begraven in de nieuwe kerk te Amsterdam.



Shell Marine Lubricants



Shell Marine Service Worldwide

Woorden uit de zeemanskist

Zo maar een golf

Door Oppormeester (o.r.) J.-B. Dreesen

De aanleiding tot deze rubriek was niet het vertrek naar de Perzische Golf van een deel van de vloot, maar een radiopraatje. Tijdens de aankondiging van een nieuw boek over de visserij kwam, in het gesprek met de auteur, de term «grondzee» ter sprake. Een Zeebrugs vissersvaartuig kreeg op de thuisreis een grondzee te verwerken en verging. In het daaropvolgende praatje van de omroepster met de auteur bleken er over dit woord nogal wat misvattingen te bestaan. Voor mij uiteraard een reden om het even onder de loep te nemen.

Op zee moeten we onderscheid maken tussen WINDGOLVEN ofte ZEEGANG en DEININGSGOLVEN ofte DEINING. Aangezien deiningsgolven voornamelijk uit de zeegang voortkomen, eerst een woordje over windgolven.

Gewone zeegolven ofte windgolven ontstaan doordat een turbulentie luchtstroom (wind) langs een wateroppervlakte strijkt. Bekijk men de hierdoor ontstane golven in hun enkelvoudige vorm dan kan men een reeks gegevens in verband met die golf bepalen.

Zo is de GOLFHOOGTE de verticale afstand tussen de GOLFTOP en het GOLFDAL. De GOLFLENGTE is de horizontale afstand tussen twee golftoppen of GOLFKAMMEN.

De tijd die op een bepaald vast punt verloopt tussen het passeren van twee opeenvolgende kammen noemt men de GOLFPERIODE.

De golfbeweging op zee is echter zelden of nooit een enkelvoudige beweging. Bij een bepaalde zeegang zien we grote verschillen in hoogte en periode of snelheid. De hoogten die de golven bereiken hangen af van de WINDSNELHEID (windkracht), de WINDDUUR ende WINDBAAN (Eng. FETCH). Wat de maximum hoogte van de golven betreft lopen de schattingen nogal uiteen. De meeste handboeken noemen 10 tot 20 meter de maximum hoogte maar in 1933 werd door SS. RAMAPO op weg van Manilla naar San Diego, in een zes dagen durende storm in de Noord-Pacific, een golfhoogte van 34 meter gerapporteerd. Met de erbij verstrekte gegevens leek deze melding betrouwbaar, maar ze moet echter als een grote uitzondering beschouwd worden. Zelfs hoogten van 20 meter moeten nog als zeldzaam beschouwd worden.

Zeer grote golfhoogten bij zeegang worden gemeld uit de stormgebieden in de Noord-Atlantische oceaan, de Noord-Pacific en de route rond Kaap de Goede Hoop naar Australië. Golfhoogten van 250 meter zijn hier niet ongewoon.

Tot hier enkele algemeenheden. Laten we overgaan tot enkele specifieke termen die ermee in verband staan.

Als de golftop als een watergordijn in het voorafgaande dal stort spreekt men van een BREKER.

Wort de voorkant van de golf niet zo steil dat de golftop

voorover stort dan vormt zich op de top, door de grote voorwaartse snelheid van de waterdeeltjes, een massa schuim die met de golftop meegaat. In dit geval spreekt men van een ROLLER.

Brekers voor de kust noemt men BRANDING.

Ontstaan de brekers boven een ondiepte dan spreekt men van GRONDZEEËN. Als golven loodrecht invallen op een steile kust of op een obstructie zoals een golfbreker of een kaaimuur dan kunnen de invallende en teruggekaatste golven STAANDE GOLVEN vormen. Een verschijnsel dat de moeite waard is van het eens te bekijken.

Wanneer de golven een steile kust of obstructie niet loodrecht treffen kunnen er KRUISZEEËN ontstaan.

Nu is uiteraard een gebied waar een bepaalde wind waait beperkt, dwz aan grenzen gebonden. De in dit beperkt gebied door deze winden opgewekte zeegang plant zich voort, vaak met grote snelheid, en de golven kunnen hierdoor het WINDVELD, dat hun ontstaan en groei veroorzaakte, verlaten. Ze komen in een gebied waar andere of in het geheel geen winden waaïen. In dit gebied veranderen de golven langzaam aan maar zeker en worden DEININGSGOLVEN. De hoogten worden minder groot, de golftoppen worden ronder en de golfhoogte wordt groter waardoor de voorplantingssnelheid vergroot. De deining kan zich over zeer grote afstanden voortplanten. In diep water geldt de regel dat hoe langer de golven hoe sneller ze zijn. Voor een lange deining kan die snelheid oplopen tot meer dan 100km per uur. De noordwesterstormen tussen Newfoundland en IJsland veroorzaken 48 uur later een zware deining op de kust van Marokko. Op de eilanden van Sint Helena en Acension, bezuiden de evenaar in de Atlantische oceaan, wordt soms een lange deining waargenomen die afkomstig is van stormvelden in het noorden op wel 8000 km afstand. De reisduur hiervan is vijf etmalen.

In volle zee is de deining ongevaarlijk. Ze heeft echter twee gevaarlijke uiteinden, het stormgebied dat aan de oorsprong ervan ligt en de branding waarin de deining eindigt.

Door de voorplantingssnelheid van de deining vaak groter is dan de snelheid waarmee zich een STORMVELD verplaatst kan de deining de voorbode zijn van een op komst zijnde storm.

Een heel andere soort golven zijn de VLOEDGOLVEN. Ze kunnen veroorzaakt worden door het uitbarsten van vulkanische eilanden of door zeebevingen. Soms wordt een dergelijke vloedgolf veroorzaakt door de opstuwende werking van de wind op het water zoals bij orkanen wel eens kan voorkomen. Alhoewel vloedgolven in volle zee bijna niet opgemerkt worden, hebben ze een grote vernielende uitwerking op de kusten die op hun weg liggen.

GETIJGOLVEN zijn geen golven in de gewone betekenis van het woord. Zij ontstaan door de aantrekkingskracht van

de maan en de zon op de aardkern en de watermassa rond de aarde. Wij ervaren de passage van de getijgolf door de invloed van ebbe en vloed.

Een bijzondere soort golven is de VLOEDBRANDING (Frans.MASCARET.Eng.BORE). Het is een verschijnsel dat zich in de monding van sommige rivieren voordoet als de vloed opkomt. De getijgolf loopt dan als een overstorten-de muur van water de rivier op. Dit verschijnsel komt bij ons in Europa op verschillende Franse en Engelse rivieren voor maar is ook gekend op vele andere plaatsen in de wereld. De meest beroemde is de vloedbranding van TSIEN-TANG-KIANG die zich als een lange 4 tot 8 meter hoge waterval met donderend geraas stroomopwaarts verplaatst met een snelheid van soms 6 meter per seconde.

Golven kunnen, behalve aan de oppervlakte, ook voorkomen in een grensvlak tussen verschillende waterlagen. De golven die hierin ontstaan noemt men INWENDIGE GOLVEN. Met behulp van inwendige golven kan het verschijnsel DOODWATER worden verklaard. Hieronder verstaat men het eigenaardige feit dat een schip, dat in een dunne bovenlaag van lichter water vaart, vaak zonder aanwijsbare oorzaak veel minder vaart heeft dan normaal, terwijl ook dikwijls het sturen moeilijkheden oplevert.

De golf opgestuwd door de boeg van een vaartlopend schip heet een BOEGGOLF. De boeggolf betekent energiever-

lies. Om die te vermijden wordt bij grote schepen de BULBSTEVEN toegepast.

De HEKGOLF is de golf die een varend schip bij het achterschip opwekt. De hekgolven kunnen gevaarlijk zijn bij het samenvallen met achteroplopende golven en bij schepen die met hoge snelheid ondiepe kustwateren inlopen. De golfbrekers op onze kunsten kennen we allemaal. Bij bepaalde windrichtingen zijn ze soms oorzaak van zeer mooie kruiszeeën.

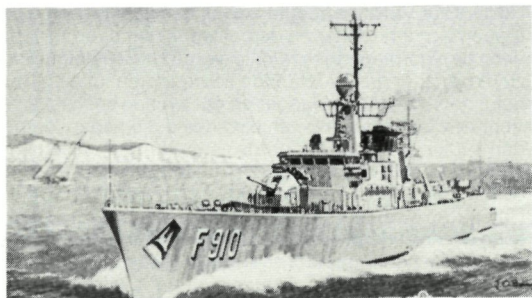
Een GOLFKAART is een kaart waarop zeegangs- en deiningsgolfvelden zijn aangegeven door lijnen van gelijke golfhoogte. Ze worden door de Meteorologische Instituten vervaardigd en verspreid.

Het enige gezegde op basis van het woord GOLF dat ik in onze, nochtans rijke maritieme taal, kon vinden luidt als volgt: GEEN GOLF KOMT HEM TE HOOG, «hij meent dat hij voor niemand behoeft te wijken.»

En uiteindelijk is een golf ook nog een wijde baai of een ruime zeeboezem.

Zo spreekt men in deze dagen veel van de Perzische Golf. Dichter bij ons liggen de golf van Napels (waar het wel een stuk aangenamer is) en de Golf van Gascogne waarmee ieder zeeman graag zijn zeeverhalen mee kruidt.

cartes de vœux



Frais d'envoi: 13,- Fr.

Portkosten: 13,- Fr.

Prachtige wenskaart in pastelkleuren
van de F912
WANDELAAR
prijs: 20,- Fr. (omslag inbegrepen)

Magnifique carte de vœux du F912
WANDELAAR
prix: 20,- Fr. (enveloppe comprise)

wenskaarten

Wenskaarten van de F910 Wielingen
aan 20,- Fr. (omslag inbegrepen)

Cartes de vœux du F910 Wielingen
à 20,- Fr. (enveloppe comprise)



Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

C . D . S . C . A

DE CENTRALE DIENST VOOR SOCIALE EN CULTURELE AKTIE

Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap



Au service des membres de la communauté militaire

L'OFFICE CENTRAL D'ACTION SOCIALE ET CULTURELLE

O . C . A . S . C

Voor alle verdere informatie kunt U terecht bij de dienst Public Relations : LEUVENSESTEENWEG 392 1030 BRUSSEL

Pour toutes informations s'adresser au bureau relations publiques CHAUSSEE DE LOUVAIN 392 1030 BRUXELLES

 Civil Burger : 02/735.61.00  Mil : 3687  Téléfax : 3687  Télex : 22896

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

**Moervaartkaai 15, B-9020 GENT
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)**



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Droogdokken
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. werf
(091)45.04.01

Tel. droogdok
(091)53.15.11

Na kantoortijd:

(091)28.24.86 (ir. H. Mainil)
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)
(091)45.04.72 (G. Rijckaert)
(03)888.30.75 (F. De Wilde)

Telex 11.522

Willy Finch

Door Norbert HOSTYN, Lic. Kunstgeschiedenis Conservator Stedelijke Musea Oostende

Onlangs vroeg ik in een londense kunsthandel - optimistisch gestemd - de prijs van een prachtige FINCH-marine die er te koop hing. Ik rekende op iets in een prijsklasse van 1.000.000 à 1.500.000 maximaal (franken wel te verstaan). Niet minder dan 150.000 £ was de prijs. Ver boven de middelen van mijn werkgever, zodat elk voorstel om eindelijk een FINCH voor het Oostends museum te verwerven voorlopig weer opgeborgen zit. FINCH en Oostende zijn onafscheidelijk met elkaar verbonden. En nochtans, voor deze wereldberoemde artiest, die onze Noordzee in zijn olies zo schitterend vereeuwigd heeft, geen straatnaam, geen monumentje, geen gedenkteken in mijn stad, die ook de zijne was.

Hopelijk draagt dit bescheiden artikeltje bij tot de broodnodige herwaardering van deze zo miskende kunstenaar die zijn jeugd en de eerste fase van zijn carrière te Oostende doorbracht...

Finch bracht vele jaren te Oostende door: zijn ouders waren er de uitbaters van de «*Cercle du Phare*», een select hotel-restaurant-club op de Oostendse zeedijk. Dit vanaf 1865.

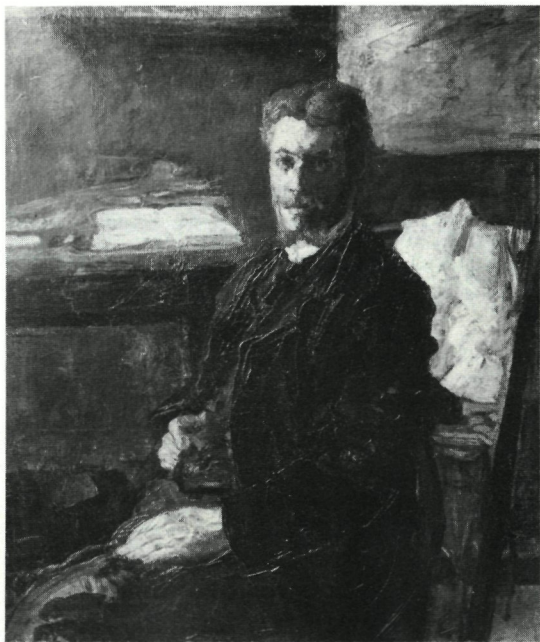
Na het slopen van de «*Cercle*», eind 1877, met het oog op de verbreding van de Zeedijk was vader Finch nog een tijdlang uitbater van het «*Hôtel du Phare*», tot hij begin 1881 failliet verklaard werd.

De familie Finch woonde nadien nog in de Dorpsstraat te Mariakerke, in de toen nog idyllische omgeving van het Duinenkerkje, dat Finch net als tal van andere artiesten zou inspireren. Finch werkte sedert zijn 16de inmiddels als postbediende te Oostende. In zijn vrije tijd was hij een verwoed zeiler en roeier die te Oostende en elders enkele prijzen behaalde. De passie van de zee zou Finch steeds blijven binden: in zijn testament stond zelfs dat zijn asse in de Noordzee moest worden verstrooid... Finch ondernam als jongeman ook tal van kortere reizen naar Nederland, Engeland en Frankrijk.

Het is niet geweten waar Finch zijn allervroegste artistieke opleiding ontving. Wellicht was dat in de Oostendse tevenschool o.l.v. M. VAN CUYCK en zijn medewerkers. Van

1878 tot 1879 deed hij echter zijn hogere kunststudies aan de Brusselse Academie, waar toen ook James ENSOR studeerde. Financiële problemen waren er de oorzaak van dat Finch niet eerder zijn studies had kunnen starten. Zijn studiegenoten waren om. A. WOLLES, A. & CH. FUMIERE, FRISCH en G. VAN STRYDONCK.

Merkwaardig is dat hij op 't einde van het schooljaar 1878-1879 zijn studies reeds afbreekt.



Portret van Willy Finch - 1882, door James Ensor. Museum voor Schone Kunsten, Oostende.



ZEEDIJK TE OOSTENDE. In de verte de «Cercle du Phare» rondom de oude vuurtoren (plaats van het actuele zeeliedenmonument). Hier speelde Finch' jeugd zich af. Vanop de toren had hij een unieke uitkijk over de zee. Dit verklaart het hoge standpunt in vele van zijn marines en die van bevriende artisten.

Het is méér dan waarschijnlijk dat Finch en de 6 jaar jongere ENSOR elkaar reeds voor hun studietijd kenden: in een klein stadje van Oostende, op amper een goeie 100 m van elkaar wonend, moeten deze twee jonge idealistische kunstenaars-in-spe elkaar ongetwijfeld ontmoet hebben.

Te Brussel kwam hij echter helemaal in de invloedsfeer van ENSOR. Dat blijkt uit de impressionistische stijl van zijn landschappen en marines die hij in en na 1880 maakte: gezichten uit Oostende, Mariakerke, Blankenberge, de Westhoek... maar ook uit zijn taferelen met figuren («*De Roker*», «*Kaartspelers*») die erg met parallelle taferelen van Ensor (bv. «*Lampenjongen*») verwant zijn. In het kielzog van ENSOR werd Finch aldus een notoir vertegenwoordiger van het impressionisme in België, samen met VOGELS, PANTAZIS ea.

In 1884 noemde Camille LEMONNIER, een gezaghebbend criticus uit die tijd, hij nog «*een copij van zijn leraar en vriend ENSOR*».

Finch's vriendschappelijke contacten met ENSOR worden onderstreept door een groot aantal kunstwerken, soms erg informeel van aard: potloodschetsen van Finch, portretten in olie....

Soms ook duikt hij op poserend als mannefiguur in een van ENSOR's interieurschilderingen (bv. «*Russische Muziek*», 1881).

Enkele titels van werken uit deze periode:

«*Hoog water te Oostende*» en «*Rede van Oostende*» (Salon 1880, Gent), 2 «*marines*» in het Salon '88 van «*La Chrysalide*» een kunstenaarsvereniging waarvan hij lid was.

In 1883 was Finch medeoprichter van de «*Cercle des Aquarellistes et des Aquafortistes*». Deze kring werd op 3 augustus 1883 te Brussel in het café «*A la porte verte*» gesticht. Het was een eerder behoudsgezinde kring die het zéker niet nastreefde door sensationele artistieke manifestaties het Brusselse publiek voor het hoofd te stoten. Wanneer men het ledenlijstje overloopt wordt dit alles wel duidelijk: de meesten waren traditioneel werkende realisten, die niet naar vernieuwing zochten. Velen onder hen

stamden uit behoudsgezinde milieu's en waren zelf meestal professor aan al even behoudsgezinde academiën in de hoofdstad. Het waren «*stille*» figuren en de meesten van hen zijn nu ook zo goed als vergeten. Hun namen: Edgar en Lionel BAES (°1837) (°1839), Jules BARBIER, Euphrosine BEERNAERT (1831-1901), Jean CAPEINICK (1838-1890), Auguste DANSE (1829-1929), Marie DE BIEVRE (°1865), Emile DE MUNCK, Charles DE NAYER, F. zelf, Maurice HAGEMANS (1852-1917), Alexandre HANTIAU (1863-1901), Amédée LYNEN (°1852), Alexandre MARCETTE (°1852), Jean MAYNE, Joseph MIDDELEER, Auguste NUMANS (°1823), Jules RAEYMAKERS (1833-1904), Louis TITZ (°1859), Edouard TOURTEAU (1846-1908), Camille VAN CAMP, Antoine VAN HAMMEE (1863-1903), Hubert VOS (°1855), Ernest WETTERENS, Eugène VAN GELDER (°1856) en Eugène VERDYEN (1836-1903). Alle leden waren werkzaam als grafisch kunstenaar (en-of) als aquarellist.

In oktober 1883 waren zowel Finch als ENSOR medestichters van de Brusselse progressieve kunstkring «*Les XX*». Initiatiefnemer was Octave MAUS en tot de leden behoorden ondermeer: F. CHARLET, G. VOGELS, J. DELVIN, D. DE REGOYOS, P. DUBOIS, CH. GOETHALS, F. KHNOFF, P. PANTAZIS, F. SIMONS, G. VAN AISE, TH. VAN RYSSSELBERGHE, G. VAN STRYDONCK & TH. VERSTRAETE.

Als documentatie, tevens ter illustratie van zijn onderwerpskeuze geven we hier een overzicht van de inzendingen van Finch naar de diverse salons van «*Les XX*».

1884: «*Octoberzon*», «*Het duin*» (behoorde toe aan J. ENSOR), «*De molen*», «*Augustus*», «*Een strand*» en «*Regen-effect*»;

1885: «*Een morgen*», «*Interieur te Mariakerke*» (geweigerd voor het driejaarlijks salon 1884), «*Gezicht in het dorp van Middelkerke*», «*Gezicht te Mariakerke*», «*Strand te De Panne*» en «*Zaterdag*» (laatstgenoemde drie werken waren eigendom van Gustave KEFER); 1886: «*Kaartspelende boeren*», «*hakker*», «*Maneschijn*» (behoorde toe aan Henri Van Cutsem), «*Hakster*», «*Marine*», «*studie in rood*», «*Stal*»,

«Mevrouw P...», «Korenveld» (behoorde toe aan Henri VAN CUTSEM), «Augustus» en «Bij regenweer» (behoorden beide toe aan Gustave KEFER), «Morgen» en «Kombuis»; 1887: «Maansopgang - September», «Gezicht op Veurne», «Nieuwe maan - gestrande boot», «Oudenburg», «Maria-kerke», 5 etsen; 1888: «Veld te Oudenburg», «Seven arches te Ipswich-Suffolk», «De zee te Felixtowe - Suffolk», «De maan bij zonsondergang», «Kerk te Soughton - Suffolk» (pentekening, en 3 etsen; 1890: «Geul te Nieuwpoort - betrokken weer in de zomer», «Hooioppers», «Weg te Mariakerke», «Staketsel te Heist - overtrokken weer», «De Wellingtonrenbaan te Oostende bij druilregen», «Weg te Nieuwpoort»;

1891: «Landschap te Seneffe», «Boomgaard te La Louvière», 2 decoratieve ceramiekpanelen met landschappen, tekeningen;

1892: «Rotskust te Soutforeland», «Rotskust te Dover», «The Warren nabij Dover» (studie), decoratieve projecten naar mythologische themas, ceramische tegels ter versiering van een theetafel; 1893: «Landschap met ondergaande zon», paneel in ceramiek, theetafel met ceramische versiering (behoorde toe aan Theo VAN RYSELBERGHE), pastels en etsen.

Anno 1884 maakte Finch kennis met de kunst van WHISTLER tijdens het salon van «Les XX» en kwam er sterk van onder de indruk. In 1887 zou hij WHISTLER voorstellen als lid van «Les XX», wat op tegenkanting stuitte, oa. van ENSOR.

Op uitnodiging van WHISTLER stelde Finch echter in 1886-1887 en 1887-1888 tentoon in de *Royal Society of British Artists* te Londen.

In 1887 exposeerden twee belangrijke Franse kunstenaars in het Salon van «Les XX»: de impressionist PISSARO en de pointillist SEURAT. Zo kwam Finch geleidelijk in de ban van het pointillisme en nam die techniek over (bv. «hooioppers», 1889, Museum Elsene; «Boomgaard te La Louvière», 1891, Museum Helsinki; «Paarderenbaan te Oostende» 1888/1892, Museum Helsinki; «Rotskust van Dover», 1892, Museum Helsinki).

Finch onderhield een drukke correspondentie met SEU-

RAT EN SIGNAC, de Franse koplopers van het pointillisme. Van 1889 af exposeerde hij bij «Les indépendants» te Parijs.

Anno 1891 publiceerde hij een reeks van 10 etsen met Belgische en Britse thema's. Deze etsen liggen nog in de lijn van ENSOR's landschapsetsen.

Van 1891 af zou Finch carrière een wending maken: hij zou zijn aandacht meer en meer op de toegepaste kunsten gaan toespitsen; meubels maar vooral artistieke ceramiek. Eerst werkte hij - ook om den brode - in de gekende BOCH-fabrieken te La Louvière. Hij was er als faienceschilder te werk gesteld. Onder zijn impuls begon men er artistieke faience te beschilderen in de geest van het neo-impressionisme. Dit erg tegen de zin van de directie. Na enkele jaren schakelde hij over op ambachtelijk aardewerk.

Hij had zijn eigen atelier te Forges bij Chimay.

Hij produceerde er geglaazuurd aardewerk met engobedecor, in warme tinten, in een originele design.

Hij exposeerde enkele stukken in de salons van «*La Libre Esthétique*» (1895, 1896, 1897): bekers, kannen, kruiken, vazen... Stukken die een landelijke eenvoud uitstraalden.

Deze faience - erg gezocht door verzamelaars - tekende hij A.W.F.

In 1897 dan, zou hij zich definitief in Finland gaan vestigen. Hij was aangezocht geworden door de Zweedse kunstenaar Graaf Louis de SPARRE die in dat jaar een onderneming voor ambachtelijk kunstnijverheid startte te Borga in Finland: de IRIS-fabriek. Doel was «*de Finse ambachtskunst op een hoger artistiek niveau te tillen*».

SPARRE was zelf artistiek directeur en bedrijfsleider van IRIS. En Finch, wiens werk hij erg bewonderde, zocht hij aan om als afdelingshoofd van de sectie ceramiek te fungeren. Finch nam deze uitdaging aan en vestigde zich metterwoon in Porvoo.

Deze groots opgevatte fabriek liet Finch toe een veelomvattende productie op de markt te brengen: vazen, vruchtschalen, pralinedozen, theeserviezen, broodmanden,

DE NOORDZEE - Oostende, privéverzameling.

In zijn Oostendse jaren was de Noordzee een onuitputtelijke bron van inspiratie voor Finch. Naar mijn gevoel een laat werk.





**WILLY FINCH - LANGS DE OOSTENDSE VISSERSKAAI — Tournai, Musée des Beaux-Arts.
Een stemmige olieverschets van FINCH, opgedragen aan zijn mecenas VAN CUTSEM. Geen details, enkel sfeer!**

borden, zoutvaatjes, kandelaars, luciferdoosjes, eierdoppen, soepkommen, toiletstelen, kachelovens, tegels... Het meer artistieke product was hoofdzakelijk versierd met typische art-nouveau arabesken, dat naderhand verdween voor een meer gestyleerd decor. Op de loutere gebruiksvoorwerpen gebruikte hij reeds heel vroeg een streepjesornament, naast het voor hem zo typische punt-motief in wit op een achtergrond van diverse kleuren (meestal blauwen blauwgrijswaarden). Uit de latere IRIS-jaren kan men uitzonderlijk mooie vormen van lampen, kandelaars, vruchtenschalen, en bloemenvazen in één kleur (roodbruin, geel of groengrijs).

Het publiek bleek echter niet rijp om die massale productie van hoogstaande verbruiksvoorwerpen te accepteren.

Met zijn ceramiekcreaties was Finch werkelijk een vernieuwer. Rond 1890 had hij ook al met Henry VAN DE VELDE samen gewerkt in «Bloemenwerf» en hij haakte in op diens doelstellingen: het scheppen van een leefbare omgeving door middel van mooie eigentijdse meubelen, voorwerpen en kledingstukken.

In deze filosofie werkte ook Finch: het vernieuwen en estimeren van het alledaagse gebruiksvoorwerp. Daarom zou het ook verkeerd zijn zijn kunstambacht te verheffen tot zuivere kunst. Opmerkelijk is ook de afstand die hij nam tegenover de toen heersende burgerlijke smaak.

In 1902 echter zou de fabriek wegens economische moeilijkheden sluiten. Finch verhuisde naar Helsinki. Van 1902 af was hij er docent ceramiek in de Centrale Vakschool voor Kunstnijverheid. In 1903-1905 en 1928-1930 stond hij ook in voor de grafiekklas.

In de jaren na zijn IRIS-avontuur begon hij weer regelmatig te schilderen in een steeds vrijer en gedurfter wordende neo-impressionistische stijl. Van zijn reizen naar Engeland - waar hij bijna jaarlijks zijn familie ging bezoeken, naar Frankrijk en Italië bracht hij tal van frisse, gedurfde landschappen mee.

Ondanks zijn verblijf in Finland exposeerde hij nog tot in 1911 in Belgische Salons en in 1912 had hij een individuele tentoonstelling (ceramiek en schilderijen) in de Galerie BERNHEIM-JEUNE te Parijs.

Finch legde in feite mede de basis voor de Finse art-nouveau terwijl hij ook het pointillisme introduceerde in de Finse schilderkunst.

Ook buiten Finland had hij invloed:

In aug. 1898 stelde hij tentoon in de nieuwe winkel «Arts and Crafts» in Den Haag. Wellicht daar leerde de Nederlandse ceramist BROUWER zijn werk kennen. Toen die kort nadien in de Goudse firma Goudewagen ging werken inspireerde hij zich op Finch's aardewerk zonder hem echter slaafs te kopiëren.

Ook Jozef Mendis da Costa werd wellicht door Finch beïnvloed.

FAMILIEKUNDIGE GEGEVENS

geboren te Sint-Joost-ten-Node op 28 november 1854 als zoon van James - Lindsay FINCH (°Brussel, 1830) en van Emma HOLACH-PARKER (°London, 1831).

Beide families waren van Britse origine: Grootvader Nathiël FINCH, een Jood uit Exeter, was als functionaris van de internationale postdiensten in België komen werken, te Brussel en Oostende. Emma HOLACH verbleef sedert haar prille jeugd te Oostende.

Willy FINCH had broers en zusters: August-Charles (°1856), Joseph (°1860), Alice (°1862) en Bertha (°1865).

Hij huwde in 1885 met Catharina-Elisa PELLING (° London, 1860) en had bij haar drie kinderen: Dorothy, Edward en Evelyn.

FINCH overleed te Helsinki (Finland) op 28 april 1930.

'n Dringende aankoop? Met mijn lening loopt alles op wieltjes.

Hoe moet het als u snel met een pak geld op tafel moet komen? Voor een nieuwe auto bijvoorbeeld. Of voor een andere dure, maar noodzakelijke investering. Een lening brengt dan uitkomst. Maar niet elke lening schikt u goed. Want niet elke interest is redelijk. En niet elke voorwaarde is aanneemelijk. Dus kiest u het beste voor een lening bij de ASLK. Bij de ASLK leent u immers op duidelijke condities. Tegen een aantrekkelijk lage interest. Laat uw ASLK-agentschap u even uw voordeel voorrekenen. Dan loopt straks alles op wieltjes.

PERSOONLIJK ASLK-KREDIET

ASKL 
we doen met u mee

BOELWERF N.V.

NIEUWBOUW
VAN
ZEESCHEPEN

SCHEEPS-
OMBOUW

ZWARE
METAAL
KONSTRUKTIES



BOELWERF

B-2690 TEMSE/2710 HOBOKEN

Telex 31140 • Tel. 03/710.71.11 • Fax 03/771.49.72



P&O verschijnt met vlag en wimpel op het Kanaal.

150 jaar lang heeft P&O wereldzeëën bevaren.

Miljoenen passagiers reisden met P&O van het ene kontinent naar het andere. Nu bewijst P&O haar zeemanschap ook op het Kanaal. De P&O vlag wappert nu op 3 routes vanuit België: Per Car Ferry tot 12 overvaarten tussen Zeebrugge en Dover, 4 overvaarten Zeebrugge-Felixstowe en 16 overvaarten tussen Oostende en Dover. En bovendien tot 10 vluchten per dag tussen Oostende en Dover, met de Jetfoil in 100 minuten. Samen tot zo'n 42 overvaarten per dag.

P&O European Ferries biedt je bovendien minitrips aan interessante prijzen.

Je kan altijd rekenen op een service die steunt op 150 jaar ervaring. Je volgende ticket wordt dus beslist een ticket van P&O European Ferries.

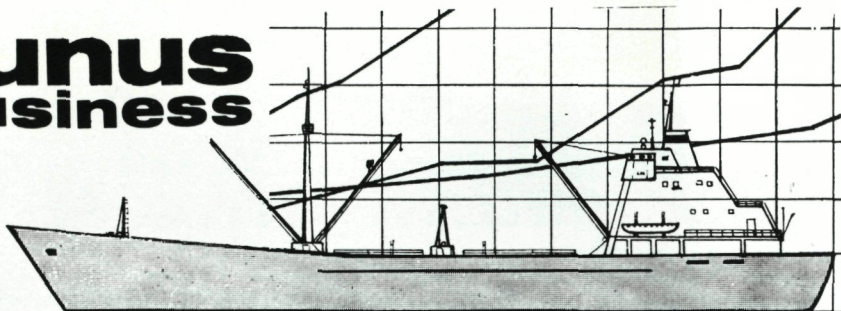


P&O European Ferries, de Kanaal-overvaart waar je recht op hebt.

P&O European Ferries
Kolonienstraat 18-24, 1000 Brussel
Tel. 02/513 29 80



P&O 
European Ferries



Thermae Palace... geslaagde renovatie

Door E. VAN HAVERBEKE

Toen Dr. Jur. Willy Verdonck, Afgevaardigde bestuurder van het Thermae Palace, de plaatselijke pers uitnodigde voor een bezoek aan het vernieuwde complex, was «Neptunus» er als de kippen bij om deze uitnodiging te aanvaarden.

In onze functie van Secretaris van het Comité Galabal Zeemacht, hadden we het Thermae Palace jarenlang leren kennen en helaas ook de verkommering meegemaakt.

De dag dat dhr. W. Verdonck, de zaak overnam, begon het tij te keren, eerst langzaam, maar daarna werd het een vloedtij.

Als we even in de geschiedenis terugstappen en niet zo heel ver, dan lezen wij: Op woensdag 28 juni 1933 even na het middaguur openden Koning Albert en Koningin Elizabeth plechtig het indrukwekkende thalassoinstituut «PALAIS DES THERMES». Het idee was eigenlijk nog een erfenis van de vorst Leopold II, die Oostende tot het uitgelezen kuuroordcentrum van Europa wist te verheffen en tot Koningin der Belgische badsteden maakte.

Het was echter de Oostendse architect André Daniels die samen met een Parijs toerismebureau de plannen voor het Palais des Thermes uitwerkte. De toenmalige Oostendse burgemeester Moreaux stond voor volle honderd procent achter het idee van een zeecentrum in zijn stad en zo werd het Thermenpaleis gebouwd met inbegrip van een hotel, zwembad, mogelijkheid tot zeebaden onder medisch toezicht enz.... Dhr. Verdonck kon onlangs de handen leggen op de oorspronkelijke plannen. De nabijgelegen Welling-tonrenbaan met zijn grote zomerkoersen hadden een zeer grote invloed op de exploitatie van het hotel en aanvaankelijk ook op het element gezond zeewater waarvoor men in het complex terecht kon.

Door de gevolgen van de Tweede Wereldoorlog, een veranderde vorm van toerisme en een afnemende belangstelling voor zeetherapie raakte het gebouw echter verwaarloosd. En alleen het hotel- en restaurantgedeelte bleven hun persoonlijkheid behouden, dit dankzij de unieke ligging.

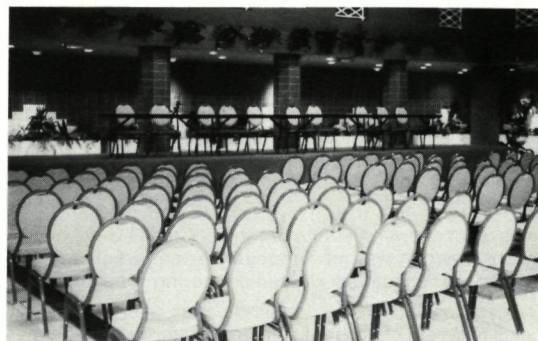




Het Thermae Palace Hotel - zeezijde.



De expositiehall. (foto Rudy Declerck)



De grote congressaal. (foto Rudy Declerck)

Niet zolang geleden was er een hele discussie over het behoud of slopen van het gehele gebouw, deze periode is nu voorbij. Een belangrijk stuk Oostendse geschiedenis werd bewaard en is thans zogoed als compleet geactualiseerd om toeristisch te kunnen inspelen op de hedendaagse normen. Het moet een hele uitdaging geweest zijn voor Willy Verdonck toen hij aan dit project begon. Maar hij deed het, met succes, en het dient gezegd, het stadsbestuur had de beleidsmoed om hem in dit fantastische project te volgen, niet alleen de moed maar ook een flinke financiële rugsteun. Misschien was het ook wel zo, dat de Stadsmagistraat zich stilaan bewust werd dat de Oostendse bevolking de naoorlogse afbraakpolitiek meer dan beu werd... ook vandaag blijkt de prachtige Stadschouwburg nog niet helemaal verteerd!

Wat nu de renovatie zelf betreft, dient eerst gewezen op de gevel, deze werd in een geheel nieuw kleedje gestoken, bestand tegen de ruwe weersomstandigheden aan onze kust, verder beschikt het Hotel over 70 kamers met zeezicht en zonneterras, 50 residentiële kamers, diverse

luxe suites, het geheel vernieuwde Promenade, Restaurant met zeezicht, de gezellige Paddock Bar, 16 zalen voor congressen, seminars vergaderingen, gaande van 8 tot 650 plaatsen. Zalen voor familie-, huwelijks-, personeelsfeesten. 2 receptie halls en een zeer grote hall voor exposities... kortom een echt congreshotel.

Verder dient opgemerkt dat het hotel over een bijzonder grote privéparking beschikt. Als we daaraan toevoegen dat alle kamers totaal werden vernieuwd en dat houdt in vernieuwd sanitair en meubilair, dan blijft er ons niet veel meer over dan dhr. Verdonck geluk te wensen met dit initiatief, dat zeker het imago van Oostende ten goede komt.

Nuttige info:

Adres: Koningin Astridlaan 7 te 8400 Oostende
Telefoon: 059/80.66.44. - Telex 83.085
Afgevaardigde Bestuurder N.V. Thermae Palace Hotel:
W. VERDONCK
Algemeen Directeur: J. CASTELEIN



INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

DIENSTJAAR/EXERCICE 1987-1988

RAAD VAN BESTUUR - CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président - Voorzitter: FKP (R) Wilfried VYNCKE Nijverheidstraat 26 bus 1 8400 OOSTENDE	P. 059/70.89.17 B. 059/32.08.05	95566
Vice-Président F. CPC (R) Freddy POTHEN Avenue des Bouleaux 17 1950 KRAAINEM	P. 02/731.03.81 B. 015/71.20.55	95427
Vice-Voorzitter N. FKP (R) Hendrik LAMBRECHTS Dr. R. Clausstraat 25 9040 GENT	P. 091/51.23.70 B. 091/51.17.59	95804
Sekretaris-Secrétaire: 1 LZ (R) Gabriel DANNEEL Koningin Astridlaan 87 1950 KRAAINEM	P. 02/720.76.69 B. 052/44.59.47	95399
Werving - Recrutement: LTZ (R) Patrick POELMAN Pachtgoeddreef 15 9810 GENT-DRONGEN	P. 091/27.36.57 B. 03/485.73.41	96685
Operaties - Opérations: VTZ (R) Luc SOETE Verenigde Natieslaan 3 8400 OOSTENDE	P. 059/70.34.54 B. id.	96878
Penningmeester - Trésorier: 1LZ (R) Pierre VANDENBERGH Merellaan 27 3202 LUBBEEK (LINDEN)	P. 016/25.61.08 B. 016/22.35.66	95675
Public Relations: 2EV (R) Thierry DACHELET Clos Saint-martin 14 bte 2 1080 BRUXELLES	P. 02/425.78.31 B. 02/230.50.55	31604
Administrateurs - Bestuurders: CPF (R) Guy DEMOULIN Permekedreef 15 1900 OVERIJSE	P. 02/687.56.47 B. 02/762.57.20	95783
FKP (R) Bruno VAN DE WALLE Traimont 42 6738 LEGLISE	063/60.00.57	95262
1LZ (R) Dirk VANBELLE E. Demolderlaan 138 1030 BRUSSEL	P. 02/242.45.40 B. 02/219.28.10	96053
2VZ (R) Patrick PRAET A. Catriestraat 56 9810 GENT - DRONGEN	P. 091/27.26.82	33774
2VZ (R) Dirk DEKLERCK Damse Vaart Zuid 113 8310 BRUGGE ST. KRUIS	P. 050/33.44.67 B. 050/33.77.33	28921

2EV (R) Eric de BROUCHOVEN
Av. Charles Thielemans 78
1150 BRUXELLES

P. 02/770.41.55
B. 02/661.24.11

33768

URNOR - KNVRO:

Vice-Président FN: CPF (R) Guy DEMOULIN

UITVOEREND BUREAU - BUREAU EXECUTIF:

N1: G. DANNEEL
N2: P. POELMAN
N3: L. SOETE
N4: P. VANDENBERGH
N5: T. DACHELET

Adj. N1: F. POTHEN
Adj. N2: P. PRAET
Adj. N3: D. DEKLERCK
Adj. N4: D. VANBELLE
Adj. N5: H. LAMBRECHTS

PRESIDENTS D'HONNEUR - EREVOORZITTERS:

FKP (Hon) L. de VLEESCHAUWER
Ahornlaan 42
1640 St. genesisus Rode
CPF (Hon) R. Planchar
Italiëlei 84 bus 12
2000 Antwerpen

P. 02/358.24.80
B. 02/689.12.11

P. 03/232.69.33
B. 03/232.04.99

SECTIONS REGIONALES - GEWESTELIJKE AFDELINGEN

Présidents - Voorzitters:

Antwerpen:

KVK (R) François JANSSENS
Grijdsdijk 7, 2060 MERKSEM

P. 03/645.42.14
B. 03/828.03.86

Brabant:

CPC (R) Francis EVERARD DE HARZIR
Bld. de la Cambre 42, 1050 BRUXELLES

P. 02/640.89.71
B. 02/520.87.32

Liège:

1LV(R) Jacques VERLAINE
Rue Mandeville 72
4000 LIEGE

P. 041/52.95.36
B. 041/33.79.10

O.VI.:

LTZ (r) Jacques de DECKER
Steendam 79, 9000 GENT

P. 091/25.03.41
B. id.

W.VL.:

KVK (R) Freddy RAVYSE
Kasteeldreef 43, 8230 OUDENBURG

RESERVEORGANISMEN - ORGANISMES DE RESERVE

SQUAD MCM - R:

KVK (R) Eddy NOE
Zinnialaan 7, 2080 KAPELLEN

B. 03/888.01.56

DIVISIE NCSO-R: DIVISION NCSO - R:

KVK (R) Yvan QUINTELIER
Roosbroeckslog 23, 9110 GENT

P. 091/28.33.87
B. id.

DIVISIE MARINEINFANTERIE - R

DIVISION INFANTERIE DE MARINE - R.:

FKP (R) Octaaf DUERINCKX
Karekietenlaan 30, 3200 LEUVEN

P. 016/25.65.17

ZS/RES:

FKP (D) Wilfried MANHAEVE
CENPERS
Kazerne LTZ V. Billet. Leopold De Bruynestraat 125, 8310 Brugge 3

B. 050/35.42.97

NEPTUNUS

PB 17 - 8400 OOSTENDE. - Tel. 059/80.66.66.
B.R. 473-6090311-30

P.R./CCP:

Association des OR/FN - Vereniging der RO/ZM
1140 BRUXELLES, 1140 Brussel - 000-0468749-45

«All is well, Sir!...»

(s) Saint Bernard du Spuikom.

Rares sont ceux pensons-nous, qui dans les milieux militaires, ignorent encore la signification du vocable DIVMAR (R) et que cette division de réserve d'Infanterie de Marine compte déjà de nombreuses activités à son actif.

De création relativement récente - mai 1985 - cette division est constituée essentiellement d'officiers, de sous-officiers et matelots de réserve formés à l'enseigne de l'Infanterie de Marine ou de la Police Militaire (MP). Sa mission principale est, comme l'explique son ComDiv actuel et promoteur, le très dynamique FKP(R) O. Duerinckx, de mettre à la disposition de la ZMFN une unité opérationnelle apte à intervenir en cas de crise, en matière de DMT et plus spécifiquement pour défendre des installations maritimes et points stratégiques de notre Force Navale.

Afin de maintenir les capacités de combat des fusilliers-marins à un haut niveau, la DIVMAR organise régulièrement des rappels et camps d'entraînement. Ceux-ci sont axés tant sur la condition physique des participants que sur le développement de leurs connaissances techniques, comme ce fut le cas par exemple, durant les 15 jours qu'ils passèrent en novembre 1986 à Bourg-Léopold.

Parmi les différents rappels qui eurent lieu cette année-ci, le but du dernier en date - deux semaines à Zeebrugge,

en octobre - était très concret. Il s'agissait en fait de tester in situ, l'efficacité et la valeur opérationnelle de certains plans tactiques de défense d'objectifs propres à la ZMFN.

A la date convenue, pas moins d'une soixantaine de volontaires, tous âges et grades confondus, rallièrent NAVCOMZEB pour y vivre deux semaines hors de la routine quotidienne.

Qu'on en juge! En plus des traditionnels recce's à la base et aux alentours, le programme des activités prévoyait e.a. des cours d'armement, de procédure-radio, de manipulation de trip-flares et autres, de lecture de compas et cartes, de sécurité active et passive, des séances de tir au G.P., UZI, AFN 30 à Steenbrugge etc. ainsi qu'un dropping nocturne. Sans oublier deux jours et une nuit consacrés à la défense active de la base NAVCOMZEB, ni les 3 jours de bivouac dans l'arrière-pays, autour d'un objectif militaire, avec comme mission d'en défendre l'accès à des «commando's ennemis»!

Un bivouac de 3 jours est certes une pratique courante et banale dans toutes les armées. Mais à chaque fois, on ne peut manquer de constater le soin et l'ingéniosité avec lesquels les hommes, ces fusilliers-marins, montent leurs

Le Vice-Amiral E. Poulet en visite d'information sur les lieux du bivouac.





Café chaud aux aurores... et moral au zénith!



La délicate manipulation des Triplaires. -

(2 x 1/2) tentes, installent leur campement, s'allient la nature pour se protéger du vent frais et de la pluie ruissellante. De quelle débrouillardise ils sont capables, à tous les niveaux, lorsqu'ils sont subitement confrontés avec une vie spartiate, pour améliorer l'ordinaire; consommer chaud les «rations de survie»; pour passer au mieux de longues heures de veille nocturne, embusqués dans un «trou de tirailleur»; pour établir dans les sous-bois hostiles, d'archaïques mais efficaces systèmes de communication; pour monter pièges et embuches afin de déceler toute présence ennemie ou l'approche d'un danger.

Sans conteste, ces hommes en campagne se révèlent de vrais professionnels.

/Leurs longues journées, rythmées par les traditionnels quarts «garde-piquet-repos», furent surtout marquées par de fréquentes opérations de commando's ennemis. Les assaillants étaient des sections d'Infanterie de Marine composées de militaires de carrière et de miliciens, eux aussi en exercice!

Au cours de ce bivouac ou lors de la défense de la base elle-même, les tentatives de pénétration dans l'enceinte succédèrent aux alertes et attaques NBC, aux tirs de harcèlement, à l'explosion de bobbiestraps. Rien n'arrêtait ni ne décourageait l'assaillant qui de jour comme de nuit, tenta de franchir les clôtures métalliques à mains nues, au moyen d'échelles ou d'en démonter des éléments; de se présenter au corps de garde déguisé en n'importe quoi, de tenter de le franchir planqué au fond du coffre d'une voiture ou couché sur le toit bâché d'un camion. Si enfin, il réussit de justesse un raid-suicide sur le P.C. au moyen d'un camion entré par ruse dans la place, ses deux autres raids - tout aussi spectaculaires! - effectués sous une pluie battante, l'un de jour et l'autre vers 1 heure du matin, au moyen d'un dinghy, échouèrent tous deux, grâce à la vigilance des hommes de la DIVMAR (R).

De par son caractère spécifique et ses fonctions dans la DMT, le rôle de la DIVMAR (R) est essentiel pour la ZMFN. C'est pourquoi, l'Etat-Major lui prête un intérêt soutenu. Déjà l'an dernier, le CEM COMOPSNV, FKP Herteleer s'était déplacé jusqu'à Bourg-Léopold lors du rappel de cette entité. Cette année, ce fut l'Amiral en personne qui, accompagné de son staff, vint en mission d'information sur les lieux du bivouac.

Là-bas, après que les officiers lui eurent exposé les dossiers de défense, le Vice-Amiral E. Poulet passa plus de deux heures sur le terrain, à s'enquérir de tout chose en

général et de chaque homme en particulier. Les questions d'ordre social et professionnel qu'il posa à nombre d'entr'eux et les remarques pertinentes faites aux officiers à propos de problèmes militaires spécifiques, permirent à chacun de saisir l'intérêt personnel que porte l'Amiral à la DIVMAR (R).

Ce genre de visite motive les hommes et leur montre, ainsi qu'à tous les réservistes, combien ZS est «Reserve-minides».

Mais est-il réellement nécessaire de motiver les hommes du FKP (R) O. Deurinckx?

Nous les avons vus à l'oeuvre, faire du jogging aux aurores avec un masque à gaz; dormir tout habillé sous la tente; se contenter sans sourciller de quelques rations «de survie»; creuser leur «trou de fusillier et y veiller attentivement pendant des heures. Et lorsque l'on demande à l'un d'eux, depuis combien d'heures?, s'entendre répondre qu'il ne le sait pas, car il ne porte pas de montre sur lui! (sic).

Etrange impression que celle ressentie vers les 2 heures du mat', lorsque transi de froid, pas rasé, mal lavé, mouillé jusque dans sa tête et fatigué à dormir debout, on se retrouve couché au fond d'un dinghy au milieu du port de Zeebrugge ou payagant sous l'abri précaire de l'ombre d'un musoir, espérant tromper l'ennemi et dropper quelque plongeur-saboteur.

Ou encore, lorsque éreinté, trempé jusqu'à la moëlle des os par une sale pluie d'octobre, marchant sans cesse, comme des Zombies, le «smook» comme du carton, marchant encore pour boucler en vainqueur le 20 km. d'un interminable dropping nocturne.

Qui, dans ces moments là se pose la question de savoir ce qu'il f.. là! Assurément personne! Car tous étaient volontaires. Et tous se déclarèrent heureux et satisfaits d'être là, d'avoir pu relever quelque défi. Dans le contexte si particulier d'un rappel, où l'action oscille constamment entre la fiction et la réalité, ces hommes se livrent à fond, acceptent toutes les règles édictées.

Saisi au hasard des situations, la réflexion d'un matelot résuma clairement l'état d'esprit dans lequel se déroula ce rappel.

Alors que vers 1 heure du matin les hommes revenaient exténués et dégoulinant de pluie vers la base, l'un de ceux-ci, saluant le Comdiv, lui lança avec conviction: «Thank you Sir, for this lovely evening...»



ZOEKPLAATJE: ZEVEN MSI'S IN DE LAAG

Dit is wellicht een unieke foto. Voor een bepaalde gelegenheid heeft men zeven MSI's op één rij gelegd.

Wie kan ons een antwoord geven op de volgende vragen:

— wanneer is dit gebeurd?

— waar vond dit plaats?

— bij welke gelegenheid gebeurde het?

— welk is de volgorde van de schepen?

Uw antwoord wordt ingewacht op de redactie van Neptunus en wij danken U bij voorbaat.

J.B.D.

EEN UITSCHIETER

IN DE GRAFISCHE INDUSTRIE.



Drukkerij Goekint p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

CNB

KB-Vernieuwbouwlening

Maak nú van uw "home"
een "sweet home"

Beter bij de bank van hier

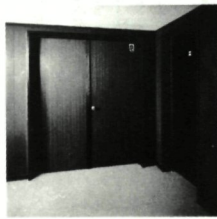
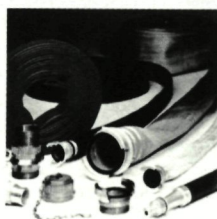
50 JAAR



Wat
brandbeveiliging
betreft: **Somati.**



Somati nv.
111e Industriezone - 9440 Erembodegem (Aalst)
Tel. 053/70.32.32 - Telex 12.376



De grafsteen van Luitenant ter zee Victor BILLET? (2)

Door Oppermeester (o.r.) J.-B. Dreesen

In Neptunus nr 212 blz 66 (32ste jaargang nr. 4 juli 1986) werd, voor de eerste maal sedert het ontstaan van onze Zeemacht, de vraag gesteld naar een mogelijk graf van wijlen Luitenant ter Zee Billet. De bijdrage handelde over de «enige» grafsteen op het Engels Militair kerkhof ter hoogte van Dieppe waaronder een ongeïdentificeerd marineofficier van de Royal Navy begraven ligt.

Dit was een uitstekende, langverwachte vraag, die echter onmiddellijk andere vragen opwierp.

De eerste is; of Victor Billet de enige Royal Navy marineofficier was die in Dieppe «missing presumed killed» was.

Dank zij de tussenkomst van Kapitein-ter-Zee CORNELIS, Militaire Attaché in Londen kregen we op deze eerste vraag een antwoord. Het antwoord luidt dat er in totaal 9 RN officieren in Dieppe «missing presumed killed» waren. Meteen wil dit zeggen dat onder de grafsteen in Dieppe een van deze 9 officieren kan liggen.

Teneinde deze gegevens over deze zaak, die ik dossier V. Billet zou willen noemen, zo ruim mogelijk te bewaren drukken we hierbij de lijst en de brief af.

Onze hoofdredacteur Eddie Van Haverbeke die in zijn vrije tijd, onder andere, een gereputeerd familiekundige is, vestigde mijn aandacht op een ander feit, namelijk dat er op het kerkhof van Oostende een reeks graven lagen van geallieerde militairen die hier hun graf kregen in 1942, om

en nabij de datum van de raid op Dieppe. De lijst van deze graven publiceert hij samen met deze bijdrage.

Dit wil zeggen dat we, vermoedelijk, te doen hebben met militairen die op 19 augustus 1942 in Dieppe gevallen zijn en door wind en stroom uiteindelijk te Oostende aanspoelden daar een graf kregen. Op basis van dit vermoeden, zouden we kunnen stellen dat een deel van de «missing presumed killed» bij de raid op Dieppe tot op soms grote afstanden van de plaats waar ze stierven zijn afgedreven.

Dit hoeft niet alleen ten noorden van Dieppe te zijn maar kan ook ten zuiden geweest zijn.

Een studie van de overheersende winden op de dagen die volgden op de raid (en de getijstromen op het ogenblik van de raid) zouden een aanduiding kunnen geven van de vermoedelijke weg die sommige «missed presumed killed» gevolgd hebben.

Meegaande zou een vraag aan de diverse gemeentebesturen of een bezoek aan de vele kerkhoven langs de kust een idee kunnen geven van het aantal «Dieppe» slachtoffers die verspreid begraven liggen.

Voorlopig is er dus nog geen oplossing over een mogelijke laatste rustplaats van Victor Billet. Maar het loont dan toch wel de moeite met dit onderzoek door te gaan en bij voorkeur met de hulp van de hogere autoriteit.



LIST OF OFFICERS REPORTED MISSING PRESUMED KILLED FOLLOWING THE RAID ON DIEPPE: 19 AUGUST 1942

ROYAL NAVY

NAME	RANK	SHIP
BARNES, Raymond Charles Arthur	Ty Act Sub-Lt, RNVR	TORMENTOR
BILLET, Victor Louis Guillaume	Ty Lt, RNR	DINOSAUR
CORKE, Charles Llewellyn	Ty Act Lt Cdr, RNVR	QUEBEC (1)
DURHAM, Richard Arthur	Ty Lt, RNVR	QUEBEC
FLORY, Arthur Gordon	Ty Sub-Lt, RNVR	ML 291
GOLDMAN, Henry Leslie	Ty Sub-Lt, RNVR	QUEBEC
LOMAS, John	Ty Sub-Lt, RNVR	QUEBEC
RAMSAY, Noel Entwistle Burnett	Ty Lt, RNVR	QUEBEC
SARGENT, Brian Stanley	Ty Sub-Lt, RNVR	GLENGYLE

ROYAL MARINES

COMYN, Alan Douglas	Act Capt	Special Service
OVER, Derrick George	Ty Lt	Special Service
PHILLIPS, Joseph Picton	Act Lt Col	Special Service

(1) Known to have been in LCP(L)42

LIJST GESNEUVELDEN 1942-1943

(aangespoeld te of opgevisst vóór Oostende)

1. L. Rosenberg, S. Meth, officier vlieger, nr. 109.711, R.A.F.V.R., binnengebracht op 28.8.1942, opgevisst door de boot 0.182 (kapitein Lenaers), begraven op zaterdag 29.8.1942 in het Engels ereperk te Oostende Plat 9 - Row 4 - Grave 31.
2. Laing Andreas Joseph, Canada, X.H.18124, geboren op 26.9.1917, aangespoeld op het strand te Westende op 9.9.1942, begraven op 11.9.1942 in het ereperk 9.4.32; Op 13.6.1945 ontgraven en overgebracht naar Adeghem.
3. J.A. Taylor, Canada, nr. 22.022 PJEC of E soldaat, aangespoeld op het strand ter hoogte van het Kursaal, op 9.9.1942 en begraven in het ereperk op 11.9.1942: 9.4.33; Op 13.6.1945 ontgraven en overgebracht naar Adeghem.
4. C. Hatton, Canada, H.O.S.C.E., aangespoeld op het strand te Mariakerke ter Hoogte van het hotel Alfa op 9.9.1942 en begraven in het ereperk op 11.9.1942: 9.4.34. Op 13.6.1945 ontgraven en overgebracht naar Adeghem.
5. Allison J.M., zeeofficier Canada, aangespoeld op het «Kleine Strand» op 9.9.1942 en begraven in het ereperk op 11.9.1942: 9.4.35. Op 13.6.1945 ontgraven en overgebracht naar Adeghem.
6. Renne C.E., Canada, P.T.E.A. 21891 Prev (of Preo) C.P.N. uit zee binnengebracht met de sloep Alix op 10.9.1942 en begraven in het ereperk op 11.9.1942: 9.4.36. Op 13.6.1945 ontgraven en overgebracht naar Adeghem.
7. Allen C.R.A.F., Canada, nr. 1389805 C.E., uit zee binnengebracht met de sloep Alix op 10.9.1942 en begraven in het ereperk op 11.9.1942: 9.4.37.
(Volgens de inlichtingen die berusten op de begraafplaats is deze persoon echter afkomstig van Sussex G.B.) begraven op het Engels ereperk Plat 9 - Row 4 - Grave 37.
8. Onbekend soldaat Canada, aangespoeld op het strand ter hoogte van het Palace Hotel op 10.9.1942 en begraven in het ereperk op 11.9.1942: 9.4.38.
(Volgens de inlichtingen die berusten op de begraafplaats betreft het geen Canadees, doch wel een Brit) begraven op het Engels ereperk Plat 9 - Row 4 - Grave 38.
9. Cl. Ellsworth, Prev (of Preo) Canada R.A.F., sergeant, uit zee binnengebracht met de sloep Alix op 11.9.1942 en begraven in het ereperk op 12.9.1942: 9.4.39.
(Volgens de inlichtingen die berusten op de begraafplaats is deze persoon een Brit) begraven op het Engels ereperk Plat 9 - Row 4 - Grave 39.
10. Thomas nr. 1181907 - vlieger Canada, overgebracht van Bredene op 11.9.1942 en begraven in het ereperk op 12.9.1942: 9.4.40. Op 13.6.1945 ontgraven en overgebracht naar Adeghem.
11. Onbekende Engelse vlieger, sergeant marconist, aangespoeld op het strand ter hoogte van de Vuurtoren op 13.9.1942 en begraven in het ereperk op 14.9.1942: 9.4.41. Engels ereperk.
12. R.E. Bertram, Canada, vlieger R.C.A.F. nr. R 75831, aangespoeld op het strand ter hoogte van de Villa Dupont op 15.9.1942 en begraven in het ereperk op 17.9.42. Ontgraven op 13.6.1945 en overgebracht naar Adeghem.
13. Oakes, officier vlieger nr. 72541, R.A.F.V.R. overgebracht van Bredene op 15.9.1942 en begraven in het ereperk op 17.9.1942: Engels ereperk Plat 9 - Row 4 - Grave 43.
14. Onbekend soldaat Canada, aangespoeld op het strand ter hoogte van het Koninklijk Paleis op 16.9.1942 en begraven in het ereperk op 17.9.1942: 9.5.9. Ontgraven en overgebracht naar Adeghem.
15. Robinson, Auckland City, New Sealand, Major, vlieger, C.E., R.A.F. nr. 36274, aangespoeld op het strand ter hoogte van het Ford Napoleon op 16.9.1942 en begraven in het ereperk op 17.9.1942: 9.5.10 - Engels ereperk.
16. Dlob. sergeant marconist, Engelse vlieger, nr. 728104, aangespoeld op het Klein Strand, op 17.9.1942 en begraven in het ereperk op 18.9.1942: Engels ereperk Plat 9 - Row 5 - Grave 11.
17. Onbekend zee-officier 1e luitenant, aangespoeld op het strand ter hoogte van de Vuurtoren op 17.9.1942 en begraven in het ereperk op 18.9.1942: Engels ereperk Plat 9 - Row 5 - Grave 12.
18. Onbekend lijk van het mannelijk geslacht, aangespoeld op het «Kleine Strand» (geheel onkenneijk - naakt) op 18.9.1942 en begraven op 18.9.1942: gewone grond 9.9.6.
19. Duitse marine - Gerhard Liedloff, aangespoeld op het strand te Westende op 11.9.1942 en overgebracht naar Oostende, alwaar begraven op 12.9.1942 - Ontgraven tussen 8 en 17 augustus 1949 en overgebracht naar Lommel.
20. Duitse marine, Max Bürgel, matroos 14. U.F. A. E.D.A.L., begraven op 14.9.1942. Ontgraven tussen 8 en 17 augustus 1949 en overgebracht naar Lommel.
21. L.O. Davies, nr. L. 13.193 P.T.E. uss (of un) C.G.D.N., aangespoeld op het strand ter hoogte van het Militair Hospitaal op 19.9.1942 om 22u55 en begraven in het Engels ereperk op 24.9.1942: Plat 9 - Row 5 - Grave 13.
22. Onbekende Amerikaanse vlieger, aangespoeld op 12.10.1942 om 10u45 op het strand te Mariakerke, recht over de Strandstraat. Het lijk was drager van volgende kledingstukken:
 1. een onderlijf van Interlock met nr. 385/250 op de rand
 2. blauw hemd met een wit streepje
 3. pull-over in blauwe wol
 4. witte sokken in wol
 5. een paar botten; de rechter bot: aan de hiel was er een lapje in gezet
 6. op de linkerbot was er op de zijde een zakje op gemaakt de lengte van de bot
 Signalement: haar: bruin, aangezicht: rond - in de mond had hij een kunstmatig apparaat bezet met 2 tanden van boven; nevens dit apparaat rechts en links had hij een hoektand. Hij was in bezit van enige geldstukken en een briefje van 10/S. Al deze kledingstukken en het geld, zijn meegenomen door een Duits onder-officier van het rode kruis, dat te Raversijde bij de zeevliegers in dienst was. Het lijk moet waarschijnlijk 3 à 4 dagen in het water vertoefd hebben.
Begraven op 12.10.1942 in het Engels ereperk Plat 9 - Row 5 - Grave 14.
23. Stegman, officier vlieger, matr.nr. 76711 R.C.R.A.F.V.R., aangespoeld op het strand te Oostende ter hoogte van het hotel Alfa op 3.7.1943 om 10 uur en begraven in het Engels ereperk op 5.7.1943: Plat 9 - Row 5 - Grave 20 - Polish Forces.

24. Onbekend vlieger Amerika (drager onderbroek Interlock, nr. H. 2869 grootte 1m60 tot 1m70; voet: 25 cm; over-all khaki; toile knopen; bruine lederen sportvest, bruine schoenen; hoofd verminkt - onkennelijk), aangespoeld op het strand te Oostende ter hoogte van de Vuurtoren op 3.7.1943 en begraven in het ereperk op 5.7.1943: 9.5.21 Ontgraven op 13.5.1945 en overgebracht naar Luik door U.S.A. leger.

25. Stephenson, Engelse vliegenier, matr. nr. 1190561, R.A.F., aangespoeld op het strand te Oostende ter hoogte van het hotel Alfa op 2.7.1943 en begraven in het Engels ereperk op 5.7.1943: Plat 9 - Row 5 - Grave 22.

26. Little L.J., matr. nr. 420762 R.A.A.F. Australisch vliegenier, 6 of E, aangespoeld op het strand te Oostende ter hoogte van het hotel Thermal op 3.7.1943 en begraven in het ereperk op 5.7.1943.
Engels ereperk: Plat 9 - Row 5 - Grave 23.

Met dank aan mevr. Marleen Vanderjeugd, van de Dienst Burgerlijke Stand Stad Oostende, die alle gegevens heeft opgezocht.



LEZERSBRIEF

In NEPTUNUS van oktober las ik met veel interesse het artikel van de Heer F. Van Dycke over de COMTE DE SMET DE NAEYER.

De Heer Van Dycke beweert in zijn tekst dat hij nergens plannen van het schip gevonden heeft.

Dergelijke plannen bestaan echter en zijn zeer gemakkelijk te bekomen.

Voor de Heer Van Dycke en voor eventuele geïnteresseerden, ziehier het adres:

BASSETT-LOWKE LTD.

Harvey Reeves Rd.
ST. JAMES
Northampton NN5 5JR

De plannen zijn van de hand van wijlen H.A. Underhill en werden geheel volgens de originele werfplannen nagetekend.

De firma verkoopt ook plannen van vele andere zeilschepen, o.a. de L'AVENIR.

Met oprechte shiplover's groeten,

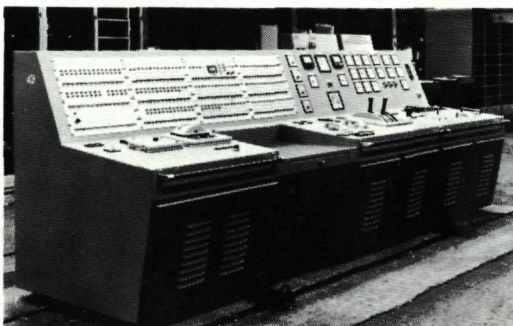
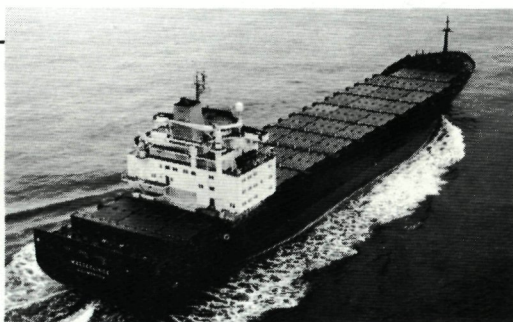
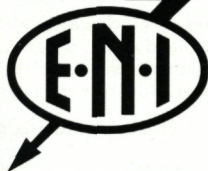
L. Van Coolput
Dasselt 43
9490 Ninove

Design, supply and installation of the **electric** and **electronic equipment**, in accordance with the rules of all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
 - Degaussing.
 - Q.A.-survey.

**Customised
electronics
and electrical
installations**

NEW-BUILT
REPAIR
SERVICING



E.N.I. n.v. Marine Division

Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)
Tel: 03 / 870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03 / 887 12 98

Member of the Group



boutique neptunus

neptunus winkeltje

VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOS COMMANDES
Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 350 fr. + 30 fr. portkosten.



FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des an cres de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 350 F + frais d'expédition 30 F.

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalstdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halstdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 30 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten???



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 30 F de frais de port.



Cet élégant T-SHIRT «BELGIAN NAVY» peut être obtenu en trois tailles: Extra Small, Small, Medium.

Prix: 330,- Fr T.V.A. incluse.

Frais d'expédition: 30,- Fr.

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

Prijs: 330,- Fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten: 30,- fr.



V.Z.W. «DE VRIENDEN VAN HET NATIONAAL SCHEEPVAARTMUSEUM»

Bezoek tijdens de zomermaanden

Het Nationaal Scheepvaartmuseum werd tijdens de maanden augustus en september 1987 bezocht door respectievelijk 18.284 en 8.888 personen; in de «Lauranda» werden tijdens dezelfde periode 4.885 en 1.729 bezoekers geteld. Ten overstaan van dezelfde maanden in 1986 betekent dit een stijging vooral in augustus, van meer dan 5.000 bezoekers. Wellicht is deze gunstige trend toe te schrijven aan het feit dat het Nationaal Scheepvaartmuseum door giften en allerlei activiteiten regelmatig in het nieuws komt.

Zo was er deze zomer tijdens de periode van de beiaardconcerten de avondopening op maandag tot 21 uur met animatie in de cafetaria en op de binnenkoer van het Steen. Het initiatief werd jammer genoeg niet ondersteund door gunstig weer.

Eens te meer werd nog eens bewezen dat het afmeren van schepen aan het wandelterras in gunstige mate het museumbezoek aan het Steen beïnvloedt. Dit was ondermeer het geval met het prachtige italiaanse opleidingschip «Amerigo Vespucci» toen op een zondag meer dan 2.000 bezoekers in het Museum werden genoteerd.

Concert Zeemansliederen

Naar aanleiding van het 6de International Congress of Maritime Museums in Nederland bezochten 's avonds op 14

september 1987 een aantal buitenlandse directeurs, conservators en personeel van maritieme musea het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen. Zij werden verwelkomd en rondgeleid door A. De Vos. Nadien werd het gezelschap in de cafetaria een drankje aangeboden door de v.z.w. «De vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum».

Het hoogtepunt van de dag was ongetwijfeld het concert van zeemanslieden door Stuart Frank, directeur van het Kendall Whaling Museum in Sharon, Massachusetts en Mary Malloy van het Peabody Museum of Salem, Massachusetts.

Deze uitzonderlijke maritieme avond werd ingericht door de v.z.w. «De Vrienden van het nationaal Scheepvaartmuseum» voor de leden. Er werden meer dan 150 aanwezigen geteld. Stuart Frank en Mary Malloy zongen en speelden zeemansliederen. Zij kenden veel bijval.

J. Van Beylen stelde bij het begin de uitvoerders voor en Ch. Mermans bedankte hem op het einde voor hun geslaagde optreden.

Maandag 14 september was de laatste dag van de beiaardconcerten. Het museum bleef dan ook voor de laatste keer geopend tot 21 uur. In de cafetaria zorgde J. Lundström voor animatie.

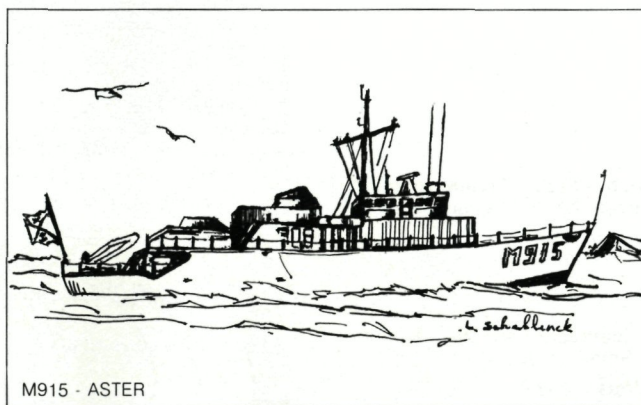
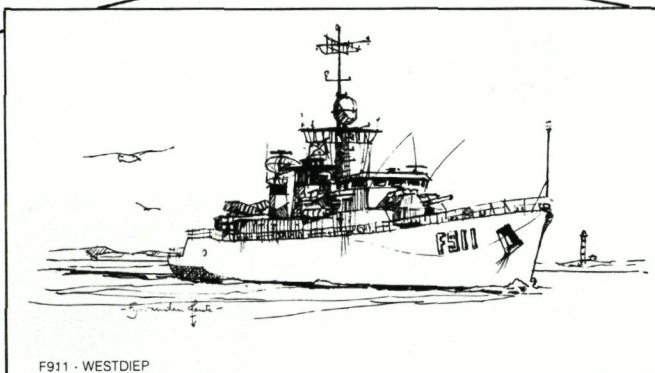
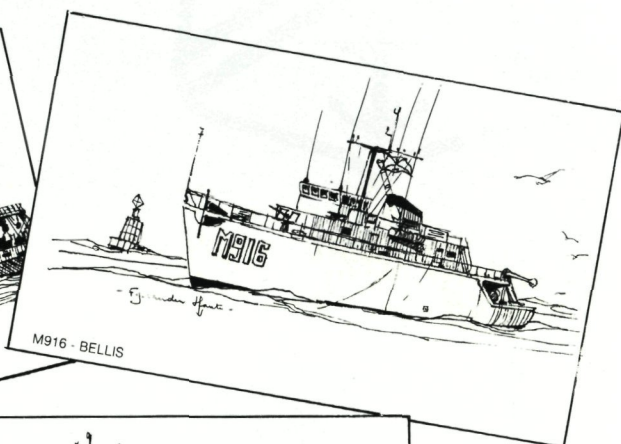
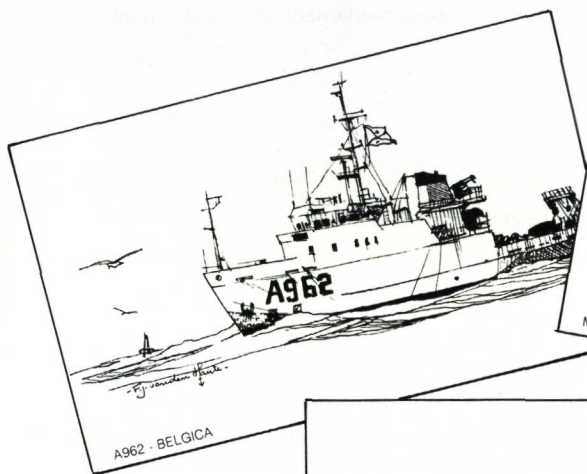
Al bij al was het een geslaagde avond met animo en stemming als slot van het zomerseizoen 1987.

Commandez
dès à présent
vos **cartes de vœux** 1988

Bestel nu
reeds uw **wenskaarten**
voor 1988

Prachtige wenskaarten
omslag inbegrepen: 20,- fr.
(+ 13,- fr. verzendingskosten)

Magnifique carte de vœux
enveloppe comprise: 20,- fr.
(+ 13,- Fr. Frais d'envoi)





ZEEMACHT ZELFKLEVER AUTO-COLANTE FORCE NAVALE

Werkelijk formaat 8 x 9 cm.
Nu verkrijgbaar bij Neptunus
voor slechts 25 fr. + 9 fr. portkosten.

Format réel 8 x 9 cm.
Maintenant en vente chez Neptunus
pour seulement 25 F + 9 F frais de port.



TEGEL ZEEMACHT

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

Prijs: 100,- fr. B.T.W. inbegrepen.
Verzendingskosten: 30,- Fr.

CARREAU FORCE NAVALE

Ce magnifique carreau en véritable Faïence (Villeroy &
Boch) avec ensemble de la Force Navale peut être ob-
tenu à Neptunus.

Prix: 100,- Fr. T.V.A. comprise.
Frais d'envoi: 30,- Fr.

Moderne T-SHIRT Zeemacht - Force Navale, verkrijg-
baar in 3 maten: Extra Small, Small, Medium.
Prijs: 330,- Fr. + 30,- Fr. portkosten.

T-SHIRT Force Navale - Zeemacht peut être obtenue
en 3 tailles: Extra Small, Small, Medium.
Prix: 330,- Fr. + 30,- fr. frais d'envoi.





Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **850,- fr.**



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, B.P./P.B. 17 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.

33e jaargang - neptunus - 33e année

2

nr 216

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 70 fr. - Prix par numéro 70 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 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 Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg Oostende

Copyright 1987 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent