

NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT • REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE
53e jaargang - 53e année nr 297 / 2e trimestre - 2e trimestre 2010

Het "Distinguished Service
Cross & Medal" verleend
aan Belgen tijdens WOII

Louis Royon
Artiste-peintre de la mer

Volgeziltocht
om de wereld
Laura Dekker
Een onverantwoord risico

Les nouveaux Cap-horniers

DEFENSIE
LA DÉFENSE



VOORRANG AAN VREDE
PRIORITE À LA PAIX



"NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift
van de Vereniging voor Hulpbetoon
in de Marine

Revue maritime trimestrielle de
l'Association d'Entraide de la Marine

53e jaargang - 53e année
nr. 297 - 2010/2



Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

Jaarabonnement (4 nummers)
Abonnement annuel (4 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 17,00

Beschermend lid / Membre protecteur
€ 19,50

Weldoend lid / Membre bienfaiteur
€ 24,50

Erelid / Membre d'honneur
€ 37,00

Abonnement buitenland
Abonnement étranger
€ 33,00

Te storten op rekening
A verser au compte
551-2731300-43
van / de Hulpbetoon / Neptunus

Uitgever - Editeur

Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine VZW
Association d'Entraide de la Marine ASBL

BP 44, 8380 Zeebrugge

Tel. : 050/55.87.38 (iedere maandag, chaque lundi)

Fax: 050/55.09.15

E-mail: neptunus.marine@mil.be

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue

M. Hellemans

Hoofredacteur - Rédacteur en chef

J.-C. Vanbostal

Lay-out

J. Leye

Fotobewerking - Traitement des photos

A. Coupé

Vertaling, verbetering - Traduction, correction

J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité

J.-C. Vanbostal

Redactieraad - Comité de rédaction:

Voorzitter - Président: J-C Liénart

L. Delprat, J-P. Hosdain, A. Jacobs, J. Leye, L. Naessens,
F. Philips, H. Rogie, J.- C. Vanbostal, M. Van Bussel,
E. Van Haverbeke, H. Drago, J.-Y. Patris.

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

*Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoorde-
lijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de
mening van de Marine.*

*Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de
leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de
la Marine.*

*Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar
gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de
auteur.*

*Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par
quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de
l'auteur.*

ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable

Jean-Claude Vanbostal - Camiel Van Den Busschestraat, 89
8310 Assebroek

Cover-foto / photo couverture : Jorn Urbain



INHOUD

SOMMAIRE

nr 2

augustus
août

2010

Het "Distinguished Service Cross & Medal" verleend aan Belgen tijdens WOII door J. Van Herck, J.M. Van Wijnsberghe & P. Verstraeten	50
Louis Royon Artiste-peintre de la mer (1ère partie) par B. Clarenne	64
Sands of Glory De Panne in het brandpunt van 'Operatie Dynamo' Deel II : De laatste dagen van de Panne door H. Rogie	77
Les nouveaux Cap-horniers par F. Philips	80
Info Marine La Belgique et l'Opération Atalanta België en de Operatie Atalanta	83 84
Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et à Nieuport Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (V) Les premiers bassins du Commerce par A. Delporte	85
Boekbespreking - A lire Korvetkapitein Sumont schrijft boek over IJslandvaart en visserij / Un livre du Capitaine de Corvette Surmont sur la pêche et la navigation en Islande	92
Solozeiltocht rond de wereld Laura Dekker Een onverantwoord risico door R. Ghys	93
Military and Naval quotations Goed nieuws van de Belgische koopvaardij De bonnes nouvelles de la flotte marchande belge	94 94 94
Lijst gepensioneerden/Liste des pensionnés Overlijdens - Décès Leden Weldoeners / Membres bienfaiteurs	95 95 96

Het "Distinguished Service Cross & Medal" verleend aan Belgen tijdens WOII

In de vroege ochtenduren van 10 mei 1940 begint Nazi Duitsland het Westelijk offensief tegen België, Nederland, Luxemburg en Frankrijk.

De Duitse pantsers slagen erin om zonder veel moeilijkheden door de Ardennen te stoten en zij bereiken Sedan op 14 mei 1940 waar een doorbraak wordt geforceerd. Aangezien de Geallieerden zeer weinig reserves hebben en zij dus de bres niet kunnen dichten, stromen de Duitse pantsers ongehinderd door de opening. Met de rivier de Somme als linkerflank razen zij in sneltempo richting Kanaalkust en op 20 mei wordt Abbeville bereikt. De nieuwe Britse coalitieregering onder leiding van Winston Churchill beseft dat haar Expeditieleger in de val zit en dezelfde dag krijgt viceadmiraal Sir Bertram Ramsey de opdracht om de evacuatie van de Britse eenheden voor te bereiden: Operatie Dynamo is een feit. De dag nadien al begint hij met de samenstelling van zijn "Cockleshellnavy" van meer dan 800 burgervartaalgen waaronder 56 Belgische sleep- en vissersboten. Op 24 mei 1940 geeft Hitler zijn "Haltbefehl" aan zijn pantsers die ondertussen Gravelines, nabij Duinkerke hebben bereikt. Door het uitvaardigen van het "Haltbefehl" wordt de totale overwinning verspeeld. De Britten maken onmiddellijk gebruik van de opportuniteit en op 26 mei begint, in de vooravond, de evacuatie van de Britse eenheden vanuit de "Dunkirk Pocket". Pas op 28 mei 1940, de dag dat het Belgisch Leger capituleert, geven de Franse autoriteiten het bevel tot evacuatie van de Franse eenheden die zich eveneens in het omsingelde gebied bevinden. Onder voortdurende aanvalen van de Duitse Luftwaffe zullen de militaire en burgervartaalgen, groot en klein, erin slagen om in negen dagen een kleine 340.000 militairen te evacueren, waaronder 140.000 Fransen en 169 Belgen. De "Cockleshellnavy" verloor 243 schepen, waarvan vier Belgische vissersschepen. De Belgische vartaalgen hebben ongeveer 5.000 man overgebracht wat neerkomt op een halve infanteriedivisie. Vermeldenswaardig is dat het Franse Oorlogskruis met Zilveren Ster toegekend werd aan veertien sleepboten van de "Antwerpse Unie van Redding- en Sleepdienst".

De Britse Regering reikt voor het Belgisch heroisch optreden tijdens de evacuatie van militairen uit de "Dunkirk Pocket" verschillende eervolle onderscheidingen uit: één Distinguished Service Cross (DSC) aan Georges Ragaert, drie Member of the British Empire (MBE-Civil Division) en vier British Empire Medals (BEM-Civil Division) aan vissers.

Het duurt tot de invasie van Normandië, voordat er opnieuw DSC's aan Belgen worden uitgereikt. Deze prestigieuze onderscheiding voor dienst tijdens de strijd gaat naar Lieutenant-Commander RNR¹ Georges Timmermans voor zijn optreden aan het hoofd van het 202de landingsflottielje en naar kapitein MN² Henri Teugels als bevelhebber van het troepentransportschip SS Thysville. Te vaak vergeet men dat in oorlogstijd de handelsvloot volkomen terecht wordt beschouwd als vierde krijgsmachtdeel. Ook aan hen wordt het statuut van nationale erkentelijkheid en de titel van zeestrijder toegekend.³

Able Seaman Carolus Bauwens is de enige Belg die met een Distinguished Service Medal wordt onderscheiden en dit voor mijnenvoegoperaties.

Wat is een DSC en DSM? Waarvoor worden ze verleend? Wie zijn de mensen achter deze eervolle onderscheidingen? De volgende pagina's geven een beeld weer van hun buitengewoon optreden en hun carrière vanuit een faleristisch⁴ oogpunt.

Het 'Distinguished Service Cross'

In juni 1901 wordt het DSC ingesteld als een niveau III onderscheiding⁵ onder de naam van 'Conspicuous Service Cross' voor verdiensten in de strijd op zee. Bij de oprichting komt iedere Royal Navy officier met de graad van Commander en lager hiervoor in aanmerking. Vanaf oktober 1914 kan iedere officier van de Royal Navy in aanmerking komen voor een DSC. In 1931 breidt de verlening verder uit tot officieren van de koopvaardij. Ongeveer 4500 DSC's worden uitgereikt voor verdiensten tijdens



¹ RNR = Royal Naval Reserve.

² MN = Merchant Navy, koopvaardij

³ KB van 24 januari 1968

⁴ Faleristiek is afgeleid van het Romeinse woord phalerae. Deze (hulp) wetenschap bestudeert de vorm en de geschiedenis van orden, decoraties en medailles.

⁵ Zie matrix op blz.52.

WOII. Sinds 1993 komen, voor buitengewone verdiensten tijdens operaties op zee, alle rangen van de Royal Navy, Army en Royal Air Force in aanmerking voor deze onderscheiding.

Het kruis is gemaakt uit massief zilver en heeft afgeronde uiteinden. Op de voorzijde prijkt centraal de kroon met het koninklijk monogram van de regerende vorst(in). Voor WOII is dit koning George VI (GRI= George Rex Imperator). De decoratie heeft een vlakke keerzijde waarop sinds 1940 de gegraveerde datum van verlening staat. Soms laat de ontvanger zijn naam met stamnummer erbij graveren of, indien het kruis postuum wordt toegekend, zorgt de familie hiervoor. Dit is eerder uitzonderlijk.

Het lint heeft een witte centrale streep geflankeerd door twee donkerblauwe strepen van gelijke breedte.



De staafjes of bars symboliseren meerdere verleningen. Ze zijn in zilver vervaardigd, met afgeronde

uiteinden en met in het midden een kroon.

Tijdens WOII worden 430 DSC's met één staafje, 44 met twee staafjes en 1 met drie staafjes verleend.

Afkorting na naam: DSC

De "Distinguished Service Medal"

De DSM wordt op 14 oktober 1914 ingesteld als een niveau III onderscheiding⁶ voor verdiensten in de strijd op zee voor het Royal Navy personeel beneden de graad van officier. Vanaf 1940 breiden de verleningen zich uit tot de Army en



het RAF-personeel ingezet op marineschepen. Daarenboven komt ook de koopvaardij in aanmerking voor deze medaille. Ongeveer 7100 DSM's worden uitgereikt tijdens WOII. Sinds de hervormingen van de toekenningprocedure voor de Britse Gallantry Awards in 1993 is de DSM afgeschaft en vervangen door het Distinguished Service Cross. Volgens het gelijkheidsprincipe wordt dus het DSC zowel aan officieren als aan het lager personeel toegekend.

De zilveren medaille heeft een diameter van 36mm. Op de voorzijde draagt zij de beeltenis van de regerende vorst(in), voor WOII is dit koning George VI. Het opschrift voor deze uitvoering is "GEORGIVS VI D: G: BR: OMN: REX ET INDIAE IMP:". De keerzijde bevat een gekroonde lauwerkrans met de tekst "For Distinguished Service". Het lint is donkerblauw van kleur en in het midden voorzien van twee witte verticale strepen. Op de rand van de medaille staat: de graad, de voornaaminitialen en de familienaam, gevolgd door het stamnummer.

Staafjes of bars in zilver; voor iedere bijkomende verlening van de DSM. (WOII: 152 met één staafje, 3 met twee staafjes en 1 met drie staafjes).



Afkorting na naam: DSM

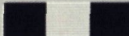
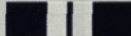
Ragaert, Georges François DSC (Schipper zeevisserij, Leading Seaman RNSB, later Petty Officer)

Georges François Ragaert (°20 oktober 1920) is schipper van de viskotter Z50 *Lydie Suzanne* (26 ton, bouwjaar 1936), als in november 1939 de Belgische Trawler B4 voor de kust van Blankenberge onder water wordt geraakt door een obstakel. De *Lydie Suzanne* snelt ter hulp, waardoor



⁶ Zie matrix op blz.52.

Positionering binnen het Engels "Gallantry-systeem".

Gallantry Awards of the Armed Services								
Level of award	Operational Awards WW II							
	Navy		Army		Air Force		Nursing Service	
	Off.	Other Ranks	Off.	Other Ranks	Off.	Other Ranks	Senior Nurse	Junior Nurse
I	Victoria Cross 							
II	DSO 	CGM 	DSO 	DCM 	DSO 	CGM (Fl) 	-	-
III	DSC 	DSM 	MC 	MM 	DFC 	DFM 	RRC	ARRC
IV	Mention in Despatches							



de bemanning wordt gered vóór het schip zinkt. Voor deze actie ontvangt Georges Ragaert de Carnegie Hero Fund-medaille en de burgerlijke medaille 1^{ste} klasse voor daden van Moed, Zelfopoffering en Menslievendheid.

Nadat de *Z50 Lydie Suzanne*, in mei 1940, Belgische vluchtelingen naar Engeland bracht, wordt zij samen met een veertigtal Belgische vissersschepen te Duinkerken ingezet voor de evacuatie van meer dan 3460 manschappen. De jonge schipper⁷ Georges Ragaert brengt een duizendtal militairen van het strand naar grotere vaartuigen. Vervolgens pendelt hij zesmaal van Duinkerke naar Ramsgate, zo evacueert hij in totaal 518 personen⁸.

Ragaert's schip wordt in Le Havre, tijdens een aanval van een Duits vliegtuig, in de grond geboord. Toch kan het in 1941 na herstelling terug naar Zeebrugge worden gesleept. Georges vlucht naar Engeland en neemt op 4 december 1940 dienst bij de Royal Navy Section Belge met stamnummer LT/SB/JX.62. Hij maakt deel uit van de 2^{de} Belgische groep met promotienummer I23 in het opleidingscentrum *HMS Royal Arthur* te Skegness.

Georges Ragaert maakt volgende promoties: aangesteld als Leading Seaman op 15.04.1941,

vervolgens aangesteld als Acting Petty Officer op 01.05.1942 en tot slot benoemd tot Petty Officer op 01.05.1943. Hij vaart vooral op de motormijnenvegers *MMS 188* en *MMS 77* als telegrafist.

Op het einde van de oorlog huwt hij met een Engelse verpleegster. Zij vestigen zich in Bromley, waar hij werkt als schilder. Naar België komt hij enkel nog voor gelegenheden en hiervan maakt hij een daguitstap. Georges François Ragaert DSC overlijdt op 7 maart 2008.

Action for which commended:

'M. Ragaert, a Belgian, brought his fishing motorboat *Lydie Suzanne* to Dieppe when his country was overrun. From there he was sent to Ramsgate, whence he sailed on May 29th to Dunkirk, where he took on board 100 British soldiers. These men he landed at Ramsgate returning at once to Dunkirk for another 110 men. Having landed them, he made a third passage to Dunkirk where he took 98 men on board and brought them to Ramsgate. The next day, June 3rd, he went back again to Dunkirk, where the bombardment was so heavy that only 10 men could be got on board. These too were landed at Rams-

⁷ Gezagvoerder of Master in de Engelse correspondentie

⁸ Volgens het logboek van de *Z50 Lydie Suzanne*



CW.26612/41.

18th November, 1941.

Sir,

I am commanded by my Lords Commissioners of the Admiralty to inform you that They have learnt with pleasure that the King has been graciously pleased to approve the Award to you of the Distinguished Service Cross, for your good services as Master of M.V.2.50, LYDIE ZUZANNA, in the withdrawal from Dunkirk.

The Cross will be presented to you in due course.

I am, Sir,
Your obedient Servant,

R. Meadows

Leading Seaman Georges Wagaert, LT/SB/JX.62.
H.M.S. SHELDON,
c/o G.P.O.



gate. On June 6th *Lydie Suzanne* went back to Le Havre to ferry troops across the Seine, and there she was sunk by a bomb. M. Ragaert found his way back to England where he is now serving as a Leading Seaman in the Royal Navy.'

Onderscheidingen © collectie Charles Ashton
(van links naar rechts):

- Distinguished Service Cross (GB)
- 1939/45 Star, Atlantic Star met 'France-Germany' staafje (GB)
- British War Medal (GB)
- Ridder Orde van Leopold II
- Croix de Guerre avec Etoile en Bronze (FR)
- Oorlogskruis 1940-45 met twee gekruiste ankers
- Medaille van Oorlogsvrijwilliger-Strijder 1940-45 met 'Pugnator' staafje
- Herinneringsmedaille van de Oorlog 1940-45
- Zee-eretecken met twee gekruiste ankers
- Burgerlijke medaille 1ste klasse voor daden van Moed, Zelfopoffering en Menslievendheid
- Bronzen Carnegie Hero Fund medaille

Ragaert's onderscheidingen zijn op de Britse "Swing Style" manier opgemaakt, bovendien gaan in deze groep de Britse onderscheidingen voor op de Belgische.



Teugels, Henri DSC (Kapitein-ter-lange-omvaart)

Henri Teugels wordt op 21 december 1903 te Dulwich (Zuid Londen) geboren. Hij loopt school te Croydon en brengt zijn jeugd in Engeland door. In maart 1921 treedt hij als cadet in dienst bij de Lloyd Royal Belge aan boord van de *SS Nervier*.



Hij monstert twee jaar later aan als matroos op de *SS Gallier*, onder het commando van kapitein Omer De Bruyne⁹. Zeven maanden later neemt hij dienst als 3^{de} stuurman aan boord van het stoomschip *Belgier*. Na achtereenvolgens als 3^{de} en 2^{de} stuurman gevaren te hebben krijgt hij zijn aanstelling tot 1^{ste} stuurman in maart 1928. In deze graad vaart hij zeven jaar onafgebroken op verschillende schepen, inclusief passagiersboten, van de Lloyd Royal Belge en de Compagnie Maritime Belge. Na alle lijnen van deze rederijen bevaren te hebben, krijgt hij zijn eerste commando op de *SS Henri Jaspar*. In 1936 wordt hij gezagvoerder van het passagiersschip *MS Leopoldville*. Vier jaar later, net voor het uitbreken van WOII, wordt hem gevraagd 'tijdelijk' het bevel te nemen van de *SS Carlier*. Op 28.05.1940 verlaat de *SS Carlier* (Compagnie Maritime Belge) Matadi, met bestemming Europa. Door het snelle verloop van de gebeurtenissen zet het schip koers richting Dakar, waar het voor anker gaat. De bemanning, die geen vertrouwen heeft in het Vichy-regime, waagt

een ontsnappingspoging op 4 augustus 1940. Die poging mislukt, waarop de Vichy-Fransen de bemanning interneren en het schip te Casablanca aan de ketting leggen. In juli 1942 slagen kapitein Teugels en onder andere radiotelegrafist Falleur erin het kamp te ontvluchten. Zij bereiken Gibraltar en komen aldaar in contact met kolonel Bigwood, de Belgische militair attaché.

Hij zorgt ervoor dat kapitein Teugels in augustus veilig naar Engeland reist.

De *SS Carlier* komt na de landing van de geallieerden op 8 november 1942 vrij. Een jaar later op 11 november 1943 wordt het konvooi KMS.31 in de Middellandse Zee aangevallen door zesenvijftig Duitse vliegtuigen¹⁰. De *SS Carlier* geladen met goederen, waaronder munitie en springstoffen, wordt getroffen door drie bommen en twee torpedo's. Het schip zinkt¹¹, 41 opvarenden komen daarbij om.

Op dat moment is kapitein Henri Teugels commandant van de *SS Thysville* (van 06.10.1942 tot 05.06.1947). De *Thysville* wordt omgebouwd van koopvaardijship tot troepentransportschip in februari 1941. Tussen 19 mei 1943 en maart 1944 vaart het voornamelijk naar de West-Afrikaanse kust en komt naar het VK terug

voor de landing in Normandië. De *Thysville* voert als troepentransportschip in totaal 81.839 man en heeft dus bij de invasie van Normandië een nuttige rol gespeeld. Op 7 juni 1944 gaat het schip voor anker ter hoogte van het strand van Courseulles, waar het als depotschip fungeert tot einde juli 1944. Gedurende deze twee volle maanden blijft het schip op post: een ideale schietschijf voor de Duitse Marine en Luftwaffe.

Nooit wordt het geraakt. ("De Zeemacht". Van de Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht, 1992) Aansluitend vervult kapitein Teugels met de *Thysville* opdrachten in de Middellandse Zee. Het schip pendelt ook tussen Suez en Durban (Zuid-Afrika)

⁹ Broer van sergeant Henri-August De Bruyne, die met luitenant Jozef Lippens sneuvelt tijdens de strijd tegen de slavernij in de Onafhankelijke Congo Staat 1892.

¹⁰ Vliegtuigtypen Do-217, He-111 en Ju-88.

¹¹ Positie 36.13N, 00.05W, 46 mijl ten noordoosten van Oran.



BRITISH EMBASSY,
BRUSSELS.

6th March, 1948.

Sir,

I have much pleasure in informing you that His Majesty The King, my Sovereign, has been pleased to approve the award to you of the Distinguished Service Cross, in recognition of gallant service as Master of s.s. "Thysville" during the invasion of Normandy and which proved of particular value to my country.

His Majesty has commanded me to present to you this medal, and I should be glad if you would let me know as soon as possible whether it would be convenient for you to attend a ceremony at the Grande Salle of the Palais des Beaux Arts, at 9.45 a.m. on Thursday, 1st. April, 1948, in order that the presentation may be made.

I should be happy to welcome any two relations or friends whom you may wish to bring with you, for whom cards of invitation are enclosed. Admission will be by card only.

Please bring this letter with you to the ceremony.

I am,
Sir,
Yours truly,

His Britannic Majesty's Ambassador.

Capt. Henri TEUGELS,
8, Avenue Albert Giraud,
BRUXELLES.

tot 16 mei 1945 en komt op 23 september 1945 terug in Antwerpen.

Na juni 1947 voert kapitein Teugels nog het bevel over de *MS Mar del Plata* en de *Albertville*, om uiteindelijk op 23 april 1949 bevorderd te worden tot walkapitein van de CMB.

Kapitein Henri Teugels DSC overlijdt in Zwitserland, na een korte ziekte, op 10 februari 1970. Hij ligt begraven te Schoten, Antwerpen. Zijn graf is inmiddels verdwenen.

Action for which commended:

'In recognition of his having handled his command with great distinction in the face of the enemy during the first days of the landings in Normandy, in which he conveyed troops and supplies to the assault area.'



Onderscheidingen (van links naar rechts):

- Ridder Leopoldsorde burgerlijke divisie 20.07.1946
 - Zee-ereteken eerste verlening¹² op 16.07.1943
 - Distinguished Service Cross (GB) toegekend op 02.04.1945, uitgereikt in PSK¹³ 01.04.1948
 - Croix de Guerre avec Etoile en Argent (FR) 18.12.1948
- Staan niet op de foto:
- Zee-ereteken tweede verlening¹⁴ aangeduid door een streep of baretje op het lint 04.12.1943
 - Herinneringsmedaille 1940-45 met twee Ankers 02.10.1947
 - Kruis van politieke gevangene 1940-1945, zonder sterren 07.05.1957

- Officier in de Orde van Leopold II op 08.04.1966

Deze speld met miniatures wordt op de spencer of klein avondtenu gedragen. De Belgische orde en medaille gaan hier voor op de buitenlandse decoraties.

Timmermans, Georges DSC (Lt Cdr RNR, later commodore Zeemacht)



Georges Timmermans wordt op 26 april 1899 te Oostende geboren als zoon en kleinzoon uit een zeemansfamilie. Als 15-jarige knaap scheept hij in aan boord van de viermastbark *L'Avenir* om er zijn beroep te leren. Tijdens WO I strijdt hij in de rangen van de koopvaardijvloot. In 1921 gaat hij over naar de Staatsmarine. In augustus 1929 behaalt hij het brevet Kapitein-ter-lange-omvaart. Georges Timmermans werkt 20 jaar voor de pakketbotendienst: eerst als luitenant en vervolgens, vanaf 1937, als Commandant.

¹² Voor de vlucht uit Dakar en zijn houding als commandant van de *SS Carlier*.

¹³ PSK= Paleis voor Schone Kunsten te Brussel.

¹⁴ Langer dan twee jaar vechtend onder Belgische vlag, de navigatorische gevaren trotserend in oorlogstijd.

Als bevelhebber van de staatspakketboot *Princesse Astrid* neemt hij deel aan de ontruiming van Duinkerke. Hij zal de laatste zijn om Cherbourg en vervolgens Saint Peter Port (Guernsey) te verlaten, vooraleer definitief naar Engeland te varen. Niettegenstaande de ouderdomsgrens treedt hij op 14 juli 1941 vrijwillig in dienst als luitenant-ter-zee bij de Royal Naval Reserve en promoveert tot Lieutenant-Commander RNR.

Tevens start in 1941 zijn opleiding aan de Royal Naval College, Greenwich. In hetzelfde jaar volgt hij nog cursussen aan de artillerieschool te Chatham en een asdic¹⁵-opleiding om zich te vervolmaken voor operationele taken op de HMS Dinosaur (1943).

onderscheiden met zes Distinguished Service Crosses, drie Distinguished Service Medals en achttien vermeldingen op de dagorders¹⁸, waarvan vier postuum. Gedurende de landing in Normandië verliest het 33% van zijn getalsterkte. Enkele maanden later leiden de overgebleven manschappen en vaartuigen de eerste aanvalsgolf vanuit Oostende naar het eiland Walcheren ("De Zeemacht". Van de Admiraliteit van Vlaanderen tot de Belgische Zeemacht, 1992).

Bij zijn terugkeer in België, na de bevrijding, wordt Commander RNR Timmermans aangeduid als adjunct van Rear-Admiral Hutton en als vertegenwoordiger van de Royal Navy Section Belge bij de Staf van de SHAEF te Brus-

DSC uitgereikt aan Lt Cdr Timmermans

(Collectie KLM ref: Inv. nr. - 200701192)



Jaartal van
'Approval by the King'

Klaar voor de strijd wordt Lt Cdr RNR Timmermans aangeduid als tweede in bevel van het korvet K193 Buttercup dat konvooien begeleidt in de Noord-Atlantische Oceaan.

Hij komt aan het hoofd van het 202e landingsflottielje aanvalschepen (LCI¹⁶) bij de landing in Normandië op Juno Beach¹⁷. Voor deze operatie wordt hem het Distinguished Service Cross, de Legion d'Honneur en Croix de Guerre met Palm opgespeld. Enkele dagen later brengt hij generaal De Gaulle aan land nabij Bayeux. Het LCI-squadron, waartoe de flottielje behoort, wordt

sel. Op 19 februari 1946 wordt hij benoemd tot kapitein-ter-zee en aangesteld als commodore.

¹⁵ Asdic = Allied Submarine Detection Investigation Committee - apparaat voor de opsporing van onderzeeërs (voorloper van de sonar).

¹⁶ LCI = Landing Craft Infantry.

¹⁷ Operation Overlord: start op 06.06.1944 en eindigt met de bevrijding van Parijs op 25.08.1944.

¹⁸ Mention in Despatches = level IV award.

Hij is vleugeladjutant van Prins Karel en voert het bevel over de Zeemacht. Daarnaast oefent hij van 1952 tot 1955 de functie van provinciecommandant West-Vlaanderen uit. Hij vervult zijn functies tot op 1 juli 1955 en gaat op rust. Georges Timmermans DSC overlijdt op 5 april 1969 en rust op het ereperk van de stedelijke begraafplaats te Oostende.

Action for which commended:

'For gallantry, skill, determination and undaunted devotion to duty during the landing of the Allied Forces on the coast of Normandy.'

Onderscheidingen:

18.01.1922 : Maritieme Medaille 2de klasse 1914-18

22.05.1922 : Herinneringsmedaille 1914-18

01.05.1936 : Overwinningsmedaille 1914-18

30.06.1936 : Ridder met kroon in de Orde van Civiele Verdiensten (BUL)

30.09.1938 : Officier met Kroon in de Militaire en Civiele Orde van Verdienste van Adolph van Nassau (LUX)

01.07.1944 : Zee-eretecken

28.12.1944 : Distinguished Service Cross (GB)

11.02.1946 : Legion of Merit, Degree of Legionnaire (USA)

02.07.1946 : Herinneringseretecken van het eeuwfeest van de pakketbotendienst Oostende - Dover

18.07.1946 : Commandeur in de Kroonorde met Palm

18.07.1946 : Oorlogskruis 1940-45 met Palm en Bronzen Leeuw (02.02.1950)

01.08.1946 : Herinneringsmedaille 1940-45 met Ankers & staafjes 'Normandie', 'Atlantique-Nord', 'Manche'

27.11.1946 : Ridder Legion d'Honneur (FR)

27.11.1946 : Croix de Guerre met Palm (FR)

29.05.1947 : Burgerlijke Medaille 1ste klasse

16.02.1948 : Medaille van Vrijwilliger 1940-45

18.11.1949 : Commandeur in de Orde van Oranje-Nassau met zwaarden (NL)

12.05.1950 : Nestel 1940 - Oorlogskruis 1940-45 ten persoonlijke titel

15.11.1950 : Ridder in de Leopoldsorte¹⁹

02.06.1953 : Coronation Medal (GB)

? : 1940-45 Star, Atlantic Star, France-Germany Star (GB)

¹⁹ Met terugwerkende kracht naar 15.11.1948. Merkwaardige dat deze laagste klasse in Leopoldsorte is verleend na het commanderschap in de Kroonorde.

Bauwens, Carolus DSM (Able Seaman RNSB, later eerste meester-chef Zeemacht)



Carolus Bauwens wordt op 12 oktober 1914 te Oostende geboren. Doordat zijn vader vroegtijdig overlijdt, volgt hij een vissersopleiding bij het Koninklijk werk IBIS. Als de Tweede Wereldoorlog uitbreekt, is hij tweede stuurman op de vissersboot *O-309 (Indépendance II)*/rederij Seghers), die ligt aangemeerd in Cornwall. De kapitein, Athur Lusyne, aarzelt niet om op 13 mei 1940 koers te zetten naar België om er 150 Oostendse vluchtelingen op te pikken. Een eenheid van de Franse Marine onderschept hen in het Kanaal en zij krijgen het bevel de steven te wenden naar Dieppe. Tijdens het bombardement van die stad op 21 mei krijgt het schip een bom in het visruim en wordt het vernield. Eenentwintig personen komen daarbij om het leven, bijna allen familieleden van Athur Lusyne. Van de zes bemanningsleden overleeft motorist Floré de aanval niet (*Kustvolk in de Vuurlijn deel 1*, Pylyser, J. M).

De volgende dag kan Carolus met een garnaalvisser afvaren naar het eiland Wight. Daar werkt hij een drietal weken in een confituurfabriek.

Hierna monstert hij aan op de *SS Safir* van de Cockerill-lijn. Gedurende een viertal maanden vervoert het schip ladingen wol tussen Londen en Hull. Na een luchtaanval door Duitse vliegtuigen is het schip dringend aan herstellingen toe. De *Safir* meert aan te Hull voor een droogdokperiode. De familie verblijft op dat ogenblik te Cardiff. Charles, zoals hij in de omgangstaal wordt genoemd, waagt zijn kans en vertrekt naar Cardiff. Onderweg wordt hij echter opgepakt, daar vreemdelingen verplicht binnen de 5 mijl zone moeten blijven. In de gevangenis verneemt hij dat er een Belgische sectie in de schoot van de Royal Navy wordt opgericht. Zonder aarzelen tekent hij op 28 december 1940 het dienstcontract. Hierop wordt hij vrijgelaten. Op 30 december 1940 begint hij zijn basisopleiding in het opleidingscentrum *HMS Royal Arthur* te Skegness. Hij maakt deel uit van de 3^{de} Belgische groep met promotienummer I39. Carolus Bauwens' stamnummer is een nummer hoger dan dat van Georges Ragaert DSC, namelijk D/SB/JX.63. Na diverse opleidingen en specialisatiecursussen scheept hij in aan boord van het korvet *Godetia*²⁰ en op verschillende mijnenvegers, waaronder de Motor Minesweeper 188²¹.



Samen met Lieutenant RNR Leo Lurquin²² volgt hij de cursus demagnetisatie. Op het einde van de oorlog vertrekken ze samen naar het bevrijde Antwerpen, waar zij schepen die in Belgische havens en in Vlissingen aanmeren demagnetiseren. Na deze taak vertrekt Carolus Bauwens terug naar Groot-Brittannië om er de cursus torpedomaker te volgen.

De onzekerheid over het verdere bestaan van het "Zeekorps" heeft tot gevolg dat hij op 15 januari 1946 de dienst verlaat. Ondertussen werkt hij als elektricien bij de Britse spoorwegen, als hij in augustus 1948 een telegram van de prins Karel ontvangt. Hij roept hem persoonlijk op om toe te treden tot de Zeemacht. Hij twijfelt niet lang en op 1 november 1948 tekent hij zijn her-

indienstnemingscontract. Hij volgt opnieuw verschillende opleidingen en vaart aan boord van verscheidene *Algerines*.

In 1953 muteert hij naar de groep ontmijners, waar hij tot zijn oppensioenstelling op 1 januari 1971, bijna dagelijks en in alle weersomstandigheden gevaarlijke munitie en mijnen onschadelijk maakt.

Hij is medestichter van de verbroedering Royal Navy Section Belge en engageert zich als secretarisvaandeldrager bij de Nationale Oudstrijders Bond Oostende.

Carolus Bauwens DSM overlijdt, na een slepende ziekte, op 26 januari 1990. Zijn as ligt in zee, nabij de plaats waar hij dikwijls ontmijnde.

Zijn naam wordt op 22 april 1994 gegeven aan de 48^{ste} promotie onderofficieren van de Zeemacht.

Action for which commended:

'For gallantry in the face of the Enemy and for setting an example of wholehearted devotion to duty which upheld the high tradition of the Royal Navy.' – 'For meritorious Services on HMMS 188'



"Als keurmatroos aan boord van den mijnen sleper MMS 188 wist hij zich door zijn waardigheid bijzonder te onderscheiden, door werk en toewijding wist hij aan boord van de MMS 188 de nodige herstellingen aan defecte apparaten te volbrengen hetgeen er toe bijdroeg de begonnen belangrijke mijnen slepingsoperaties te voltooien." (Eervolle vermelding Oorlogskruis met Palm aan Carolus Bauwens; "Kwartier-meester Elektrieker" DSB/JX 63).

Onderscheidingen (op blz. 63 van links naar rechts, van boven naar onder):

- Ridder Orde Leopold II op 06.11.1969, met twee gekruiste zwaarden met bovenop een staafje met de jaartallen 40-45 in Zilver, verleend 14.11.1983
- Gouden Palmen Kroonorde 13.11.1964
- Oorlogskruis 1940-45 met Palm verleend 18.07.1946 en een Bronzen Leeuw op het lint van het Oorlogskruis op 11.10.1949
- Distinguished Service Medal (GB) op 20.06.1944, uitgereikt door koning George VI op 28.11.1944 te Buckingham Palace
- Gouden Medaille in de Orde van Leopold II op 14.11.1959²³

²³ Promotie in de nationale orden: de lagere klasse wordt vervangen door de hogere in dezelfde orde en dus niet meer gedragen. Deze regel is vaak niet gekend of misverstaan.

²⁰ Ex HMS Eaglet

²¹ De MMS 188 (ex HMS Effing) was de eerste mijnenveger die werd bemand door Belgen en voer onder het bevel van Lt. Petitjean, (°26.09.1907), kapitein ter lange omvaart. De MMS 188 (later M942) bleef in dienst tot juli 1954.

²² De latere commodore en stafchef van de Zeemacht.



8th June 1944.

Sir,

I am commanded by My Lords Commissioners of the Admiralty to inform you that they have learned with great pleasure that, on the advice of the First Lord, the King has been graciously pleased, on the occasion of the Celebration of His Majesty's Birthday, to award you the Distinguished Service Medal for gallantry in the face of the Enemy and for setting an example of wholehearted devotion to duty which upheld the high tradition of the Royal Navy.

I am, Sir,

Your obedient Servant,

W. J. L. Long

Able Seaman ~~Carl~~olus Bauwens, D.S.M.

M.D.N.-E.M.G.	
RE SECTION	
19 MAY 1944	
C.D.	
No	

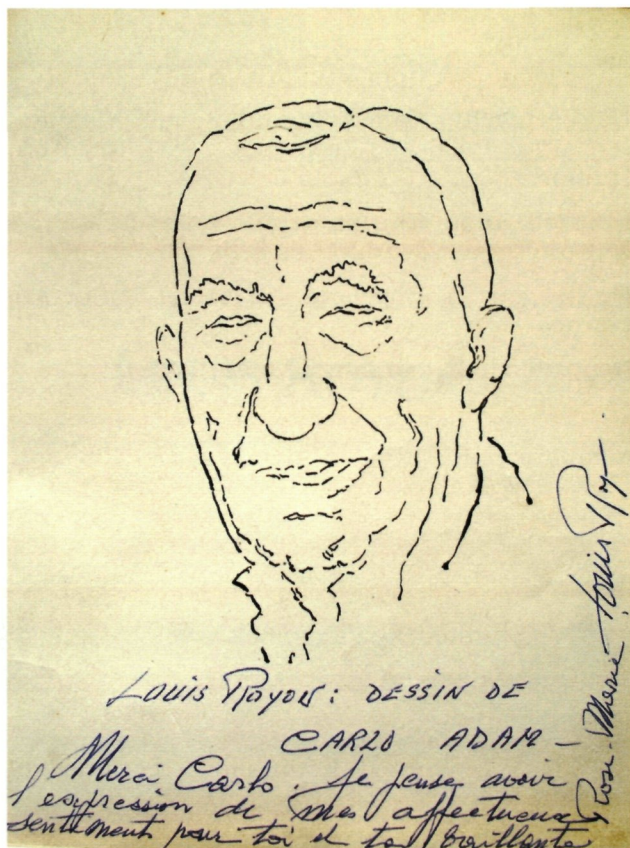
Louis Royon

Artiste-peintre de la mer

Capitaine au long cours

Cap Hornier en 1897

Ostende 1^{er} juillet 1882 - † Waulsort 10 septembre 1968



Louis Royon : dessin de Carlo ADAM, artiste peintre mariniste belge (1928-1994), et ami de Louis Royon.

Première page du livre de A. Berqueman « Louis Royon peintre de mer » appartenant à C. Adam.

La Belgique est le seul pays maritime européen qui ne fait rien pour conserver, mettre en valeur et enrichir le patrimoine constituant l'histoire de sa Marine.

Pour qu'une ère de désintéressement, de puissance évocatrice, de documentation approfondie, de lumineuse harmonie des couleurs, de belle technique, une ère affranchie de snobisme et de veulerie rende à notre pays les artistes que l'idéal maritime exige.

Louis Royon

Il y a trois sortes d'hommes, les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer.

Platon

Extrait du livre 'Louis Royon, peintre de Mer' par A. Berqueman.

Sa Vie

Les Royon sont de vieux Ostendais descendant originairement d'une famille française de marins, armateurs et constructeurs de navires, établis à Ostende depuis la Révolution. Ces gaillards solides comme des chênes, armés et taillés vigoureusement pour soutenir les luttes quotidiennes de l'existence, n'eurent bientôt plus, par des alliances locales avec des Flamandes de très vieille souche, que du sang flamand dans les veines. L'un d'eux, resté à terre, entreprenant et courageux, est signalé dans plusieurs ouvrages sur Ostende parus vers 1850, comme fondateur du 'Pavillon du Rhin', organisation importante et remarquée à l'époque, dont parle l'ancien archiviste d'Ostende, M. L..., dans un de ses ouvrages récents. Cet établissement avait ceci de particulier, que sa terrasse donnait de plain-pied sur l'huîtrière réputée d'Ostende, aujourd'hui disparue, et qu'on pouvait y déguster sur place homards et mollusques¹.

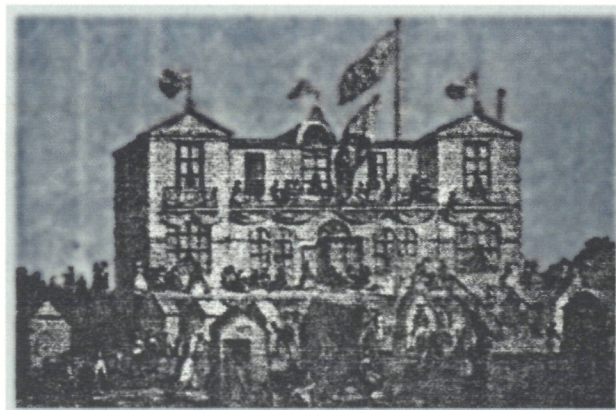


Illustration 1: «Pavillon du Rhin» Ostende

Sous l'intelligente gestion de cet homme énergique, l'exploitation avait acquis une réputation équivalente à celle d'un établissement balnéaire. Son petit-fils, Louis Royon, naquit à Ostende le 1^{er} juillet 1882. Il était sixième, de treize enfants. Son enfance fut plutôt turbulente, il fit sentir très tôt la volonté d'indépendance et l'endurance qu'il allait dépenser au cours de sa longue et dure vie de marin. Atavisme peut-être, la mer l'attirait. Encore enfant, l'école, les murs de la pension qu'il fréquentait étaient déjà des barrières insupportables qui lui cachaient l'océan, les vastes horizons derrière lesquels tant d'aventures pourraient être vécues s'il avait la liberté de pouvoir s'en aller au loin, sur l'un de ces grands voiliers qui, à l'époque, visitaient régulièrement le port d'Ostende.

¹. Dans la première moitié du XIX^e siècle, lors du creusement de ce parc à huîtres et homards, on retrouva la carène d'un navire espagnol avec sa cargaison de pipes en terre cuite ; ces pipes furent vendues sur la place d'Ostende.

Aussi, dès sa plus tendre enfance, le lieu de prédilection pour ses ébats de jeune garçon était le port. Que de journées passées à regarder ces beaux et fins voiliers rangés sous des forêts de mâtures, à détailler les ponts, les gréements, à regarder les vieux marins –qui avaient vu tant de choses et vécu peut-être de prodigieuses aventures– réparer telle pièce du hauban ou de la vergue ou vaquer aux multiples occupations du bord.

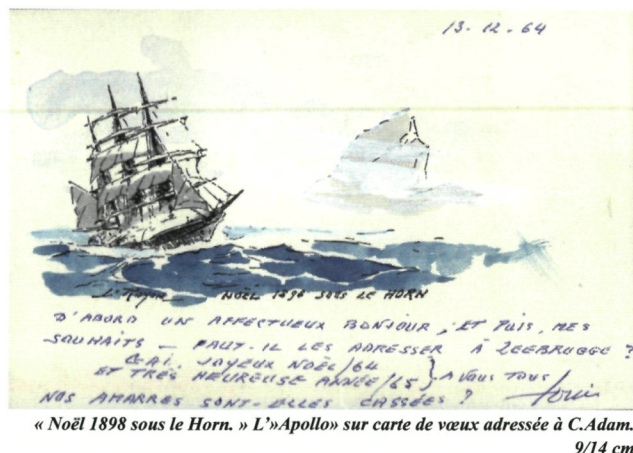


Photo d'un tableau signé Louis Royon. Coll.C.Adam.

Sa mémoire est remplie des souvenirs de cette époque où la vie s'ouvrait devant lui, où il se sentait irrésistiblement attiré par le large et où, hélas !, ses parents imposaient la fréquentation de l'école qu'il acceptait comme un mal nécessaire. Rien ne pouvait résister à ce désir de tenter la grande aventure. Comme Paul-Jean Clays cent ans plus tôt, il sauterait par-dessus le mur de l'école s'il le fallait, mais il ne resterait pas à son banc d'écolier. On devine dès lors les discussions que devait entraîner, dans son foyer, l'affirmation d'une vocation qui ne pouvait plaire à priori à ses parents avertis, eux, des aléas de ce dur métier. Mais l'attitude volontaire de ce gamin éperdu de vie et de liberté, adorant ses parents qui le lui rendaient bien, devait aboutir à forcer la décision. L'enfant voulait partir naviguer? Eh bien soit. Il verrait bien (c'était en 1897), ce qu'est la vie d'un mousse... Et cette année-là, le 30 mars, le jeune Royon se présentait au 'seul maître à bord après Dieu' du trois-mâts barque allemand **Apollo**, le Capitaine Weisse, qui l'engagea pour le prochain départ.



«L'Apollo» sous le Cap Horn. Photo coll. C.ADAM.



« Noël 1898 sous le Horn. » L'«Apollo» sur carte de vœux adressée à C.Adam. 9/14 cm

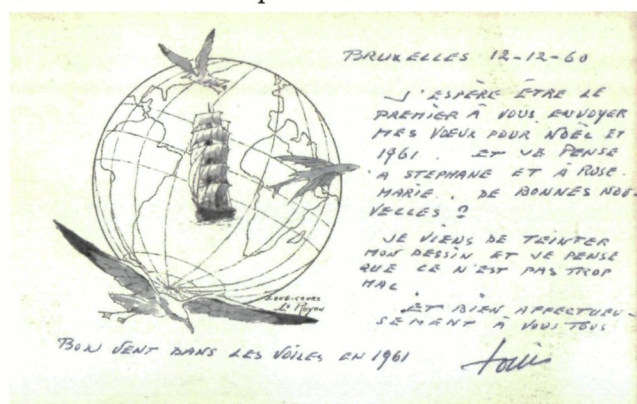
La grande aventure de sa vie était commencée. Vous dire ses joies, ses désillusions, ses plaisirs, les petits services des débuts, les moments pénibles ou heureux qu'il connut à partir de ce jour, n'est pas de mon ressort et ne trouverait pas place ici puisque je me propose seulement d'exposer qui est Royon, et de quelle essence pure proviennent les œuvres si fortes de vérité qu'il nous est donné d'admirer.



«Cap Horn» .L'« Apollo »peint sur le volet de sa maison à Freyr. Photo C.Adam.

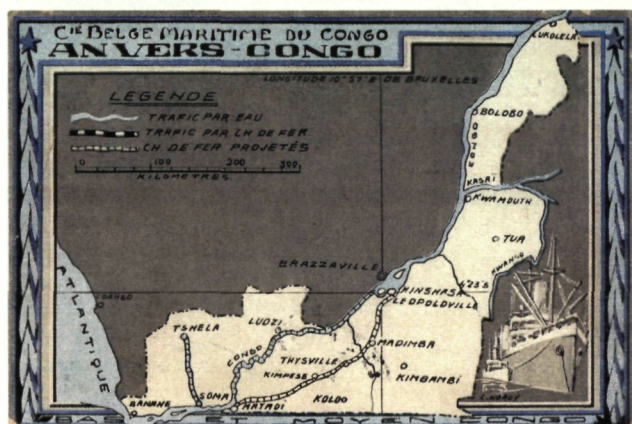
Le commandant Royon a d'ailleurs écrit lui-même ses souvenirs sous le titre 'L'Autre Patrie' –lire l'Apollo–, dans lesquels ses premières impressions de mer sont consignées. Quelques-unes de ses aventures maritimes ont déjà été publiées par M. Albert de Burbure de Wezembeek dans *Le Lloyd Anverso* du 14 janvier 1940. Il nous suffira donc de répéter ici cet article qui résume fort bien l'essentiel de sa vie de marin.

Voici cette brève biographie : « Louis Royon, que Lucien Solvay, le doyen des critiques belges, saluait l'autre jour comme un nouveau Musin est comme ce dernier, né à Ostende. C'est en 1897 qu'il quitta sa ville natale comme mousse à bord du trois-mâts barque **Apollo**. Déjà alors, sans se rendre compte que le Destin l'avait prédestiné pour les plus hautes manifestations de l'Art, notre jeune Ostendais s'amusait, en ses rares moments de loisirs, à dessiner et à peindre avec les très primitifs moyens du bord. Il nous a été donné de voir son ancien coffre de matelot au couvercle orné d'une reproduction du voilier sur lequel il fit, à ses débuts, le tour du monde; naïve ébauche où s'accusait déjà l'acuité visuelle de celui que l'on surnomme aujourd'hui 'le peintre de marine cent pour cent'.



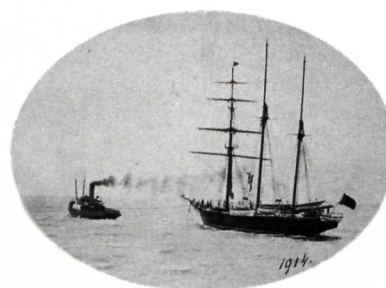
«Long-cours». Carte de vœux de L. Royon, adressée à C. Adam 9/14/40

Après de multiples voyages dans les deux hémisphères (à 15 ans il doublait le Cap de Bonne Espérance), Royon, qui avait obtenu ses divers brevets d'officier au long cours, servit dans les armements Cockerill, Deppe, Alexandre, et la ligne du Congo.



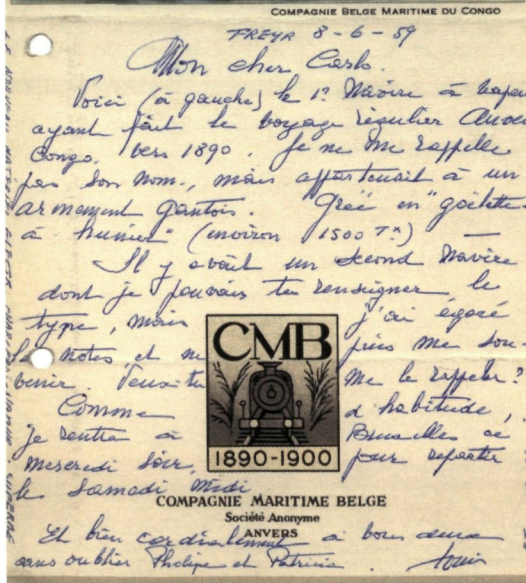
Carte postale CBMC signée L. Noroy (L. Royon) envoyée de Léopoldville en 1926 Coll. C. Adam.

En 1907, il entre dans la marine de l'État, comme lieutenant. Peu de temps après, lorsqu'il fut question de faire passer le yacht **Alberta** de Léopold II sous pavillon belge, Royon fut proposé pour cet état-major d'élite. Pendant la guerre 1914-1918 il obtint le commandement d'un navire de l'État et, désigné pour un stage à Chatham, y obtint rapidement sa licence d'officier artilleur naval.



Une page d'album de Louis Royon (1912, 1914) Coll. C. Adam

Pendant la grande tourmente, sa conduite lui valut la croix maritime de guerre. A l'armistice, commissionné Commandant de la surveillance des Pêcheries de la mer du Nord, Royon exerça cette fonction durant une dizaine de mois, et démissionna lorsqu'on voulut le remettre dans le Service Ostende-Douvres. Il rentra immédiatement dans la Marine marchande et prit le commandement du vapeur **Île de Sumatra**, ancien navire des grands lacs américains, de la Cie Transocéanique d'Anvers. Au retour d'un voyage particulièrement mouvementé, il fut nommé Capitaine d'Armement adjoint à cette compagnie. Après trois mois de cet emploi terrien, au cours duquel il avait été chargé d'étouffer une mutinerie à bord d'un des vapeurs de la compagnie, il reprit la mer et commanda le s.s. **Sierra Roja** en destination des États-Unis, du Brésil et de l'Argentine.



Carte-menu à bord de navires de la CMB.15/24cm Coll. C. Adam.

Le voyage à bord de ce vapeur de 7.500 Tx avec un équipage trié sur le volet politique de l'époque ne fut précisément un doux poème. Des 45 hommes d'équipage, les deux tiers n'étaient guère marins; et au passage de l'équateur, 40 furent baptisés. Avant le départ d'Anvers, le 'pont' et la 'machine' avaient été organisés en 'soviets'. Le **Sierra Roja** n'en fit pas moins un superbe voyage aux deux Amériques et se retrouva à Londres avec son équipage complet, bien amariné. Royon demanda son débarquement et, malgré les insinuations de l'armement, passa le commandement à un collègue. C'était trop d'aventures depuis 1914; le démon de la peinture le dévorait.

L. Royon

MOUSSE	APOLLO		
MATEL.	CRAIGISLA	)	VOILIERS
OFF.	BRUXELLES		CONGO
"	LYS (BEAR)		CARGO
"	" PETER BENOIT "		"
"	BRUGIA		"
"	POESSE ELISABETH		"
"	COCKBRILL		"
LIEUT.	ETAT	DIVERS	DOUVRES
"	"	VILLE D'ANVERS	MURTE
"	"	VILLE D'OSTENDE	VOILIER
CONST	"	GURARE	GO RENOUVEUR
"	"	"	VILLE DE NIEGE (TRoupes)
"	"	"	GO REN.
"	"	ARMISTICE	SWARTE TRIER
"	"	ILE DE SUMATRA	CARGO
"	"	SIERRA ROJA	"

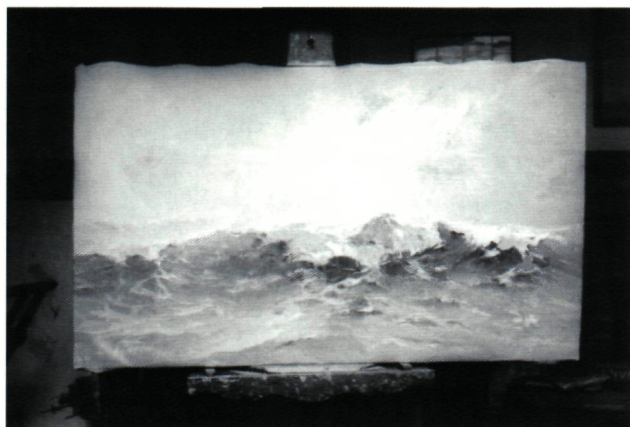
L.Royon écrit quelques grandes étapes de sa vie. Coll.C.Adam

En 1921 il se monta un atelier rue du Méridien à Bruxelles.



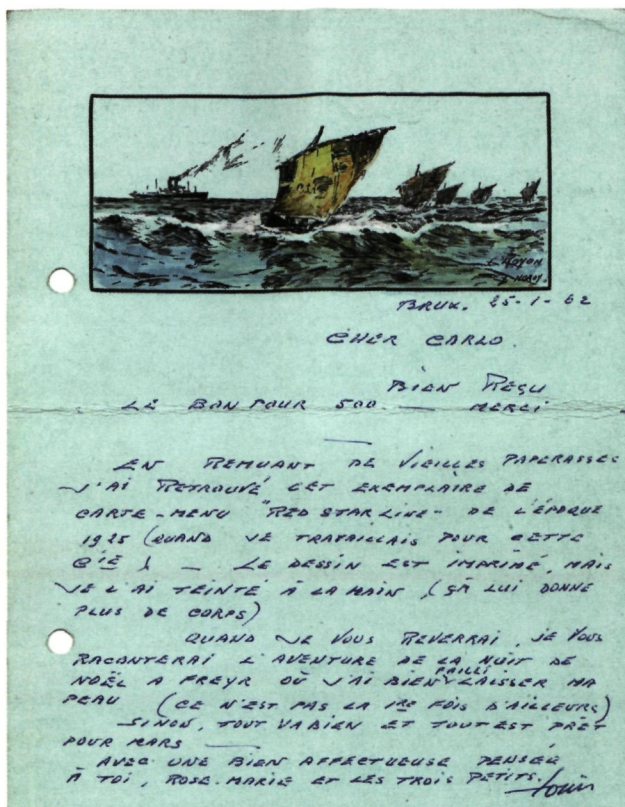
Album photos de L.Royon. Coll.C.Adam.

'Son méridien', disait-il ! Il se met aussitôt en rapport avec les grands armements d'Anvers, la Red Star Line, la Compagnie Maritime Belge, leur présente des projets d'affiches et autres illustrations, et se trouve aussitôt agréé.



Album photos de L.Royon: atelier. Coll.C.Adam





Carte-menu «Red Star Line» datant de 1925. 14/18cm. Coll.C.Adam

En 1922, pour se faire la main, le marin-peintre pousse une pointe au Congo et sur la côte occidentale d'Afrique, dessine, peint, écrit, et à son retour met en valeur sa documentation. En 1924, le sort le rend propriétaire d'un petit yacht ancré à Menton. Seul, il navigue en Méditerranée, remonte le Rhône, le canal de Bourgogne, redescend par l'Yonne, la Seine, reprend la mer au Havre, rentre à Ostende, fait immatriculer son bateau et va pêcher en mer du Nord; il documente le journal *Essor Colonial et Maritime* qui, pendant deux années, imprime ses joyeuses impressions. En 1925, Royon réintègre son studio du Méridien. Il fait un voyage comme passager sur le *Belgenland* de la Red Star Line. Tout en effectuant des travaux d'art publicitaire, il vagabonde le long et au large des côtes belge, hollandaise et française à bord de ses pirogues **Nanouk** et **Alek**. En 1926, il pilote le yacht **Nysdam** de Gand à Cannes, par les eaux intérieures. Ensuite, installe son studio et son domicile à bord du house-boat **Bohème**. Au cours d'un séjour d'un an dans l'île du Levant en Méditerranée, le **Bohème**, resté à Bruxelles, y est pillé et coulé. Cette île de 12 km carrés, autrefois habitée, aujourd'hui abandonnée, envahie par la jungle, fut pour Royon un paradis; charme d'étrange sauvagerie où il laissa errer splendidement ses crayons et ses pinceaux. Rappelé avec insistance par son éditeur d'Anvers, fin 1929, notre Argonaute dut s'établir à Paris, pour l'exécution de travaux publicitaires maritimes. Durant les deux années de son séjour dans la capitale, il ressentit le vide de cette grande ville,

après sa vie intense et insulaire. Heureusement il y eut quelques diversions compensatoires, notamment un voyage à bord du croiseur belge **Zinnia**. De 1931 à 1933, Royon s'encage au 16ème étage du 'Torengelbouw' à Anvers. À 60 mètres il domine toute la ville et surtout le fleuve et le port avec leur vie intense. De temps à autre il s'échappe en mer, à bord des yachts **Squibs**, **Scinthya**, **Zonnekind**, du croiseur **Zinnia** ou du paquebot **Léopoldville**, sans compter une quinzaine annuelle de pêche au chalut en mer du Nord; il s'enorgueillit d'un record à la voile : Flessingue-Cherbourg en quarante heures avec le yacht **Vineta** du Yacht Club de France.



Album photos de L.Royon. Coll.C.Adam.

Toujours il ramène une moisson de notes, croquis, esquisses qu'il exploite pour la création de ses affiches, calendriers, illustrations, ouvrages touristiques maritimes. Ainsi, il développe et perfectionne sa technique de peintre. Les affiches de Royon?

POUR VOYAGER CONFORTABLEMENT ET A BON COMPTE ENTRE
LA BELGIQUE ET L'ANGLETERRE
 PRENEZ LES
NOUVEAUX ET LUXUEUX PAQUEBOTS A TURBINES
 DE LA LIGNE

OSTENDE DOVER

VOYAGES A PRIX RÉDUITS

	OSTENDE-DOUVRES et retour		OSTENDE-LONDRES et retour	
	1ère CLASSE	2ème CLASSE	1ère RAT. 2ème RAIL	2ème RAT. 3ème RAIL
A. Billets d'excursion de 17 jours dont 6 l'occasion de certaines fêtes (voir affiches spéciales)	166	119	331.50	262.50
B. Billets « Week-End » dans le vendredi, samedi et dimanche, valables jusqu'au mardi suivant (Déserte de correspondance)	166	119	331.50	262.50
C. Billets d'excursion de 2 jours entre Ostende et Douvres, dans le 1er ou le 31 octobre (Déserte de correspondance)	166	119	331.50	262.50

Plus d'infos : Informations touristiques et maritimes, 100 rue de la Capitale, 1000 Bruxelles

Affiche publicitaire pour revue. Coll.C.Adam.

Dans ce domaine il fait preuve d'une connaissance approfondie de la composition et de cette synthèse du trait qu'il importe de conduire avec précision et ampleur pour imposer le sujet à l'attention du passant.



*S/S «Princesse Josephine-Charlotte» ligne Ostende-Douvres.
Carte postale, 9,5/14cm. Coll. C.Adam*

Son coloris audacieux et de bon goût, aidé de ses connaissances navales, honorent sa signature qui couvre magnifiquement son travail. Un des membres fondateurs de la Société belge des Peintres de la Mer, il abandonna graduellement l'art publicitaire pour se consacrer uniquement à la peinture de Mer ».



*S/S «Prince Léopold» ligne Ostende-Douvres. Carte postale 9,5/14cm.
Coll.C.Adam*



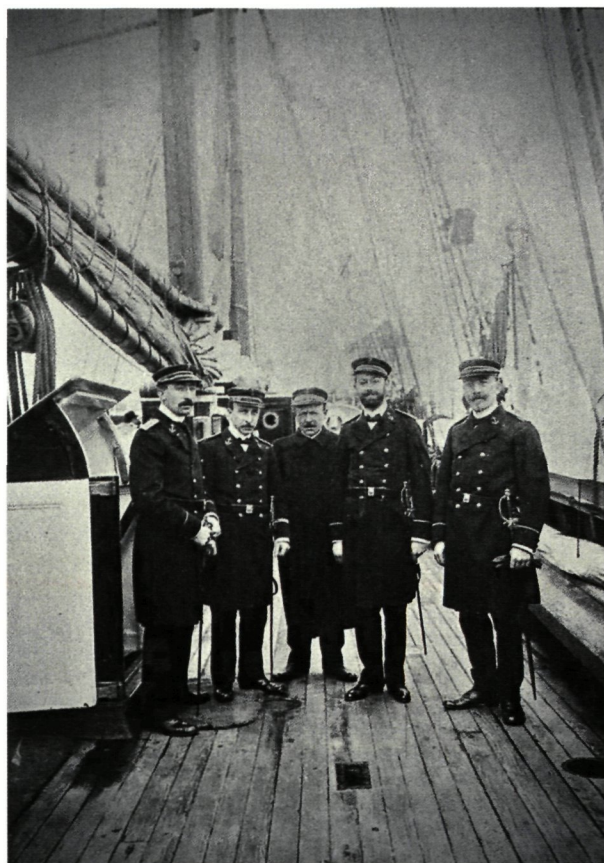
*S/S «Princesse Astrid» ligne Ostende-Douvres.
Carte postale 9,5/14cm. Coll.C.Adam*



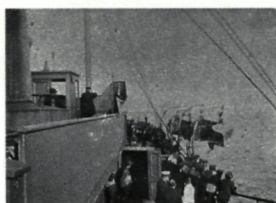
«Cargo échoué», Huile sur toile .30/50cm. Coll.C.Adam.

Ajoutons encore que Royon fut promu lieutenant au long cours le 7 avril 1900, à l'âge de 17 ans et 10 mois, ce qui doit constituer un record belge de précocité. Qu'il obtint la bourse d'études après un concours où il fut classé 2ème sur

20, et que pour l'examen éliminatoire d'entrée à la marine de l'État, il fut, en 1907 parmi les trois candidats admis.



Photos de l'album de Louis Royon Coll.C.Adam



Photos de l'album de Louis Royon. Coll.C.Adam. - 1916 transport de troupes (Ville de Liège?)

En 1937, il est nommé délégué de la Belgique auprès de la Commission internationale de Non-Intervention lors de la guerre civile espagnole. Il établit ses quartiers pendant une année à Douvres et ensuite, jusqu'en 1939, à Sète, dans le Golfe du Lion, où il est promu chef d'état-major de l'Amiral V. S.... Il vit alors activement une vie officielle, partie à terre, partie en mer, en compagnie de commandants allemands et d'amiraux anglais. Son travail y est important, « depuis mon arrivée à Douvres, m'écrit-il, le 31 mai 1937, nous avons contrôlé 90 navires à destination de l'Espagne, hier nous en avions 9 ». Ce chiffre était monté à 800 quand la guerre civile prit fin. Nous entretenions une correspondance suivie où il est autant question de son art que de sa vie locale, bien que « quand je ne serai plus dans la non-intervention je pourrai m'expliquer librement; nous voyons et observons beaucoup ici, mais nous ne devons exprimer aucune opinion ». Évidemment, à cet étonnant carrefour des hommes et des idées politiques qu'est la non-intervention, où la contrebande des armes s'essayait sur une grande échelle, Royon se trouve placé à un

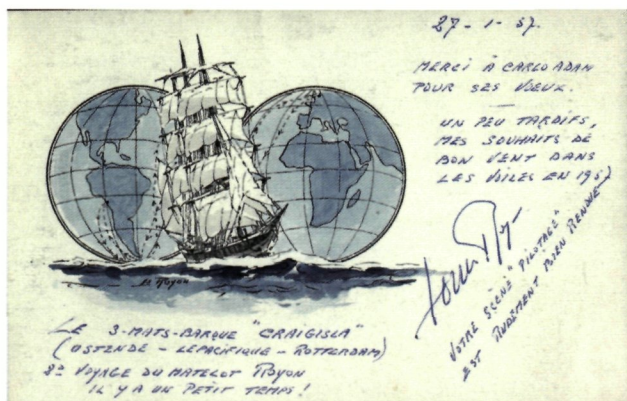
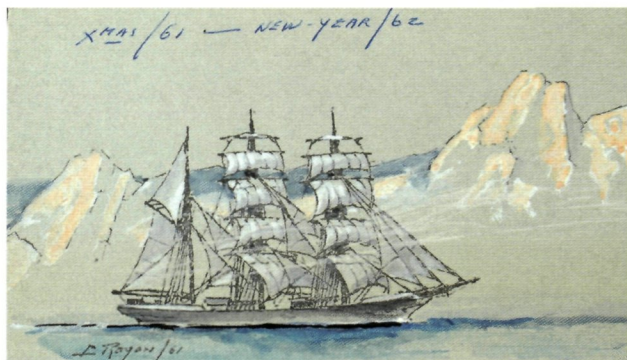
observatoire exceptionnel ! Parlant le français, l'anglais, le flamand, l'allemand et suffisamment de suédois et d'espagnol pour se tirer d'affaire, il est constamment en rapport avec des équipages et des officiers anglais, allemands, français, italiens, de toutes nationalités, qu'il visite dans leurs propres navires, donc chez eux. Il observe beaucoup, et les hommes, et leurs caractères nationaux. Il compare... Dès octobre 1937, il est porté à l'ordre du jour du Comité de Non-Intervention pour services rendus, avec élargissement de pouvoirs et...très substantielle augmentation de traitement. Quand le marin, tout comme le peintre entreprend quelque chose, il le fait bien.

De retour à son atelier, à la fin de 1939, Royon reprend ses pinceaux, la tête remplie d'une nouvelle moisson de souvenirs de la mer du Nord, de la Manche et de la Méditerranée, et pendant une année, fixe sur la toile les impressions des trente mois qu'il vient de passer en contact avec les flots verts et bleus.



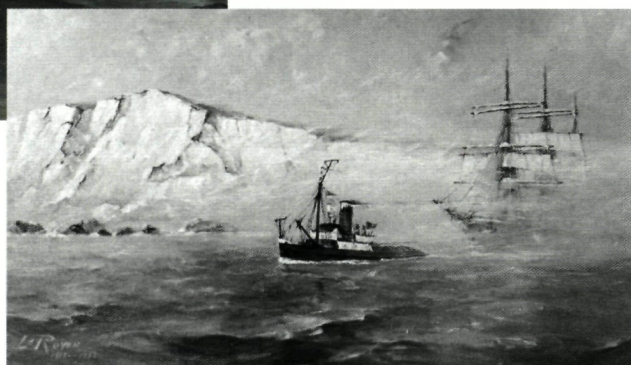
«Grain», Yacht Wielingen, huile sur unalut 29/39,5 cm. Coll.C.Adam

Comme vous avez pu le lire, cette 'vie de peintre' est plutôt exceptionnelle. Tout au long de sa carrière, l'aventure, où le risque était fréquent, en fut la trame de fond. S'il fallait entrer dans les détails de cette existence, raconter comment, après son retour de Glasgow, le trois-mâts **Apollo** ayant repris la mer pendant une absence fortuite de Royon qui se trouvait à Amsterdam sans argent, se perdit corps et biens, dire ses nouvelles aventures à bord du trois-mâts anglais **Graigisla**,

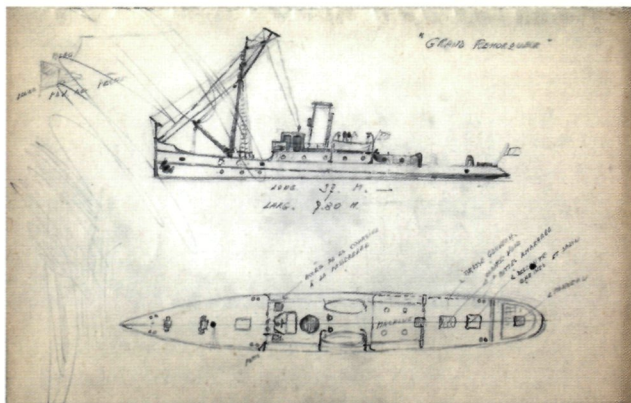


Le «Graigisla». Cartes de vœux de L. Royon adressée à C.Adam. 9/14cm

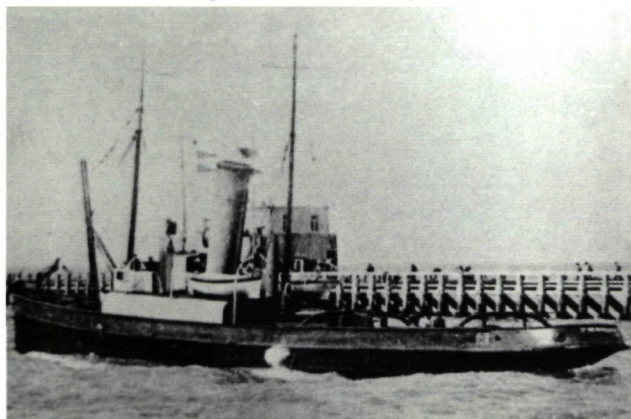
comment en 1915 il commandait le **Grand Remorqueur** de l'État en Manche et mer du Nord et en Atlantique par les champs de mines, j'aboutirais à un volume complet et non aux quelques pages que je veux consacrer à ce peintre exceptionnel. C'est alors à ses mémoires qu'il faudra se référer. Je vous l'avais dit en commençant, Louis Royon n'est pas un homme ordinaire.



Sauvetage du Pinmore par «Le Grand Remorqueur» commandé par L.Royon. Photo Coll.C.Adam



«Le Grand Remorqueur» dessin de Louis Royon. 18/28cm. Coll.C.Adam



«Le Grand Remorqueur» Photo album de L.Royon

L'Homme et l'Œuvre

L. Royon est un mariniste de la grande tradition classique. Ses sujets sont ceux des maîtres hollandais du XVII^{ème} Siècle, de Clays, Schaeffels ou Musin au XIX^{ème}, transposés dans notre époque, mais la différence entre les conceptions esthétiques d'hier et d'aujourd'hui est telle qu'elle interdit toute possibilité de comparaison directe entre leurs manières. Un point commun capital établit cependant la liaison au travers du temps entre ce passé et les marines du maître contemporain : la recherche de la sensation de la vérité. Ainsi, par la connaissance méticuleuse que L. Royon possède du navire, la sincérité avec laquelle il peint leurs belles architectures dans leur élément, tantôt calme, tantôt déchaîné, par ciels livides ou éclatants, 'il est directement le continuateur de leur œuvre'.



«Cinq mâts-barque R.C. Rickmers» Huile sur bois. 36,5/44cm. Coll.C.Adam

Par ailleurs, notre sensibilité demande actuellement à l'artiste davantage une impression d'ensemble, plutôt qu'un ensemble de détails fouillés. La manière de traiter un sujet est de ce fait beaucoup plus large, alors qu'autrefois le peintre tendait à reproduire l'effet de l'image sur la rétine. Mais il subsiste en commun la recherche des plus beaux effets par les jeux de lumières, les belles mises en page et les atmosphères choisies. L. Royon, dans ses œuvres, respecte la réalité, établit toujours rigoureusement son destin; il reste ainsi noblement dans la tradition solide des grands interprètes de la nature.



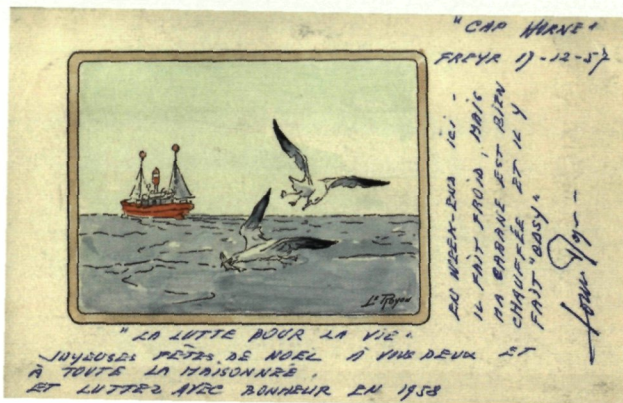
«Temps de Cap Horn» 1952. Huile sur unalut 22/34 cm Coll.C.Adam

Et quels sujets il nous est donné d'admirer? En dehors des bateaux, du petit crevettier au navire de guerre en passant par toute la gamme des pêcheurs, les grands voiliers d'autrefois, les bouées, les yachts, les navires de services de l'État, rien n'est étranger à L. Royon de ce qui peuple les mers.

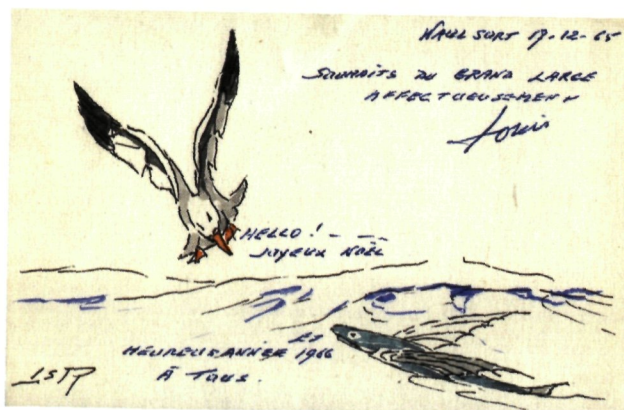


«H.M.S. Hood» en Atlantique Nord: exposé à «La Toison d'Or» 12/1939, ensuite détruit
Photo album de Louis Royon. Coll.C.Adam

Il a peint, d'une manière bien originale et comme seul un marin peut le faire, toute la faune : mouettes, goélands, fous de Bassan, stercoraires, pingouins, albatros...; requins, poissons volants observés dans leur élément; jeux et sauts de dauphins, chassant le poisson volant; oiseaux de mer se disputant une proie en plein vol.



«Lutte pour la vie» carte de vœux 9/14cm. adressée à C. Adam.



Carte de vœux 9/14cm. adressée à C. Adam

Ces sujets si caractéristiques ne sont pas les moindres dans son œuvre déjà si vaste. Il évoque aussi la navigation d'autrefois, entre autres, le Zwyn au XVème siècle (avec balises et 'tours à feu' de l'écluse, Sint Anna ter Muiden, Knokke),



Huile sur toile 60/40 cm. 1957 Coll. C. Adam

Il peint en connaisseur le balisage des passes des côtes, les bateaux-phares, et tout le jeu des bouées qui veillent à la sécurité des navires. Il faut être marin et avoir passé sa vie en mer pour concevoir de pareils sujets.



Photos de C. Adam.



Photo coll. C. Adam.

les bateaux de l'époque de la Compagnie d'Ostende, ceux de Vasco de Gama ou de Christophe Colomb.



Carte de vœux 9/14cm. adressée à C. Adam

Ses connaissances météorologiques et cosmographiques, loin de nuire à la beauté de ses expressions picturales, ne font qu'amplifier leur séduction : cumulus ou stratus, grain ou crachin, dans les Océans aux profondeurs abyssales comme sur les hauts-fonds de notre mer du Nord; vents alizés, ouragans des latitudes extrêmes boréales et australes, calmes tropicaux.

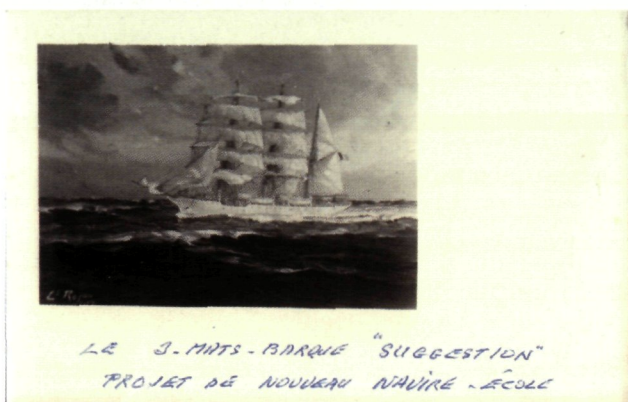
Par son coloris, claire et lumineux, L. Royon est un Flamand de race et d'instinct; il n'a jamais subi l'influence de qui que ce soit, sinon celle de la nature. Il admire sans réserve Thomas Somerscales, dont le *Off Valparaíso* qui vient de passer de la Tate Gallery de Londres au Musée Maritime de Greenwich, constitue à ses yeux un summum de perfection de peinture du grand large. L. Royon est un autodidacte, qui s'est mis à peindre comme si rien n'avait existé avant lui. Il a créé sa manière comme les Hollandais ont créé la leur, spontanément. C'est un retour aux sources, une sorte de purification de la peinture après tant de déchets qu'elle nous a donnés au cours de ce XXème siècle. L'œuvre de L. Royon est de cette essence solide. Jamais au cours de sa vie de peintre, il n'a fait une concession quelconque aux modes du jour, aux chapelles sans nombre qui se sont forgées au cours de ces cinquante dernières années. Il a vu naître et s'évanouir dans l'oubli, bien des spéculations artistiques et ...financières. L. Royon s'est contenté, étant le seul mariniste belge contemporain exclusivement peintre du large, de conduire son art vers une évolution qui tend à perfectionner le sens de la vérité comprise par un solide

tempérament de peintre dans le sens plus sain du mot. Il fallait des 'moyens' pour atteindre ce but élevé, des dons extraordinaires, dont la persévérance, que L. Royon possède. Grâce à cette somme de qualités, notre génération peut admirer ce fait exceptionnel : dans le pays si peu maritime qu'est la Belgique, un peintre se donne entièrement à l'évocation des sujets du large. Il nous donne des œuvres réellement imprégnées de cette atmosphère spéciale et tend progressivement à la perfection par l'amélioration de la qualité de son métier. Sera-t-il dit que, comme nous n'avons eu qu'un seul grand mariniste au XIXème siècle, Clays, nous n'aurons qu'un seul grand interprète du large au XXème, L. Royon.

Son destin est précis, si merveilleusement précis qu'il n'a pas besoin, s'il le désire, de grandes surfaces pour rendre ses impressions. Il a cependant peint nombre de toiles de grand format –et je songe ici à quelques belles évocations de l'**Apollo** et de nos navires-écoles– qui se trouvent toutes dans des collections privées.

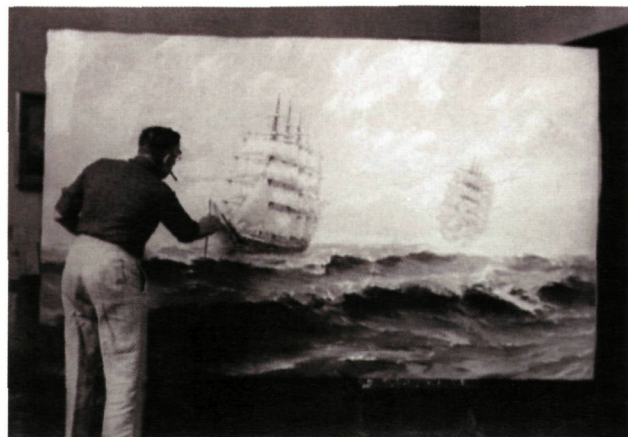


«Mercator» 1950. Huile sur unalut 18/23 cm Coll.C.Adam



Le « Suggestion » Carte postale. Coll.C.Adam

La plus grande de ces toiles, atteignant deux mètres sur trois, une splendide interprétation, Les derniers grands voiliers, se trouve à Bruxelles dans la collection d'un industriel, yachtman bien connu, M. L... Il fallut démonter le châssis du tableau pour pouvoir l'introduire dans la maison !



Album photos de Louis Royon. Coll.C.Adam

Mais L. Royon peut, sur de très petites surfaces, arriver à rendre de grands horizons, infiniment profonds. Il peint alors des scènes de mer, finement ou largement traitées, sous de beaux ciels, avec des lumières si propres à la haute mer, et si caractéristiques, que l'on ne peut s'empêcher de songer à la qualité, transposée en marine, d'un Teniers, d'un Wouwerman ou d'un Madou.



«Attendant le changement de marée» 1957, huile sur toile 12/18cm. Coll.C.Adam



«Flamand des vagues» 1951 huile sur unalut 23/32cm. Coll.C.Adam

Mais c'est particulièrement sur le plan de la lumière que se détache l'œuvre de L. Royon. Nul comme lui ne rend avec autant de vérité toute la beauté d'un ciel diapré, d'un calme couchant, d'un contre-jour, d'un effet de nuit ou d'une violente lumière de plein midi. Ses ciels sont toujours d'une particulière beauté. Il y a, dans cette partie de ses œuvres, la 'marque' de L. Royon, bien personnelle. Turner a réalisé des effets de lumière extraordinaires, qui malheureusement n'étaient pas toujours vrais. Turner, grand peintre, mais qui n'était pas marin, établit dans certaines de ses marines parfois enlevées à la diable, des éclairages fantastiques, qui déroutent l'observateur de la nature et s'adressent exclusivement au visionnaire. L. Royon serre la vérité de plus près, ce sont davantage des impressions vécues qu'il rend, par un retour direct aux sources de l'inspiration. Et c'est pourquoi ses œuvres, bien que n'adoptant pas la forme méticuleuse de l'art ancien, rappellent la conception que les maîtres d'autrefois se faisaient de la marine. *L'Île de Farne* de Turner et *Au Large de Valparaíso* ou *Avant la Tempête* de Somerscales, sont trois exemples typiques de ces réalisations de la peinture marine. J'opte sans hésitation pour le réalisme splendide d'un Somerscales; ceux qui ont vraiment vécu les impressions du large n'hésiteront pas non plus. Est-il nécessaire, comme tant de peintres contemporains de vouloir faire 'mieux que la nature', de créer artificiellement, sous prétexte de lyrisme interprétatif, des visions fantastiques et déformées? La nature n'est-elle pas suffisamment belle telle qu'elle est². L. Royon, marin, pour qui la peinture à sa période des débuts n'est qu'un violon d'Ingres, s'aperçoit par le jugement d'autrui que sa conception

et ses réalisations de marines plaisent. Au cours d'un séjour en Angleterre il expose pour la première fois et voit sa peinture appréciée par des gens qui connaissent les choses de la mer. Alors, pourquoi pas? Il est si plaisant de peindre, de créer, de voir sortir du néant l'image d'un bateau voguant en pleine mer sous un ciel bleu de Méditerranée ou sur les flots glauques de la mer du Nord, de fixer un vol gracieux de mouettes, comme il en a tellement vu, et comme il en voit encore constamment dans sa vie de marin.



Photo Coll.C.Adam

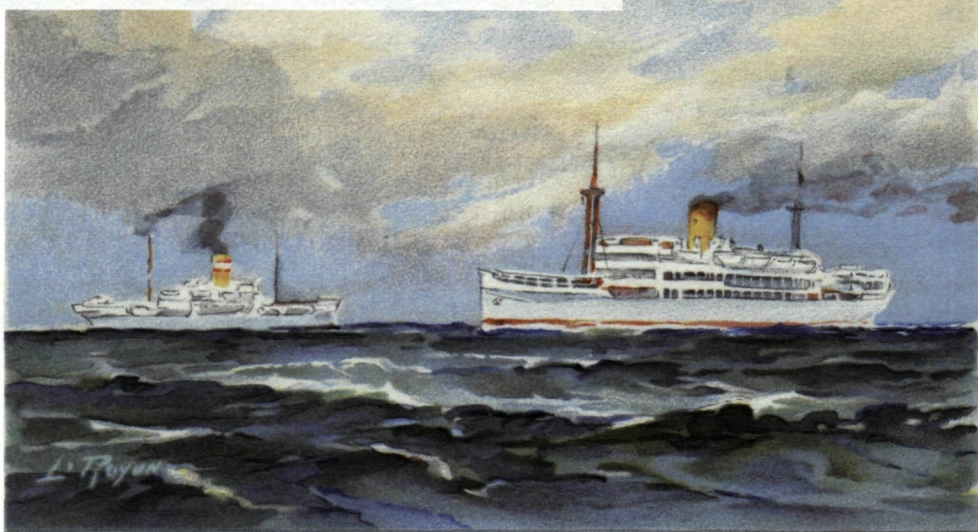
L. Royon va se laisser balancer entre la vie du marin et la vie du peintre. Dès 1921, il installe son studio rue du Méridien à Bruxelles, comme dit plus haut. Il part au Congo en 1922, revient à son studio, repart par rivières et canaux, puis pêche en mer. Il mêle la vie de marin à celle du peintre. Les sociétés de navigation ont remarqué son réel talent. Il orne d'aquarelles d'importants ouvrages de la Compagnie Maritime Belge. On lui commande des affiches, qu'il exécute en grand nombre, avec brio remarquable, et qui

2. L'histoire de l'art dans le passé, non moins que l'histoire de l'art d'aujourd'hui, est là pour attester la puissance de plus en plus invincible de la simple et touchante vérité. Que deviennent au bout de quelques années, que sont devenues, dans tous les temps, la plupart des œuvres que dictèrent seuls l'habileté, les formules d'école ou le caprice du moment? Et combien, par contre, triomphent et grandissent à travers les siècles, les maîtres qui se sont appuyés sur la réalité, en y mêlant, comme firent les peintres du Nord, la sève d'un tempérament, ou comme firent les gothiques, la sublime candeur d'un cœur ingénu! (L.S.)



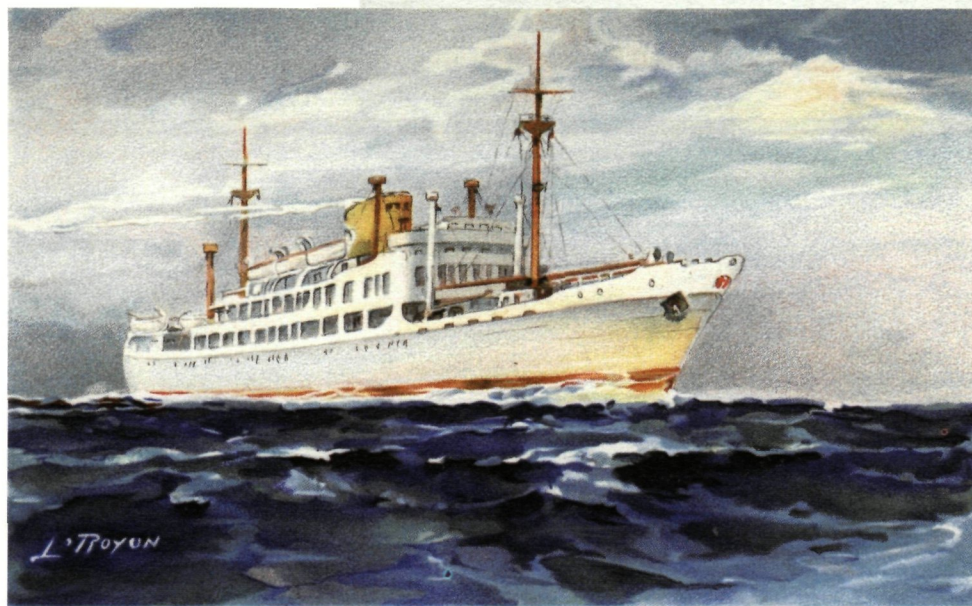
DÉCOUVERTE DU CONGO PAR DIEGO CAO

«Découverte du Congo par
Diego Cao-1486»
carte-menu CMB
Coll.C.Adam



CIE AFRICAINE DE NAVIGATION — CIE BELGE MARITIME DU CONGO

M.V. «Baudouinville»
type actuel : illustration
carte- menu CMB 1952.
Coll.C.Adam



M.V. " BAUDOUINVILLE " TYPE ACTUEL

«Cie Africaine de Navigation-
Cie Belge Maritime du Congo»
Carte-menu CMB 1922.
Coll.C.Adam

resteront parmi les mieux
faites dans ce domaine
publicitaire.

Ses réalisations sont
classées hors pair et aux
concours où il participe,
c'est toujours lui qui enlève
la palme³. C'est que peu
d'artistes sont capables
comme lui de 'faire navi-
guer' un bateau, voler ou
nager mouettes ou pois-
sons.

(à suivre)

Bernard Clarenne

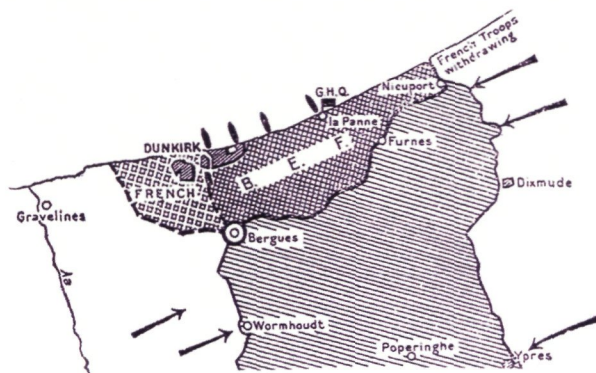
3. Il y a trace de l'un de ces concours –pour
la ligne Ostende-Douvres– dans le n° 115 de
Wandelaar, juillet 1932. Trois grandes repro-
ductions y montrent les œuvres de trois pein-
tres, membres de la Société belge des Peintres
de la Mer, qui participèrent à ce concours.
L'envoi de L. Royon fut primé, et édité. Dans
son appréciation, le jury retenait notamment
'une affiche d'une valeur artistique indiscu-
table'

Sands of Glory

De Panne in het brandpunt van 'Operatie Dynamo'

Deel II : De laatste dagen van De Panne

In deel I zagen we hoe de BEF (British Expeditionary Force) langs onze kust in de val zat en opperbevelhebber Lord Gort vanuit zijn hoofdkwartier in De Panne de Operatie Dynamo leidde.



Montgomery verdedigt de laatste schans

Woensdag 29 mei. Een concentratie van legers is samengestroomd op de lijn Gravelines-Veurne-Nieuwpoort. Ten noorden daarvan, de omsingelde Franse troepen in de westelijke sector Gravelines en Bergues, en in de oostelijke sector, tussen Bergues en Nieuwpoort, de drie legerkorpsen van de BEF die vanop de stranden moeten inschepen. Ten zuiden van die lijn zijn de Duitse panters en infanteristen als volgt opgesteld:

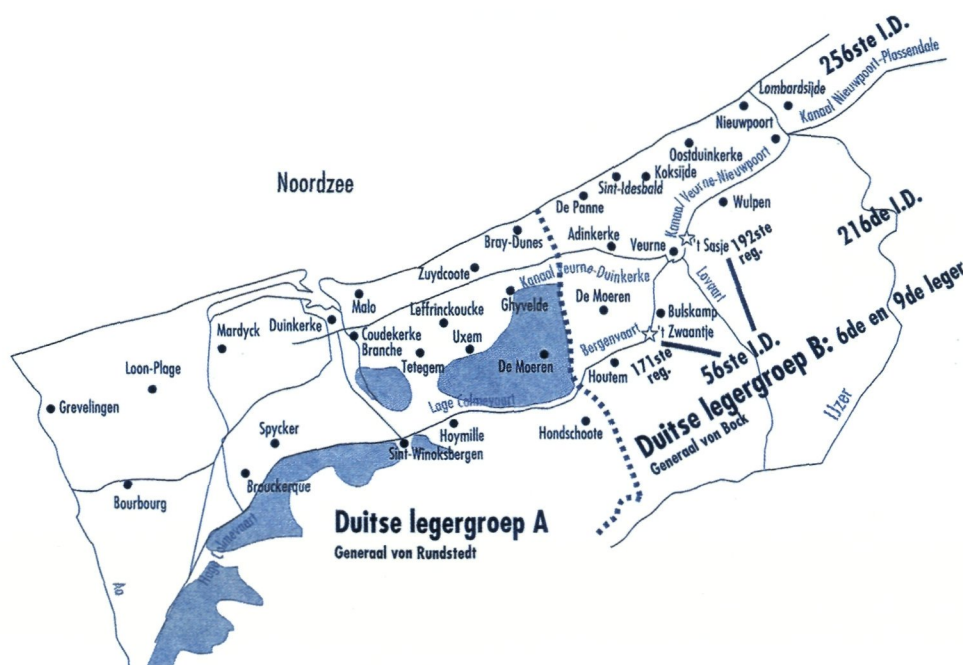
- aan de westelijke sector Legergroep A van generaal von Rundstedt, die vier legers telt nl. het 2de, het 4de, het 12de en het 16de Leger; samen 70 divisies waaronder de SS- regimenten Leibstandarte Hitler en Gross Deutschland;

- aan de oostelijke sector Legergroep B van generaal von Bock; deze groep bestaat uit twee legers, het 9de Leger van von Klücher en het 6de van von Reichenau.

Het zijn de twee divisies van het 9de Leger (de 56ste en de 216de Infanteriedivisies) die naar de Belgische stranden zullen oprukken. De 56ste Divisie staat vóór Veurne en telt drie infanterie-

regimenten (het 171ste, het 192ste en het 234ste) plus een artillerie- en een pioniersregiment.

Om de inscheping van de BEF mogelijk te maken, moet de 3de Divisie van het Tweede Britse Legerkorps de sector Veurne-Koksijde-De Panne verdedigen. Generaal Bernard Montgomery voert het bevel over deze divisie, 1.300 man sterk. Hij zal later beroemd worden om zijn veldtochten tegen het Afrikakorps van Maarschalk Rommel. Montgomery vestigt zijn hoofdkwartier naast de Paterskapel van De Panne. Hij moet er zijn sector als een vesting inrichten en er minstens drie dagen standhouden. In de nacht van 29 op 30 mei betreft hij zijn stellingen langs de vaart die loopt van Veurne naar Nieuwpoort. Vanaf 29 mei wordt daar fel gevochten. Het Duitse 192ste infanterieregiment valt op 30 mei Veurne, voor-



post van De Panne en Duinkerke, aan. De verliezen zijn aanzienlijk aan beide kanten. Voor De Panne nadert nu het einde.

Het einde nadert

We weten dat Lord Gort op 28 mei zijn hoofdkwartier in De Panne heeft opgeslagen. Het is daar ook tot het einde gebleven. 's Anderendaags komt generaal Brooke, bevelhebber van het Tweede Britse Legerkorps dat hier moet inschepen, het strand bezoeken waar zijn troepen op evacuatie wachten. Het zicht is er apocalyptisch: het strand ligt bezaaid met achtergelaten kanonnen, machinegeweren, munitie, gevechtswagens

en legermateriaal allerhande. Een zwarte rookwolk overdekt het hele strand en de bruggenhoofden die met bommen en artillerievuur worden bestookt. Lijken vliegen de lucht in en ploffen als ontworpen poppen neer. Ook de straten van De Panne zijn één groot kerkhof van achtergelaten legermateriaal. Een hallucinant spektakel!



Generaal Brooke is sterk onder de indruk en wordt naar Engeland teruggeroepen. Montgomery neemt dan op 30 mei het bevel over het Tweede Legerkorps over. Op de middag van die 30 mei houdt Lord Gort zijn laatste briefing op zijn hoofdkwartier van De Panne. Zijn er aanwezig: generaal Barker van het 1ste Legerkorps en generaal Montgomery, de nieuwe bevelhebber van het 2de Legerkorps. Lord Gort leest er het telegram voor met de laatste instructies van Londen. Hij moet de huidige linie van de schans tot het uiterste verdedigen om dekking te geven aan de evacuatie die nu volop aan de gang is. Volgens het plan van het ministerie van Oorlog moet Lord Gort zijn 2de Legerkorps in de nacht van 31 mei op 1 juni terugtrekken. Na de briefing besluit hij het bevel over het 1ste Legerkorps aan generaal Alexander toe te vertrouwen en generaal Barker naar Engeland te sturen. Voor De Panne nadert nu de laatste nacht.

De laatste nacht

De Duitsers hebben echter het telegram onderschept en weten nu dat de Britten de Nieuwpoortvaart zullen opgeven en in de nacht van 31 mei op 1 juni vanaf 02.30 u., in drie golven, hun laatste troepen in De Panne en Bray-Dunes op mijnenvegers zullen inschepen. Zij willen dat absoluut verhinderen en de hele artillerie van de 56ste Divisie beschiet de ganse nacht door, vanuit

drie kanten tegelijk, De Panne, zijn strand en alle toevoerwegen daar rond. Er vallen van Duitse zijde niet minder dan 2.050 granaten. Britse batterijen schieten onophoudelijk terug. Het wordt een lange, helse nacht met heel wat doden.

Intussen is het 171ste Infanterieregiment op 31 mei de Bergenvaart overgestoken en dringt het 192ste Infanterieregiment in de vroege morgen van 1 juni Veurne binnen. De laatste Britse compagnie, de Grenadier Guards, verlaat de stad om 02.30 uur en marcheert naar het strand van De Panne waar nog 6.000 Britten wachten om in te schepen aan boord van een drietal schepen. Bij de hoogwaterlijn verzameld schieten ze met hun geweren in de lucht om de aandacht van de schepen te trekken. Maar aangezien de pieren uit elkaar beginnen te vallen, krijgen ze de opdracht naar Duinkerke te trekken.

De beschieting van De Panne is zo hevig dat burgemeester Léon Demailly aan Lord Gort voorstelt zijn gemeente aan de Duitsers over te geven. De generaal weigert. Maar de Duitsers naderen en Lord Gort vertrekt, samen met zijn ordonnansen, langs het strand naar Duinkerke waar hij tegen de dageraad van 1 juni aankomt. Aan boord van een torpedojager belandt hij diezelfde dag nog in Dover. Het gros van de Britten is nu uit De Panne vertrokken en burgemeester Demailly gaat, samen met zijn politieofficier, de Duitsers die vanuit Adinkerke aankomen tegemoet en geeft zijn gemeente over.



Het einde

Samen met mijn ouders en een 20-tal vluchtelingen lig ik die nacht verscholen in de kelders van 't Kasteeltje in de Veurnestraat. De granaten fluiten onophoudelijk boven ons terwijl de vluchtelingen luidop aan het bidden zijn. Met hels lawaai ontploft een granaat in de keuken juist boven de kelders. We worden gedompeld in een verstikkende stofwolk, maar blijven gelukkig ongedeerd. Plots horen we een akelig geratel: de eerste Duitse pantservoertuigen van de 216de Infanteriedivisie dringen langs de Veurnestraat De Panne binnen. De Britten hebben er verschillende versperringen aangelegd met vrachtwagens en daar weerklinkt telkens hevig mitrailleurvuur. Het is 4 uur in de morgen. « Daar zijn ze », zegt mijn moeder.

De Duitse voorhoede dringt al vechtend tot het strand door. Een laatste Brit tracht er nog in zee te vluchten met een roeiboort. Hij wordt gevangengenomen samen met een 80-tal anderen die daar nog zijn. De Panne, laatste Belgische schans van Operation Dynamo, is gevallen. Het is 11 uur: al zingend defileert een troep Duitse soldaten triomfantelijk door de straten. Voor de circa 24.000 Britten die via De Panne hun redding vonden, was het echter een bittere nederlaag geworden.

Epiloog: Sands of Glory

Na de val van De Panne rukte de 56ste Duitse Infanteriedivisie verder naar het westen op en veroverde achtereenvolgens de inschepingstranden van Bray-Dunes, Zuydcoote en Malo-les-Bains. Op 4 juni om 10.30 uur geeft de Franse generaal Beaufrère Duinkerke over aan generaal von Cram. Het laatste schip, vermoedelijk de Princess Maud, verliet de haven om 01.50 uur a.m. Aldus meldt de Britse Admiralty pas op 4 juni om 14.30 uur: 'Operation Dynamo is now completed'.

In totaal werden officieel 338.226 soldaten naar Engeland geëvacueerd tijdens de Operatie

Dynamo, waarvan 239.446 vanuit Duinkerke en 98.780 van op de stranden. Daar er voordien al zo'n 28.000 geëvacueerd waren zouden in totaal 224.595 Britten, 123.095 Fransen en circa 16.000 Belgen en Nederlanders de schans over zee ontvlucht zijn. De BEF verloor 68.111 man aan gesneuvelden, gewonden en krijgsgevangenen (40.000), waaronder 243 doden in De Panne. Daar sneuvelden ook 20 Franse en 10 Belgische soldaten. Ze zijn allen op het militair kerkhof van De Panne begraven.



Officieel namen 848 schepen aan de operatie deel. Volgens anderen 1.040, zelfs 1.210. Daaronder o.m. 1 kruiser, 56 torpedojagers, 11 korvetten, 38 mijnenvegers, 15 torpedoboten, 230 treilers en 65 Belgische vissersvaartuigen. De RAF verloor 171 vliegtuigen.

Duitsland vergeleek Operatie Dynamo met de aftocht van Napoleons verslagen leger uit Rusland. Voor de Fransen werd het 'Le miracle de Dunkerque'. De Britten, van hun kant, bestempelden deze grootse militaire operatie als 'roemrijk' en de inschepingstranden, waaronder De Panne, als 'Sands of Glory'.

Henri Rogie

Les nouveaux Cap-horniers



Valparaíso

Chili 2010

©Fr. Philips

On se souviendra qu'aux XIX et XX^{ième} siècles les grands 3 mats-goëlettes, 4 mâts-barques et 5 mâts-carrés étaient nombreux à affronter les *howling fifties* et doubler le Horn avant de remonter le long du Chili, aidés par les courants de Humboldt portant au Nord, et atterrir dans les ports de Valparaíso, Antofagasta, Iquique ou Callao, voire encore de l'Oregon, pour y quérir de pleins chargements de guano, phosphates, bois, froments et autres 'diverses' nécessaires au développement de notre industrie occidentale. Selon la tradition ancestrale, seuls les marins qui prirent part à ces aventures hors du commun, pouvaient se prévaloir du titre de Cap-horniers. Et qu'en 1937 fut fondée à St. Malo (Fr.) une «Amicale Internationale des Capitaines au long cours Cap-horniers-A.I.C.H.», mais comme au fil des marées nombre de ces Cap-horniers appareillèrent définitivement, l'Amicale fut dissoute en 2003.

Toutefois, deux ans auparavant, la section chilienne des Cap-horniers –fondée en 1987 à Valparaíso et, vu la situation géographique du pays, régulièrement renforcée par de nouveaux membres– avait organisé un fabuleux congrès, avec en apothéose, un transit vers le Sud via le détroit de Magellan, à bord du **41 Aquiles** de l'*Ar-mada de Chile*, et un débarquement sur l'île de *Cabo de Hornos*. Un événement qui resta gravé dans la mémoire collective des participants.

Cette même section, atypique, toujours présidée par le contre-amiral (e.r.) R. Benavente, remit le couvert du 14 au 22 avril dernier en invitant ses amis cap-horniers de tous pays à l'occasion du 200^{ième} anniversaire de la création de la république du Chili. Si la visite programmée au Cap-Horn fut annulée en dernière minute par la Marine –le violent tremblement de terre de février mobilisant à juste titre toutes les forces vives de la nation– les participants venus de neuf pays différents, eurent l'opportunité de relever de multiples aspects maritimes et autres de ce fabuleux pays. Tels les ports du bout du monde de Puerto Natales et Punta Arenas ; les Tall Ships de la *Velas Sudamérica 2010* en escale à Valparaíso ; d'effectuer une croisière exceptionnelle sur les eaux du glacier Grey et aussi de découvrir à l'envi, les fragrances de la toujours venteuse *Tierra del Fuego* (Patagonie) chère à Francisco Coloane ou J. Raspail. Ultime étape avant d'entonner les traditionnels shanties clôturant le farewell-dinner organisé au prestigieux *Club Militar Lo Curro* de Santiago.

Valparaíso

Chili 2010

©Fr. Philips





Valparaíso

Chili 2010

©Fr. Philips

Au-delà de l'agrément, ce *Chile encuentro 2010* démontra assurément la capacité d'adaptation des chiliens à l'évolution des mœurs et des mentalités. D'admettre que les Albatros, Malamoks et Cape-pigeons ayant tous *crossed the bar*, l'époque des cap-horniers traditionnels était définitivement révolue.

Ce fut donc une nouvelle génération de marins qui se retrouva en terre chilienne. Tous avaient, bien sûr, doublé le Horn et affronté les débauches de la mer océane, mais dans d'autres circonstances qu'avant. En course ou croisière autour du monde ; scientifiquement en route vers l'Antarctique ou, comme nous, l'ayant arrondi de façon plus ou moins organisée. Ils étaient certes instruits des histoires des temps anciens, mais n'affirmaient pas que ceux-ci fussent meilleurs. Réalistes et tournés vers le futur, ces laboureurs des mers modernes, aux références différentes, balisèrent assurément ce congrès par une positive et fructueuse interconnexion ... dans le plus pur *Spirit of Cape Horn* !

Toutefois, en marge de ce fructueux congrès chilien il convient de noter que d'une part, les officiers et marins de nos modernes Post et Super-panamax (17 et 22 TEU-wide), Mallaccamax (28 TEU) et autres supertankers, constituent aujourd'hui eux aussi, une nouvelle génération de cap-horniers. De par leurs dimensions hors normes ces super-cargos étant désormais contraints d'arrondir le Horn pour accéder aux zones économiques du Pacifique ! Et que d'autre part, la raison d'être d'une telle section chilienne de Cap-horniers n'est peut-être pas purement décorative ou nostalgique. Nous pensons en effet, qu'elle fait partie intégrante de la vision politique de ce membre de l'*Asia-Pacific Economic Cooperation* -APEC depuis 1994. Pour servir par exemple, l'intérêt national en rappelant que les îles du bout du monde qui ont pour noms Picton, Nueva, Lennox, Wollaston et Cabo de Hornos font intégralement partie du Chili.

Ces terres «avant-postes» qui, jouxtant le voisin argentin, sont d'un intérêt stratégique certain pour le pays. Non seulement elles constituent une exceptionnelle plate-forme d'observation du trafic maritime transocéanique mais aussi un quai d'embarquement et le libre accès vers le *Territorio Chileno Antártico*, une région située entre les 53° et 90° de longitude ouest et de 1.236.000 km², considérée comme

une province de la région XII. Sans oublier que d'aucuns prédisent quelques intéressantes ressources du sous-sol marin dans cette zone ...

La devise de l'*Armada de Chile* n'est-elle pas : *Vencer o morir* ?



Valparaíso

Chili 2010

©Fr. Philips



Tierra del Fuego

Chili 2010

©Fr. Philips



Tierra del Fuego

Chili 2010

©Fr. Philips



Punta Arenas

Chili 2010

©Fr. Philips



Grey Gletcher

Chili 2010

©Fr. Philips



Grey Gletcher

Chili 2010

©Fr. Philips

Freddy Philips
Membre de l'Académie Royale de Marine de
Belgique

La Belgique et l'Opération Atalanta

Les Belges sont bien représentés pour assurer l'Opération de lutte contre la piraterie Atalanta :

- six marins à bord du **de Grasse**, dont le commandant en second de l'Opération ;
- la frégate **Louise-Marie** participera à Atalanta du 20 octobre 2010 au 20 janvier 2011 ;
- deux marins à l'État-major opérationnel à Northwood (Grande-Bretagne).

Six marins belges ont embarqué le 31 juillet à Toulon à bord de la frégate anti-sous-marine **de Grasse** de la Marine française ; parmi eux le Capitaine de vaisseau Michel Hofman, commandant en second du Force Headquarters (FHQ) de l'opération européenne Atalanta. La frégate **de Grasse** avait quitté Brest, son port d'attache, le 26 juillet. Elle fit escale à la base navale de Toulon pour y embarquer l'état-major d'Atalanta. Elle a repris la mer le 31 juillet en direction du golfe d'Aden, au large de la Somalie pour une mission de quatre mois. Après son arrivée à Djibouti le 11 août, c'est un Français, le Contre-amiral Philippe Coindreau, adjoint au commandant de la force aéromaritime française de réaction rapide, qui a pris le 14 août le commandement opérationnel d'Atalanta, à la tête d'un état-major de vingt-neuf personnes de huit nationalités embarquées à bord du **de Grasse**. L'Amiral Coindreau succède à son homologue suédois Jan Thörnqvist, qui opérait depuis le patrouilleur de haute mer HSwMS **Carlskrona**. C'est la première fois que la France prend le commandement de l'état-major tactique de la Force maritime européenne Atalanta, qui comprend une dizaine de navires ainsi que des avions de patrouille maritime. Le **de Grasse** sillonnera une zone très vaste, environ le quart de l'océan Indien, du golfe d'Aden au bassin somalien. La frégate assurera la protection des cargos du Programme d'aide alimentaire, de même que celle des bateaux de commerce transitant dans la zone et tentera d'intercepter les pirates qui y opèrent en groupes. Pour ce faire, le **de Grasse** a embarqué également des commandos et des pilotes de Lynx, qui portent l'effectif total à bord à 310. L'équipage compte, lui, 263 hommes et femmes.

Notre frégate **Louise-Marie** participera à Atalanta du 20 octobre 2010 au 20 janvier 2011. Notre gouvernement a en effet donné son accord à son retour dans le golfe d'Aden. La **Louise-Marie** compte 170 membres d'équipage et disposera également d'un hélicoptère et d'un 'Vessel protection detachment' qui pourra être déployé sur les navires marchands qui le souhaitent. Pour la **Louise-Marie**, il s'agit de sa deuxième participation à Atalanta puisqu'elle était déjà présente dans le golfe d'Aden du 1er septembre au 13 décembre 2009. Escortes, traque des pirates, patrouilles...elle connaît !

Enfin, deux marins belges sont en fonction à Northwood (Grande-Bretagne) à l'État-major opérationnel (OHQ) de Northwood jusqu'au 20 janvier 2011 (soit jusqu'à la fin de la mission de la **Louise-Marie**).

Opération Atalanta

L'opération européenne de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, mieux connue sous le nom EUNVAVFOR Atalanta, a été lancée le 8 décembre 2008. Il s'agit de la première opération militaire maritime de l'Union Européenne. Elle a pour but de protéger les transports humanitaires des Nations-Unies vers la Somalie (notamment les navires du programme alimentaire mondial PAM, acheminant l'aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie). Elle participe également à la protection des navires vulnérables, ainsi qu'à la dissuasion, la prévention et la répression des actes de piraterie au large des côtes somaliennes. Elle répond ainsi à l'appel du Conseil de sécurité de l'ONU à agir contre la piraterie maritime sévissant dans cette région. Il s'agit là d'une tâche ambitieuse puisque la zone maritime à protéger s'étend aux 3900 km des côtes somaliennes.



België en de Operatie Atalanta

De Belgen zijn goed vertegenwoordigd in de Operatie Atalanta ter bestrijding van de piraterij:

- zes Belgen aan boord van de **de Grasse** waaronder de Tweede in bevel van de Operatie;
- het fregat **Louise-Marie** zal van 20 oktober 2010 tot 11 januari 2011 deelnemen aan Atalanta;
- twee Belgen op het operationeel hoofdkwartier te Northwood (GB).

Zes Belgische mariniers scheepden op 31 juli in aan boord van het antiduikbootfregat **de Grasse** van de Franse nationale Marine. Onder hen kapitein-ter-zee Michel Hofman, tweede in bevel van de Force Headquarters (FHQ) van de Europese Operatie Atalanta. Het fregat **de Grasse** had op 26 juli zijn thuishaven Brest verlaten. In de marinebasis Toulon scheepde de staf van Atalanta in waarna op 31 juli koers werd gezet naar de Golf van Aden, voor een vier maanden durende opdracht ter hoogte van de Somalische kust. Na de aankomst in Djibouti op 11 augustus, werd op 14 augustus de Franse admiraal Philippe Coindreau, adjunct bevelhebber van de Franse 'Force aéromaritime de réaction rapide', aangesteld als bevelhebber van Operatie Atalanta, aan het hoofd van een staf van negenentwintig personen van acht nationaliteiten aan boord van de **de Grasse**. Admiraal Coindreau nam er het bevel over van de Zweedse admiraal Jan Thörnqvist, die er de operaties leidde aan boord van het patrouilleschip HSwMS **Carlskrona**. Het is voor de eerste maal dat Frankrijk het commando waarneemt van het tactisch hoofdkwartier van de Europese maritieme strijdkracht Atalanta, die bestaat uit een tiental schepen evenals een aantal maritieme patrouillevliegthuigen. De operatiezone van de **de Grasse** beslaat een zeer uitgebreide oppervlakte, omstreeks een kwart van de Indische Oceaan, van de Golf van Aden naar beneden langs de ganse Somalische kust. Het fregat heeft als opdracht de VN-voedseltransporten over zee te beschermen evenals de vrachtschepen die door deze risicozone varen; het zal eveneens jacht maken op piraten die er in groepen opereren. Te dien einde zijn er ook commando's aan boord evenals Lynx-piloten, wat de totale bezetting op 310 man brengt. De

bemanning van het schip van haar kant bestaat uit 263 mannen en vrouwen.

Ons fregat **Louise-Marie** zal van 20 oktober a.s. tot 20 januari 2011 deelnemen aan Atalanta. De Belgische regering heeft inderdaad toestemming verleend om het fregat een tweede maal naar de Golf van Aden te zenden. De **Louise-Marie** telt 170 manschappen en beschikt over een helikopter en een 'Vessel protection detachment' dat aan boord kan gebracht worden van de schepen die erom vragen. Het betreft hier de tweede deelname van de **Louise-Marie** aan Atalanta; van 1 september tot 13 december 2009 was het fregat inderdaad al op post in de Golf van Aden. Escortes, jacht op piraten, patrouilles ... niets is haar vreemd!

Operatie Atalanta

De Europese operatie ter bestrijding van de piraterij ter hoogte van de Somalische kust, beter gekend onder de naam EUNAVFOR Atalanta, ging van start op 8 december 2008. Het betreft hier de eerste maritieme operatie van de Europese Unie. Zij heeft tot doel het beschermen van de humanitaire transporten van de Verenigde Naties naar Somalië (onder meer de schepen van het voedselprogramma PAM die levensmiddelen aanvoeren voor de vluchtelingen in Somalië). De operatie staat ook in voor de bescherming van de kwetsbare schepen, en zal eveneens fungeren als afschrikkingsmiddel en tot het voorkomen en de beteugeling van de piraterij ter hoogte van de Somalische kust. Zij geeft aldus gevolg aan de oproep van de Veiligheidsraad van de UNO om op te treden tegen de piraterij in die regio. Het betreft hier vanzelfsprekend een enorme opdracht als men bedenkt dat die maritieme zone, nl. de ganse Somalische kust, 3.900 km lang is.



Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et à Nieuport

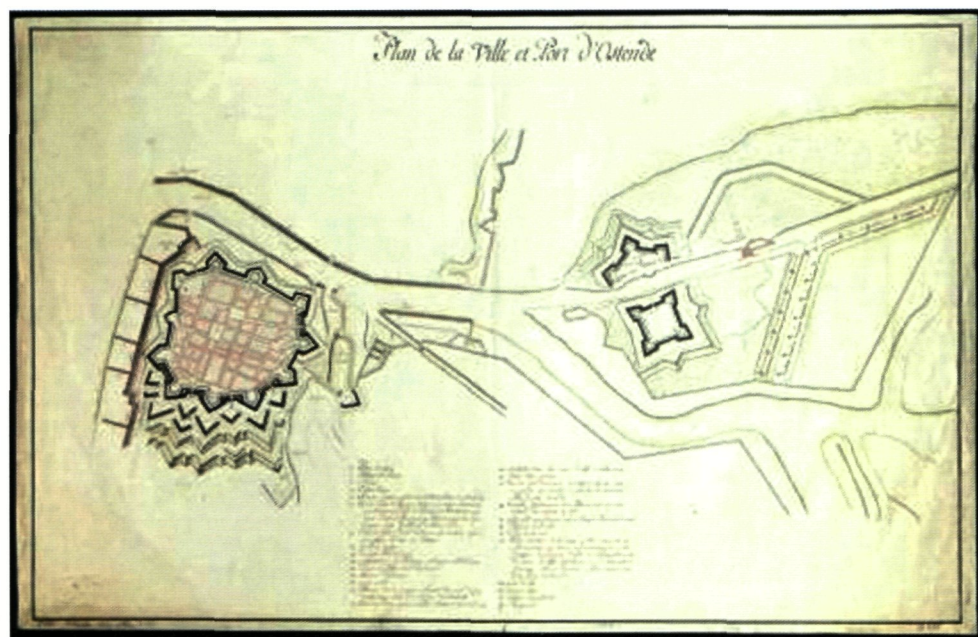
Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (V)

Les premiers bassins du Commerce

Pour ce qui concerne le manque de quais, de nombreux projets virent le jour de 1771 à 1774, tendant à doter le port d'un nouveau bassin. Bien que des travaux de creusement d'un nouveau bassin furent entrepris dès le 18 juillet 1774, les plans changèrent encore souvent après cette date pour finalement aboutir à la solution d'un bassin à marée plus petit qui serait réservé aux barques de pêche et aux petits bateaux, et un grand bassin avec écluse, réservé au commerce. Les travaux du bassin à flot furent achevés le 25 novembre 1776 et le pre-

mier navire y entra déjà le lendemain; de fait, on trouve dans les archives les noms des trois navires de la Compagnie des Zaegmolens qui participèrent à cette inauguration : **Maria-Theresia**, capitaine De La Haye, suivi du **Keyzer Josephus**, capitaine Le Grande, puis par le **Prins Carel**, capitaine Devos (le Littoral du 6/2/1932). Le bassin du Commerce ou Handelsdok, qui fut doté de deux nouvelles grues, avait une superficie de presque deux hectares et son écluse faisait 42 pieds de largeur soit deux de plus que celle de Sas-Slykens. Quarante navires marchands avaient place à quai. À l'ouest s'installèrent des chantiers de calfatage et au coin nord-ouest furent érigées trois cales de lancement. Quant au bassin à marée, sa superficie fut quelque peu réduite, mais il fut approfondi en 1774.

Un personnage est à mettre en valeur dans l'élaboration de ce projet, gigantesque pour l'époque: l'expert Thomas De Grysperre à qui on devait finalement plus qu'au bourgmestre. Un auteur le qualifia même dans son ambition de faire d'Ostende un vrai port, un "voorloper" de Léopold II ! Cet expert avait tout pris sur lui : non seulement il fit les analyses et préparations nécessaires au projet mais il rencontra personnellement les militaires et autorités puis développa le volet financier du projet qu'il alla défendre à tous les niveaux d'autorité L'année 1776 marqua donc un



Ostende 1776. Source : www.KBR.be

tournant décisif pour l'avenir du port d'Ostende. Le nouveau bassin entraîna une augmentation de l'activité portuaire et, par effet boule-de-neige, la création d'entrepôts, d'une bourse de commerce et d'une chambre des assureurs. L'ancienne crique Ste.-Catherine était donc devenue notre premier bassin de commerce. Entre 1777 et 1779, le trafic du port doubla et De Grysperre souleva à nouveau le problème du manque d'infrastructures. À peine construit, le bassin se révélait trop petit et des projets et nouveaux travaux de creusement furent entrepris dès 1781, un an après la construction du grand entrepôt. Un autre problème concernait les limites mêmes de la ville, toujours encerclée par ses fortifications, et la décision fut prise de raser les fortifications au sud de la ville. Dès juin 1781, les autorités arrivèrent au consensus qu'il fallait creuser un deuxième bassin, et les travaux furent entrepris dès le mois d'août. On ne traînait plus et la décision de creuser un troisième bassin en enfilade aux deux premiers ne tarda pas. Tout au long de la partie nord des bassins fut entreprise alors la construction du Quai de l'Empereur (actuellement la Vindictivelaan). En 1781, le chenal du port reçut ses deux estacades, qui comportaient toujours les ouvertures pour le "ponton" ou bac qui existait déjà depuis plus de 100 ans. L'estacade Est fut allongée en septembre 1784 et une

grue fut installée en 1785 à la digue des bassins.

Le deuxième bassin fut construit avec des murs de quai en pierre, ce qui ne fut pas le cas pour le troisième, réservé aux chantiers de réparation; ce dernier fut inauguré le 13 août 1783, en même temps que le deuxième. Et il était temps car à la fin du mois de février 1782, on comptait non moins de 400 navires au port et d'autres en attente au large parfois pendant deux semaines ! Du fait de l'attribution de ces nouveaux quais au commerce, l'ancienne "open kom" redevenant un bassin exclusivement réservé à la pêche; en 1775, Ostende avait une flottille de pêche de 70 bateaux. Au sud des bassins de commerce, se trouvait une petite crique dite "crique américaine", qui menait à l'arsenal et plus à l'ouest aux chantiers de construction. Notons que ces chantiers furent donc installés dans un premier temps au sud du troisième bassin et qu'ils ne se déplacèrent à l'ouest que plus tard; ces 6 chantiers bénéficièrent de murs de quai en pierre, par suite du danger d'incendie. Tout le coin sud-est entre cette crique et le chenal était réservé aux huîtrières, avant d'arriver au fameux Zoutkaai en amont du chenal. Enfin, entre les huîtrières et les chantiers se trouvaient regroupées plusieurs installations de corderies. Un plan de 1791 nous représente très précisément tous ces emplacements. En dépit des quelques plans consultés qui datent de cette époque, il est fort malaisé de pouvoir situer une habitation en fonction de son numéro. Par exemple, il semble que le n° 35 du Keizerskaai se trouvait au nord du bassin tandis que le n° 36 serait au Nieuwkaai, de l'autre côté. Nous avons écrit que le troisième bassin était réservé aux chantiers; c'est pourquoi il fut baptisé Werfkaai. Au sud de ce bassin, on trouve par exemple mention des chantiers de Pr. Denis et Jac. Laneres, constructeurs de chaloupes de pêche; à la Gilde St- Niklaas, relevons Jean Baptiste Laneries en 1783. Au début de 1786 fut encore établi un chantier de réparation près de l'entrée du premier bassin. En 1789, un second chantier s'établit encore à l'est du premier bassin, donnant sur le chenal. À Thomas Ray junior succéda le 24 mai 1788, comme bourgmestre d'Ostende, André Jean Van Iseghem. À ce sujet, après avoir établi la chronologie de la mise en œuvre des premiers bassins, il est fort étonnant de constater qu'un auteur écrivit au sujet d'André Jean Van Iseghem (en fonction du 24/5/1788 au 20/6/1794), qu'il fut "la personne grâce à laquelle le port dut son premier développement réel : il y fit construire des entrepôts, aménager les quais et les dota des premières grues". D'autant plus en lisant la suite immédiate de notre récit. Mais toutes ces constructions avaient sans doute été réalisées trop à la hâte et sans études assez sérieuses au préalable. En effet, dès 1888, le Werfdok était déjà pratiquement inutilisable, ensablé. L'ensablement du port était tel qu'un banc de sable se

forma même devant l'écluse d'entrée au premier bassin qui n'avait plus que 14 pieds de profondeur par rapport à 25 à l'origine. Les pilotis de bois étaient mangés par la vermine et les murs de quai commençaient à s'effondrer, tant étaient graves les vices de construction. Des dragages furent enfin entrepris en 1788 et nous relevons pour 1789 un nombre de 682 navires entrés à Ostende mais dont la grande majorité, 480, étaient des pêcheurs. Nous avons encore noté une phrase venant d'un rapport français en 1793 décrivant une Ostende "presque neuve", où le "port se prolonge par des canaux jusqu'au centre de la ville". Mais dès l'année suivante, un rapport assez alarmiste annonçait que le port commençait à se combler.

Période française

Nous n'insisterons pas assez dans le cadre de ce chapitre sur le caractère catastrophique de l'occupation française de nos villes et de nos ports. Retenons cependant qu'après la terreur de la période pré-napoléonienne suivit celle des réquisitions, contributions de guerre, enrôlements de force dans la marine et les arsenaux, et confiscations de navires. Napoléon n'avait en effet peu d'autres ambitions pour Ostende que de la mettre à son service contre l'Angleterre, et il ne fit jamais que trois visites à notre port. En juillet 1794, Bruges fut prise par les Français, suivie par Ostende et Gand. Le 9 août suivant fut décrété que la Belgique devait payer une "contribution" de 60 millions de francs dans le délai d'une semaine, ce qui était évidemment impossible. Il s'en suivit des prises d'otages, des réquisitions et des levées de troupes parmi les habitants. Mais parmi les plus nantis, on avait anticipé ce qui allait se passer et beaucoup prirent la fuite. Ce fut le cas du bourgmestre Van Iseghem qui s'enfuit le 21 juin pour aller se réfugier à Flessingue. Il ne rentra à Ostende qu'en janvier de l'année suivante, après la chute de Robespierre. Une autre "bonne raison" de son retour fut l'annexion des Pays-Bas par la France en 1795. Nos villes furent alors ruinées par de nouvelles réquisitions, contributions de guerre et autres impositions forcées. Le 4 octobre de cette année fut décrétée notre 'anschluss' à la France. Dès lors, il n'y a pratiquement plus rien à signaler dans le domaine maritime, et pour cause. Le 1er juillet 1797, Auguste Wieland succéda comme bourgmestre à Van Iseghem; mais en ces temps de malheurs, il ne resta en poste que jusqu'au 29 juillet de l'année suivante. En 1798, on pouvait lire dans les journaux gantois que les commissaires du gouvernement français saisirent tous les gros bateaux amarrés aux quais; ils étaient destinés à servir de transports pour la guerre contre l'Angleterre. À Ostende, il n'y aura plus de bourgmestre à proprement parler

avant le 20 janvier 1801, et ce fut alors un Anglais naturalisé belge, Thomas Blake "junior", qui siégea. Van Iseghem ne reprendra ses fonctions que le 25 avril 1805. Une autre "phobie" française date de 1801 : celle de la recherche de marchandises anglaises, interdites depuis le 1er novembre 1800. En parallèle aux perquisitions, on eut recours à la "presse" ou le recrutement de force d'équipages pour les navires de guerre; ce phénomène exista principalement à Ostende et à Anvers, mais aussi à Gand. En 1802, Laurent Solvyns alarma les autorités par écrit de



Ostende ± 1800. Source : www.KBR.be

la situation peu brillante des affaires, demanda la réouverture du port et réclama des primes à la construction navale. Peine perdue... En novembre 1803 furent encore organisées à Gand de grandes rafles de bateliers et anciens bateliers qui furent ensuite transportés à Ostende pour être incorporés à la marine. Au chantier De Coster à Gand furent construites trois canonnières, les **Ville De Gand**, **Clermont-Ferrand** et **Ville de Montpellier**; elles furent mises à l'eau au début de l'année 1804 et furent envoyées quelques jours plus tard à Ostende pour y recevoir chacune 10 canons. Nous pouvons consulter un plan de 1803, qui nous montre que le port n'a pratiquement pas changé par rapport à l'époque autrichienne. On y voit clairement le chenal d'accès dont seule la partie Est pouvait convenir à l'amarrage des navires, le petit bassin à flot ensablé au nord, et les trois bassins du commerce. Au sud de l'enfilade de ces bassins, la crique américaine avec des entrepôts au nord et les huîtrières au sud; elle mène toujours à un petit bassin en forme de boomerang, où sont installés les chantiers de construction de navires. Le plan comporte quelques indications de noms de rues; nous y reviendrons plus loin.

Nous avons relevé qu'en 1804, les deux bassins de commerce avaient des superficies de 55.000 et 9.000 mètres carrés, que l'écluse permettait le passage aux navires de 12 mètres de large et que notre chenal d'entrée de 150 mètres de long devait permettre l'accès aux navires jusqu'à 600 tonnes. Mais la réalité était tout autre : il n'y avait que 3 à 4 pieds de profondeur dans le chenal à marée basse à l'entrée de l'estacade Est pour 1 à

2 pieds seulement dans le chenal. On ne s'étonnera pas dès lors que la flotte ostendaise était alors réduite à 35 chaloupes de pêche et 23 petits navires : une décadence totale après la période autrichienne ! Les travaux d'installation d'une forte artillerie sur les musoirs des estacades, ordonnés le 10 juillet 1803 par Napoléon lors de sa visite au port, furent terminés en 1805 mais c'est cette année que l'armée française se retira, tout espoir d'envahir l'Angleterre étant perdu. Malheureusement, le port resta pratiquement en inactivité jusqu'en 1808. Notre côte souffrit par ailleurs de graves inondations en 1807 et 1808; en février 1808, on pouvait lire dans les journaux que "tout est sous eau entre Ostende et la Zélande". Notons cependant quelques réalisations entre 1797 et 1810. C'est en effet le 2 août 1797 que fut achevé le pont tournant entre les deux premiers docks et c'est de 1798, après sa première visite d'inspection, que date l'ordonnance de Napoléon du creusement d'un bassin de chasse, le premier "Spuiikom", d'un nouveau bassin et d'une liste assez longue de réparations à entreprendre aux équipements du port. Mais ce n'est qu'en 1810 que fut construite la grande écluse ordonnée par Napoléon en 1803 et que le Spuiikom put enfin être mis en service. À ce moment, le chenal était ensablé depuis quelques années déjà, tout comme le port.

Relevons de cette époque quelques noms de familles qui deviendront des armateurs par la suite. Comme par exemple Casimir Valcke, oncle de Jean-Baptiste Constantin, futur armateur qui épousa en 1818 Rosalie Thérèse de Knuyt, qui

mit en vente en 1806 la saline qu'il avait acquise au Sas-Slykens. Ou encore E. Lanczweert, installé en 1810 au n° 12 de la rue du Quai. Le 13 avril 1814, au moment où le dernier soldat français quittait Ostende, tout était à refaire et notre port n'avait plus un seul armateur de navires important; les petits navires ne s'aventuraient même plus au "petit cabotage". Mais il y eut cependant quelques exceptions que l'on peut retrouver en parcourant les anciens journaux; nous y reviendrons un peu plus loin.

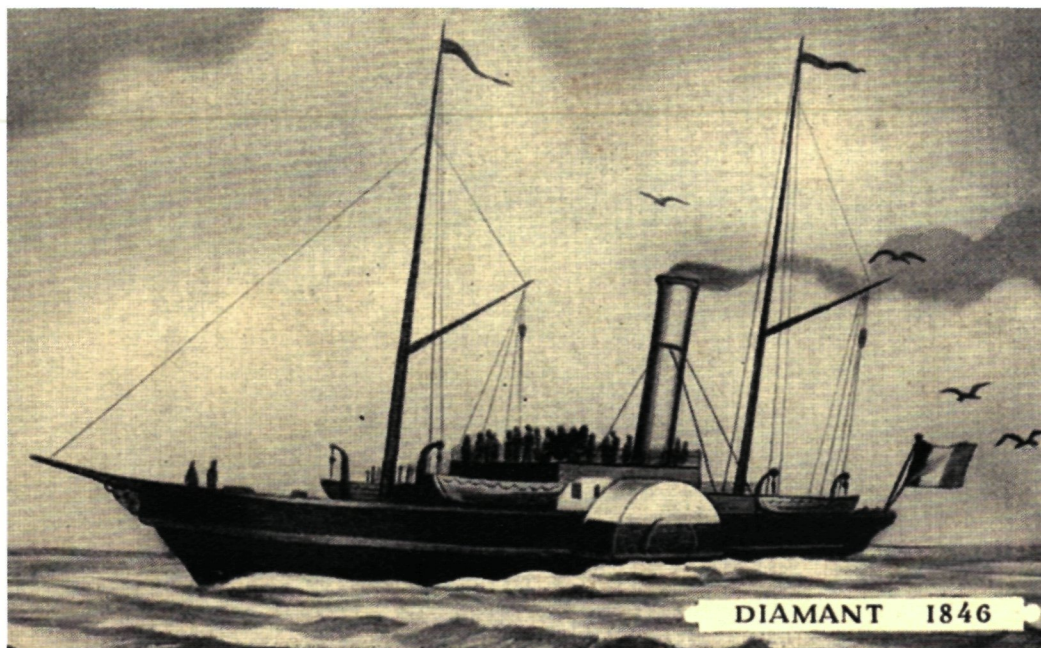
Période hollandaise

Du 9 août 1814 au 22 mai 1821, le bourgmestre fut Charles J. Delmotte, un armateur fort important dont la petite-fille épousera Auguste Valcke. Il fut remplacé par Jean-Baptiste Hubert Serruys qui fut bourgmestre de 1821 au 13 novembre 1830. La période hollandaise qui fut relativement propice à Anvers et Gand ne le fut pas particulièrement pour Ostende. Bien entendu, la pêche y resta libre, mais les priorités commerciales allèrent tout simplement aux ports hollandais. Nous disposons à nouveau d'un plan intéressant, datant de 1816. On y remarque, au bout du bassin à marée, presque perpendiculairement au milieu du premier bassin de commerce, un nouveau petit bassin prolongeant le premier et qui rejoignait à la Porte de Bruges les fossés d'enceinte. Ostende est par ailleurs fortifiée jusque bien au sud des bassins du commerce et le fossé d'enceinte de ces fortifications remonte à l'est en empiétant sur les huîtrières, jusqu'à l'entrée de la crique américaine. À cet endroit se situe l'écluse de chasse, donnant dans le "grand bassin de retenue" qui s'étend presque jusqu'à Sas-Slykens. Entre 1817 et 1820, la "simple" écluse d'entrée au bassin de commerce fut remplacée par une "schutsluis" et en 1820 fut ouverte une école de navigation, un an après qu'Anvers eut rétabli la sienne. En 1821 fut mise en service la première écluse, longue de 58,5 mètres pour 12 de large, et la jonction des bassins au canal de Slykens à Bruges constitua une fort importante amélioration pour notre navigation intérieure. Voici les navires qui participèrent le 29 juin 1820 aux inaugurations de ces nouveaux travaux : le sloop **Willem** de la maison Van Imschoot, capitaine De La Haye âgé alors de 83 ans et dont le stuurman était son fils; le brick **Aventure** de Serruys, capitaine Meynne; **Jeune Edouard**, capitaine Beens mais dont nous ne connaissons pas encore la maison d'armement; le brick **Vigilance**, capitaine Royon, de la maison De Vette; le brick **Deux Amis**, capitaine Van Gilwe de la maison Massart; et la bélandre **Emelie** des Bauwens, conduite par le capitaine Van de Kerchoven; cette énumération nous indique quelles étaient, parmi d'autres, les maisons importantes à Ostende à ce moment.

En dépit de ce qui est relaté ici, d'audacieux armements se développèrent cependant au cours de la période hollandaise, grâce à des contrats décrochés pour livrer le fruit de notre industrie aux colonies. Ceci est particulièrement vrai pour l'industrie textile. C'est à cette époque qu'émergent les de Cock à Gand et Sinave à Bruges. On trouve ainsi, rapportés dans les journaux, beaucoup de départs de leurs navires d'Ostende, à destination des "Indes Néerlandaises". Nous avons évoqué le fait qu'à Ostende même, on arma quelques grands navires. Voici des exemples de quelques noms de navires ostendais trouvés au hasard de nos lectures dans les journaux, à la recherche de sinistres maritimes : le **Deux Frères** qui existait déjà en 1810 et qui disparut après le 6 novembre 1825 lors d'une tempête, dont nous ne connaissons pas avec certitude le type ni l'armateur; la **Colette & Charlotte**, navire ostendais pendant la période 1817-25, un brick appartenant à Serruys-Van der Heyde; la **Jeune Colette**, un hoecker qui fut abandonné le 6 juillet 1823 au large d'Ostende mais ramené au port; la **Jonge Isabelle** dont l'épave fut abandonnée le 9 décembre 1823; une **Dame Colette**, brick de Serruys jaugeant 130 tonnes qui chavira le 7 décembre 1824, commandé par le capitaine Hoed; l'**Augustus**, barque de 250 tonnes appartenant en 1824 à la maison Serruys; le **Twee Gebroeders**, un "pink" ou trois-mâts de 432 tonnes, qui fut revendu le 20 octobre 1824 à Dordrecht. Malheureusement, nous ne connaissons que fort partiellement l'histoire de ces navires et bien souvent même pas leur type ni leur armateur. Par contre, nous connaissons pour Ostende la situation maritime précise le 8 juillet 1820, grâce au relevé établi par Charles Delmotte, que j'ai heureusement retrouvé aux Archives. Nous y remarquons non seulement des bateaux "polyvalents" pouvant servir tant à la navigation intérieure qu'au petit cabotage, mais également nos nouveaux "grands voiliers". Et les noms qui prédominent ne nous sont pas inconnus : Serruys, Thuys-Verbeke, de Vette... Ce dernier nom mérite une mention spéciale; réservons-lui donc quelques lignes. Nous n'avons malheureusement pu reconstituer que des bribes de généalogie de cette famille intéressante pour ses activités d'armement maritime mais aussi de par ses liens avec d'autres "grands négociants". Joannes De Vette naquit à Ostende en 1707 où il épousa Judoca Van der Heyde en 1729. Son épouse lui donna au moins un fils, Joannes junior et une fille, Maria Francisca, qui décéda en 1736; Joannes épousa en secondes noces M. Th. Garremyn, en 1737. Il était commissionnaire et fit du commerce avec l'Extrême-Orient. Connue comme négociant-armateur, il fut bourgmestre d'Ostende du 6 mars 1752 au 17 mars 1755, comme nous l'avons vu. Joannes junior travailla avec son père dès février 1753 et continua la firme

paternelle sous la raison "Veuve Joannes De Vette & Fils" de 1757 à 1764. Il est connu ensuite comme le plus grand commissionnaire à Ostende pour ses importations à partir de ports français et espagnols bien qu'il fit du commerce avec pratiquement tous les pays d'Europe. Il fut armateur et assureur et est connu pour avoir travaillé avec Romberg. Comme ce dernier, il fit du commerce d'armes avec les États-Unis. En 1794, il se

réfugia à Flessingue comme beaucoup d'autres de nos grands négociants. Une certaine Thérèse Françoise De Vette dont nous n'avons pu retrouver les parents, naquit à Ostende en 1778 mais fut à Bruxelles dès 1800. Elle épousa Guillaume François J. Mosselman, fils de Guillaume, marchand de grains allié aux Français, négociant, installé en 1812 rue de l'Étuve, au n° 1389. Or, dans les négociants anversois récemment installés à Ostende en 1778, on trouve des Solvyns comme Joseph Solvyns-Cambier, fournisseur de cordages de la flotte française et dont le fils Albin épousa Adèle Mosselman, la fille aînée de Thérèse Françoise et Guillaume François, veuve depuis 1828 de son cousin Laurent Solvyns-Pieters. À Ostende, notons encore Maria Francisca De Vette qui épousa en 1764 Pieter B. Thuys (1725-95), d'une autre grande famille d'armateurs, alliée aux Verbeke. Notre manque de matière généalogique ne nous permet pas de préciser qui fut "J. J. de Vette" qui armait à Ostende huit navires en 1820 : 4 trois-mâts, 2 bricks, 1 goélette et 1 koff; il était donc le plus grand armateur du port à cette date. Mais tout au plus pouvons-nous dire que cette dernière maison disparut vers 1823. De cette époque hollandaise datent encore, tant à Anvers qu'en Flandre, les premières tentatives de navigation à vapeur, mais elles sont timides et réservées à la navigation intérieure. Ainsi, nous trouvons dans la Gazette de Gand en date du 30 octobre 1825, qu'un certain F. de Moerloose obtient l'autorisation d'établir des "barques à vapeur" pour voyageurs et marchandises entre Gand, Bruges et Ostende. Le 1er septembre de l'année suivante, c'est un autre "entrepreneur" du nom Torreborre, qui est autorisé à offrir un service de nuit pour sa barge tirée; elle sera ainsi équipée de 7 chambres comprenant au total 22 lits.



*Chemin de Fer /Diamant - Source : Beeldbank Ostende et August Goethals
(cfr. : page 90)*

De l'Indépendance à 1870

À l'aube de notre indépendance, la description du port d'Ostende correspondait donc encore toujours à peu près à celle de 1804, avec cependant quelques améliorations au cours des périodes française et hollandaise, telles que nous venons de les décrire. Les estacades, comme en témoignent plusieurs peintures datant du début des années trente, étaient toujours de simples jetées de pilotis de bois ne s'avancant que très peu dans la mer, en particulier à l'ouest, où elle contournait simplement la digue où était installé le phare. Cette dernière fut reconstruite de 1833 à 1837. Le premier bourgmestre après notre indépendance fut Jean-Baptiste Lanczweert (du 13/11/1830 au 12/10/1836), d'une future grande famille d'armateurs. En date du 6 mai 1834, notre gazette gantoise nous fait part à nouveau d'un essai de navigation à vapeur; elle relate l'arrivée à Gand d'un "premier navire à vapeur en fer", la **Reine**, qui fera un service de "beurt" entre Ostende et Gand. Mais cet essai ne fut pas concluant, la machine donnant encore trop de problèmes. Le vapeur fut sans doute mis hors service encore dans le courant de l'année, car on apprend plus tard que l'ancienne barge avait continué son service, en gagnant même un peu de temps sur son horaire. L'estacade Est fut prolongée vers la mer une première fois entre 1835 et 1837, en parallèle à la reconstruction de celle de l'Ouest; celle de l'Est fut encore prolongée en 1839.

La première loi belge favorisant la construction de navires de mer date du 7 janvier 1837. Peu de temps après, on trouve dans les premiers témoi-

gnages écrits, mention d'un chantier appartenant aux Royon, au sud du troisième bassin, tandis que le chantier De Zutter (sans doute appartenant à L. B. De Zutter) était dit "à côté du troisième bassin de commerce", donc lui aussi au Werfdok. À Jean-Baptiste Lanczweert succéda comme bourgmestre Henri François Serruys qui restera plus de trente ans en fonction. Fait non négligeable par la suite pour notre navigation intérieure, le chemin de fer entre Bruxelles et Ostende fut inauguré le 28 août 1838. C'est lui qui supplantera le service des "barges" vers Bruges et Gand. En juillet 1845, on pouvait lire dans les journaux que la barge de Bruges, **Drie Gezusters**, était offerte en vente publique à Ostende; on apprenait ainsi qu'elle jaugeait 50 tonnes et que son propriétaire avait été Frans De Potter. Notons que la première gare ne fut construite que de façon temporaire et sur le territoire de Stene, tout juste au sud des fortifications d'Ostende. La voie fut prolongée en 1839 jusqu'au sud du troisième bassin, là où se trouvaient précédemment les chantiers, et devait donc traverser les fortifications. Ce n'est qu'en 1844 que fut construite la première vraie gare ferroviaire, au sud du deuxième bassin. Un plan plus complet de 1839 nous montre clairement le canal de contournement qui partait droit au sud du coin sud-est du premier bassin, coupait la crique américaine et longeait le Spuikom, pour aboutir au canal de Bruges en amont de l'écluse de Sas-Slykens. Nous évoquerons encore plus loin cet "afleidingsvaart". Vers 1840-41, on dispose de plus d'informations et on peut situer sur une carte quelques-uns de nos armateurs. À cette époque venait d'être achevée la ligne de chemin de fer entre Douvres et Londres, ce qui allait justifier bientôt la création de notre service de malles entre Ostende et Douvres. Mais à ce moment, le "débarcadère des paquebots", déjà des navires à aubes, se situait au coin du Visserskaai, donc en aval du petit bassin à flot. Il sera bientôt déplacé.

Voici les adresses de certains armements retrouvés dans les almanachs. Rue Longue, on trouvait au n° 38 l'armement Van Imschoot-Thuys; l'armement Thuys- Verbeke racheta en 1782 une maison au coin de la rue St.-Thomas (actuellement la Kappellestraat) et de la rue Joseph II. En 1820, il possédait un brick. En avril 1833, Van Imschoot-Thuys fit publier une "réclame" comme telle dans le journal des Flandres tandis qu'à l'almanach de 1841, on trouve séparément Van Imschoot-Thuys à l'adresse indiquée mais aussi une fabrique de sel appartenant à la veuve Thuys au n° 4 de la rue de l'Ouest. Plus loin dans la rue Longue, au n° 48, était installé Van Imschoot-De Brouwer. Au n° 2 du Nouveau Marché, on trouvait encore Van Imschoot-De Broeck. Rue de l'Église, on trouvait au n° 7 la maison Duclos-Assandri. Rue du Lait Battu, c'est la maison A. & J. Van Iseghem qui avait installé ses bureaux

au n° 34. Au coin du Quai de l'Empereur, au n° 1, s'était installé le négociant F. Cousin. Un autre armateur important de la première heure fut Hooker & C°, installé au n° 12 de la rue de la Comédie. Enfin, à la rue du Quai, on trouvait l'armateur à la pêche L. Lanczweert au n° 8 et au n° 2 l'importante maison Serruys. À noter cependant que Henri François Serruys, le bourgmestre et par ailleurs juge au tribunal de commerce, habitait au Marché aux Herbes.

Dans son rapport annuel pour 1842, la Ville mentionne les travaux de restauration du quai sud du premier bassin et têtes du pont à la traversée des bassins achevés. L'année suivante, le rapport dit que la Ville devra restaurer le quai sud du deuxième bassin et que l'on y placera des rails pour le transport de marchandises. C'est Henri François Serruys qui inaugura la première gare maritime de la ligne belge de malles entre Ostende et Douvres le 3 mars 1846; le premier départ eut lieu le lendemain à 7 heures du matin. C'est donc non sans raison que le nom **Chemin de Fer** fut donné initialement à notre première malle, représentée plus tard sur des timbres-poste. On remarquera que les estacades avaient été reconstruites. À l'époque, nos premières malles s'amarraient toujours au "Kaai der Stoomboten" ou "Vuurschipkaai" à l'ouest du chenal, au-dessus du Visserskaai. Toujours en 1846, relevons que le chantier Maertens livra un premier navire imposant, le trois-mâts barque **Progrès** de 236 tonnes à l'armement L.A. Denduyts qui était installé au n° 28 du Quai de l'Empereur; le chantier même communiquait avec le chenal. Les journaux de 1849 et le rapport de la Ville mentionnent que l'on "se fait du souci" pour le chenal mais que les "chasses" sont encore le meilleur remède trouvé à la situation, en dépit de l'obstacle du banc de sable à l'embouchure qui reste un problème majeur; on lit encore que "il faudrait prolonger les estacades au-delà des 330 mètres" pour garantir l'entrée aux navires de 20 pieds de tirant d'eau. Dans les journaux, le peur de la concurrence gantoise se fait sentir et on se montre contre tout développement de Terneuzen. Enfin, c'est de 1850-51 que date l'idée de construire une nouvelle écluse de chasse dans la partie est du port. Les bassins du commerce étaient donc encore limités en 1850 à ceux qui sont encore toujours situés en face de la gare. Le problème principal, ennemi du développement du port, était toujours l'envasement ou l'ensablement. On réalisait qu'il aurait fallu à Ostende de plus grands navires, mais ceux-ci n'auraient pu rejoindre le port du fait de leur trop fort tirant d'eau : un cercle vicieux. Nous disposons dans le Stedenatlas d'un plan de 1856 dressé par le Dr. Farazijn, ainsi que d'une vue des bassins vers 1858, un dessin de Canelle. Analysons ce que l'on peut en déduire comme renseignements. Avant tout, un nouveau bassin de chasse (Spuikom) apparaît à l'est du chenal, à l'avant du nouveau

phare. Il est doté d'une écluse, la Léopoldsluis, qui donne dans le chenal à l'endroit où l'estacade quitte la plage. Les anciens bassins n'ont pas encore été modifiés et les chantiers se trouvaient encore au sud du troisième bassin. Le premier communiquait avec la crique américaine puis avec le Verbindingskanaal qui contournait l'ancien bassin de retenue français. La station de chemin de fer était toujours engorgée entre les chantiers et l'arsenal. Le Quai de l'Empereur de 1781 était encore magnifique, bordé d'arbres. A l'est du chenal se développa un nouveau quartier; à noter que l'on ne peut pas voir sur ces dessins le deuxième phare, qui fut construit de 1858 à 1860. Au bourgmestre Henri François Serruys succéda le 1er janvier 1861 Jean Ignace Antoine Van Iseghem. Pour rappel, c'est en 1865 que l'ancien chantier Denduyts fut racheté par la Ville pour construire le nouveau quai du futur "Ostende-Maritiem".

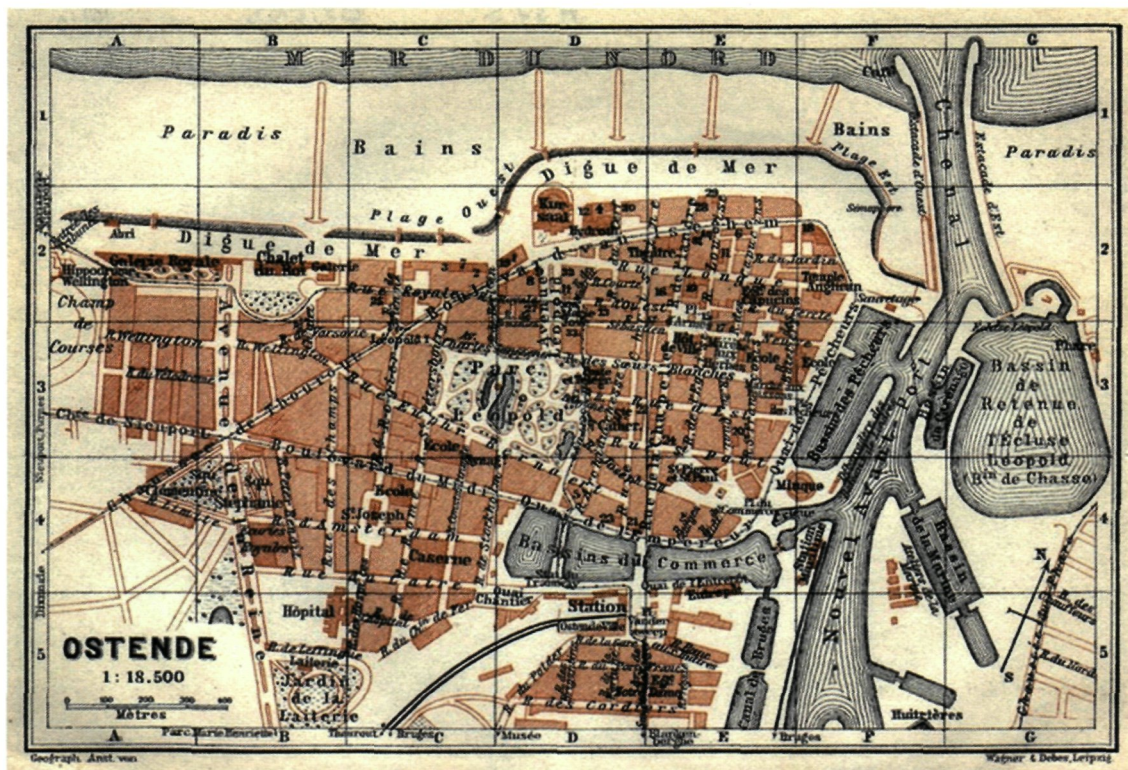
Voyons quels autres armateurs et chantiers nous pouvons encore situer à l'aide des almanachs jusqu'en 1870. Les almanachs de 1851, 61 et 68 indiquent que L. De Zutter était toujours constructeur; ses installations étant sises alors au n° 41 du Quai de l'Empereur. Nous y trouvons toujours le chantier P. Denys, au n° 53 du Quai de l'Empereur, encore repris en 1861. En 1854, on trouve l'armateur Edmond Van Cuyl, habitant rue de la Chapelle mais dont les bureaux étaient en 1868-70 rue du Quai. Également à la rue du Quai en 1868-70, on trouvait la maison J. de Boninge. Quant à l'armement Vroome, il avait deux localisations en 1868-70 : Quai de l'Empe-

reur et Marché aux Herbes. Nous savons encore que le chantier d'origine de Panesi au Quai de l'Empereur fut déplacé vers 1857 au lieu dit "crique américaine". Les anciens almanachs font alors état de "Panesi A. père" et "Panesi J. fils", dont les bureaux étaient situés rue des Fèves.

Du point de vue des infrastructures portuaires, relevons que c'est le dernier jour de 1860, comme suite à un incendie, que fut mis hors service le premier phare de 1771, où on brûlait toujours de la paille; il subsistera cependant "hors du port" jusqu'en 1944. Le 31 juillet 1863 eurent lieu les essais de la nouvelle écluse, qui furent jugés "satisfaisants". Deux ans plus tard commença le démantèlement des fortifications, mais il faudra 10 ans pour abattre enfin tous les vieux bastions et murs d'enceinte et en 1875 purent alors commencer les travaux de construction des nouveaux bassins. En avril 1867, la Ville reçut la demande de creuser un bassin à flot pour les navires de pêche, à terminer pour le 7 octobre 1868; le 15 avril précédent, le conseil communal décida qu'une largeur de 30 mètres serait suffisante pour ce bassin alors que les armateurs demandaient 47 mètres. En 1868 fut creusé le nouveau bassin d'échouage; cette année, 80% de nos importations provenaient d'Angleterre.

À suivre

A. Delporte



Ostende ± 1900. Source : jazzageclub.com

Korvetkapitein Surmont schrijft boek over IJslandvaart en visserij

Un livre du Capitaine de Corvette Surmont sur la pêche et la navigation en Islande

'Door de mazen van het net' heet het boek van KVK Joris Surmont. Het beschrijft op belangwekkende wijze het leven aan boord van kotters en IJslandtrawlers. Het neemt de lezer mee in authentieke verhalen over hard werken, weinig slaap, volle visruimen en turbulente kabeljauwoorlogen. De auteur behandelt ook verschillende visserijtechnieken en actuele thema's zoals het Europese visserijbeleid, visserijintensiteit en alternatieve vangstmethodes. Het boek biedt al deze waardevolle informatie uit de eerste hand. Na het doorlopen van de visserijsschool werkte Oostendenaar Joris Surmont van zijn vijftiende tot zijn tweeëntwintigste op vier visserijsschepen, waarvan twee IJslandtrawlers. Daarna stapte hij over naar Defensie. Hij diende er o.m. als technisch officier op de fregatten Westdiep, Wandelaar en Wielingen. Tegenwoordig is KVK Surmont hoofd toezicht contracten varend materieel. Divisieadmiraal Jean-Paul Robyns schreef het voorwoord van 'Door de mazen van het net'. De opbrengst ervan gaat integraal naar het Steunfonds voor sociaal kansarme en verlaten kinderen van het gerechtelijk arrondissement Brugge en naar het vissershuis 'De Bolle' in Oostende. Het boek is uitgegeven bij Boekscout.nl (ISBN: 978-94-6089-427-5). Meer info: <http://users.skynet.be/Island/>

'Door de mazen van het net' ('Au travers des mailles du filet' - traduction libre) est le titre du livre du CPC Joris Surmont. Il y décrit de manière vivante la vie à bord des cotres et des chalutiers islandais. Il emporte le lecteur au travers d'authentiques histoires de dur labeur, de manque de sommeil, de cales débordant de poissons et de rivalité entre pêcheurs de cabillaud. L'auteur traite aussi des techniques de pêche ainsi que des thèmes actuels, telle la politique européenne en matière de pêche, la pêche intensive et les méthodes de pêche alternatives. Le livre offre des informations de première main. Après ses études à l'école de pêche, l'Ostendais Joris Surmont, travaille de l'âge de quinze à vingt-deux ans à bord de quatre navires de pêche, parmi lesquels deux chalutiers islandais. Ensuite, il passe à la Défense. Il y sert e.a. comme officier technicien à bord des frégates Westdiep, Wandelaar et Wielingen. Actuellement, le CPC Surmont est chef du service de contrôle des contrats de matériel navigant. L'Amiral de Division Jean-Paul Robyns a préfacé le livre. Le produit des ventes sera intégralement versé au Fonds de soutien des enfants défavorisés et orphelins de l'arrondissement judiciaire de Bruges ainsi qu'à la maison de la pêche 'De Bolle' à Ostende. Le livre est édité chez Boekscout.nl (ISBN: 978-94-6089-427-5). Info: <http://users.skynet.be/Island/>



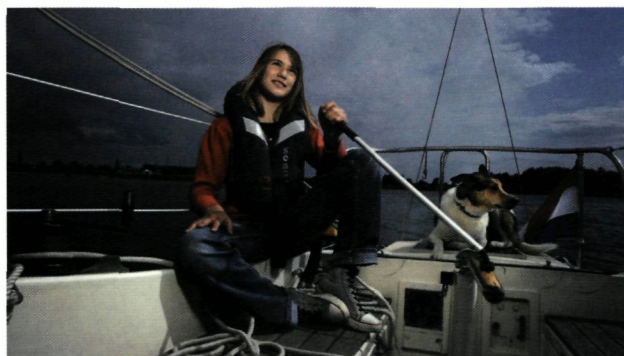
Solozeiltocht rond de wereld Laura Dekker

Een onverantwoord risico

Acht Vlaamse zeilschepen met jongeren aan boord hebben vanuit Antwerpen in juli j.l. onder de klasse C aan de laatste Tall Ships' Race deelgenomen en ze zijn allen nu veilig teruggekeerd. De resultaten in de eerste 'leg' waren schitterend, eerste, tweede en vierde plaats. Zeilopleiding blijft een waardevol middel tot vorming van onze jeugd. Meer en meer jongeren worden hierdoor aangetrokken. Deze harde leerschool drukt bij hen een blijvende stempel, zoals ploeggeest, uithoudingsvermogen en moed, die allemaal van groot nut zullen blijken in hun later leven. Veiligheid aan boord tijdens de zeiltocht speelt hierbij een belangrijke rol maar spijtig genoeg is dit niet steeds het geval.

Zeer onlangs haalde de geplande solozeiltocht van het Nederlands meisje Laura Dekker de voorpagina in de internationale media en werd deze 14-jarige geprezen als een doorzetter. Dat ze roekeloos is en een verkeerd beeld geeft aan onze jeugd werd niet genoeg benadrukt. De gevaren van zulke wereldreis zijn niet te onderschatten. Het is hard vechten. Je moet noodweer en stormen trotseren. De oceaan laat zich niet programmeren. Fysiek is dat enorm slopend. Ook mentaal is zo'n non-stop keihard en indien de weersomstandigheden tegenvallen is men na enkele weken totaal uitgeput. En wat gebeurt er als de elektronische navigatiemiddelen uitvallen? Dat zou 's nachts bij de doorvaart van de Antillen, wanneer een nauwkeurige plaatsbepaling van het schip van groot belang is, voor grote problemen kunnen zorgen. Ik betwijfel of Laura op de hoogte is van astronomische navigatie.

Dat de vader het leven van zijn kind op het spel zet is onaanvaardbaar en getuigt van gemis aan verantwoordelijkheidszin. De reis vangt aan in volle periode van de tropische cyclonen, die van juni tot oktober de Caraïben treffen. Als Laura



bron : www.famoz.com

in een dergelijke storm met orkaanwinden terechtkomt, vrees ik dat het zeiljacht door haar gemis aan ervaring verloren zal gaan en andere mensen, die verplicht zijn te hulp te schieten bij een eventuele redding, in gevaar komen.

Het is trouwens in een dergelijke tropische cycloon dat het Duitse zeilopleidingsschip, de viermastbark **Pamir**, op 21 september 1957 vergaan is met het verlies van 36 opvarenden.

Als laatste gezagvoerder van het zeilopleidingsschip **Mercator** vertrok ik elk jaar in volle winterperiode met een nieuwe promotie cadetten de oceaan op, onder meer naar de Caraïben. Het werk in de tuigage onder alle weersomstandigheden was de taak van deze jonge mensen. Steeds is mijn schip met bemanning veilig naar de thuishaven teruggekeerd. Dit vergt een totale inzet van allen aan boord maar het is de gezagvoerder, en hij alleen, die de uiteindelijke beslissing moet nemen. Het gebeurt soms dat hij hierbij verantwoorde risico's moet nemen. Deze moeten gesteund zijn op een grondige ervaring. Op de jonge leeftijd van Laura kan men onmogelijk die ervaring hebben opgedaan.

Alvorens de titel master in sail te mogen voeren was een jarenlange praktijk zowel before the mast als de officier de algemene regel. Weinig werd hieromtrent te boek gesteld. Deze ervaring in de zeilvaart mag niet teloor gaan en daarom mijn bijdrage: *Handling Sailing Ships in a Tropical Cyclone* en *To Heave to*, die door veel gezagvoerders van zeilschepen als leidraad wordt gebruikt onder meer aan boord van de viermast barkentijn **Esmeralda**, het zeilopleidingsschip van de Chileense Marine.

Roger Ghys

Ere-commandant zeilopleidingsschip *Mercator*



bron : www.depers.nl

Military and Naval quotations

Building slow destroyers! One might as well breed slow race horses.

(Sir Winston Churchill)

*

A prisoner of war is a man who tries to kill you and fails, and then asks you not to kill him.

(Sir Winston Churchill)

*

It is a fine thing to be honest, but it is also very important to be right.

(Sir Winston Churchill)

*

La vie des matelots n'est pas d'arriver mais de partir

(Paul Claudel)

*

*Japanese naval officers in dress whites are frequent guests at {Pearl Harbor's} officers' mess
{and} are very polite. They always were.*

Except, of course, for that little interval there between 1941 and 1945.

(William Manchester)

*

Een schip in de haven is veilig, maar daar werden schepen niet voor gebouwd.

(Shedd, John A. 1947)

(August Jacobs)

Goed nieuws van de Belgische koopvaardij De bonnes nouvelles de la flotte marchande belge

Per 31.12.2009 bestond de Belgische handelsvloot, m.a.w. de vloot onder Belgische vlag, uit 149 schepen voor een totaal van 4,371 miljoen ton. Het betreft vnl. vrachtschepen, tankers en bulkschepen (74), baggerboten (34) en zeeslepers (37). Volgens de UNCTAD –afdeling van de UNO– gaat het zelfs om 240 schepen, maar daar zijn dan ook de schepen inbegrepen die toebehoren aan Belgische reders maar onder vreemde vlag varen; ook zou de UNCTAD boten die naar Belgische normen als binnenschepen gerangschikt worden, als zeeschepen erkennen. Hoe dan ook komen we van heel ver: in 2003 telde de handelsvloot onder Belgische vlag amper 14 schepen.

Goed nieuws ook van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. De kaap van 700 leerlingen werd overschreden tijdens het voorbije schooljaar. Daar ook enorme stijging: we komen nl. van 250 leerlingen in 2000-2001.

À la date du 31.12.2009 la flotte marchande belge, plus précisément la flotte sous drapeau belge, comptait 149 navires pour un total de 4,371 millions de tonnes. Il s'agit principalement de cargos, pétroliers et vraquiers (74), de dragueurs (34) et de remorqueurs de haute mer (37). Selon l'UNCTAD –filiale de l'ONU– il s'agirait même de 240 navires, mais dans ce chiffre sont compris les navires appartenant à des armateurs belges mais naviguant sous pavillon étranger ; l'UNCTAD compte également comme navires de mer des bâtiments qui selon les normes officielles belges sont considérés comme des bateaux fluviaux. Quoiqu'il en soit le progrès est énorme puisqu'en 2003 la flotte marchande sous drapeau belge comptait à peine 14 navires.

De bonnes nouvelles également de l'École supérieure de navigation à Anvers. Le cap des 700 élèves vient en effet d'être dépassé durant l'année scolaire 2009/2010. Là aussi l'augmentation est considérable : en 2000-2001 il n'y avait que 250 élèves.

Bron: Koninklijke Belgische Redersvereniging

Source : Union Royale des Armateurs belges

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan.

De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâîtres repris ci-dessous partent à la pension en 2010.

La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

1LV	Van den Broeck, Ronny	01/07/2010
1LV	Wathelet, Mario	01/07/2010
1MC	Van Gaever, Christianne	01/07/2010
1KC	Dierckx, Marianne	01/07/2010
1KC	Vermote, Monique	01/07/2010



MTC Vanderschaeghe, Mireille
01/07/2010



IMP Braeckevelde, Ivan
01/07/2010



MTC Iacono, Adriana
01/07/2010



KMC Verdurmen, Benny
01/07/2010

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



IMC VANDEKERCKHOVE Mark † 23/07/2010

FKP (ere) BÖTING Yves	† 15/07/2010
1LZ (b.d.) PERMENTIER François	† 25/05/2010
1OM (b.d.) BAECK Joseph	† 17/06/2010
1MP (b.d.) ACKX Victor	† 17/06/2010
1MC (b.d.) HENRY Patrick	† 21/07/2010
1MC (b.d.) VAN BEVEREN Maurice	† 27/05/2010
1MC (e.r.) WEICKER André	† 23/07/2010
MTR (b.d.) CNOCKAERT Juliaan	† 19/04/2010

LEDEN WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

(†) ACKX V. Oppermeester (b.d.) - MIDDELKERKE

ADAM P. - JODOIGNE

ADRIAENS P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE

ADRIAENSSENS A. Oppermeester - TIELRODE

ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK

ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE

ANDRIES J.-M Oppermeester-chef - BRUGGE

ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines
MERVERGNIES-LEZ-LENS

ASS. Nationale des Anciens de la Marine (ANAM), Nationale vereniging
Oudgedienden - ATH

BAERT J. Luitenant-ter-zee (R) - BOOM

BAEYENS D. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE

BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE

BELLEMAN M. Korvetkapitein (R) - NINOVE

BENOIT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE

BERGANS A. - TROOZ

BERGEZ J. Korvetkapitein - ST. ANDRIES

BERO M. - OOSTENDE

BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - DE HAAN

BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE

BLOMME W. Korvetkapitein (b.d.) - BRUGGE

BODEN H. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTKAMP

BOECKMANS R. - AUDERGHEM

BOFFE A. - BRUXELLES

BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE

BONABOT J. Maître Principal (e.r.) - BRUGGE

BONTE R. 1e Maître Chef (e.r.) - OOSTENDE

BOURLET G. Oppermeester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER

BRACKE A. Kapitein-ter-zee IMM - DE PINTE

BROUCKE D. 1ste Matroos (b.d.) - ASSEBROEK

BRUNEEL Ch. 1ste Meester - ASSEBROEK

BRUYNEEL H. - OOSTENDE

BULCKE R. - TURNHOUT

BUSSENS-VANHOVE A. 1ste Meester-chef (b.d.) - BRUGGE

CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE

CLERINX R. 1ste Meester-chef - BORGLOON

CLYBOUW L. 1ste Meester-chef - OOSTENDE

COLLA E. - CLAVIER

COLLETTE J.-M Maître Principal Chef (e.r.) - OOSTENDE

COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) - AALTER

COOMAN W. Korvetkapitein (R) - HALLE

COPPENS J.-F. Matelot (e.r.) - OOSTNIEUWKERKE

COPPIETERS de GIBSON B. Capitaine de corvette IMM
WEZEMBEEK-OPPEM

Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES

COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE

COVELIERS J. - KNOKE-HEIST

CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE

CUYVERS M. - BLANKENBERGE

DAELEMANS F. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE

DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE

DAMMAN L. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - KOEKELBERG

DANGOTTE J. Matelot Milicien - GENAPPE

DE BEURME J. Fregatkapitein - ST. LAUREINS

DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE

DE COCK Ph. Korvetkapitein SBH - BRUGGE

DE DECKER J. Kapitein-ter-zee (R) - GENT

DE FAYS P. - BRUXELLES

DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES

DEHIN L. Lieutenant de vaisseau (R) - LIEGE

DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN 6

DE KIMPE E. - RUPELMONDE

DE LANGHE-MEYERS S - BRUGGE-ASSEBROEK

DE MAESSCHALCK L. Korvetkapitein SBH - OOSTKAMP

DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE

DE RUYCK P. - OOSTENDE

DE WACHTER M. - KAPELLEN

DEBAISIEUX G. Maître (R) - FRAMERIES

DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE

DEGRAER P. Korvetkapitein IMM - GRIMBERGEN

DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - WETTEREN

DELAFonteyne K. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE

DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO

DELBASSINE Y. Korvetkapitein - BRUGGE

DELFERRIERE R. Maître - CHARLEROI

DENAUW J.-L. 1e Maître Chef - SNEELLEGE

DEPIERREUX-ARTOIS C. Enseigne de vaisseau de 2e classe - DE HAAN

DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)

DEROO J. - DESTELBERGEN

DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD

DESWAENE J.-L. - BRUXELLES

DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES

D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES

DONCKERS H. - BRUGGE

DUHOUX J.-M. - ST- SAVIN

DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE

DUMONT-MAROTTE C. - UCCLE

DUSAUCOIS J.C. - LESSINES

ECTORS M. Divisieadmiraal - HOFSTADE

ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG

ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT

EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN

FAICT M. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUGGE

FLAHAUT-LACROIX L. - KNOKE-HEIST

FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE

FRILLIER F. - BEAUFORT

GEERINCKX J. - KNOKE-HEIST

GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE

GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES 5

GHEYSSENS G. - DILBEEK

GHIJS R. - NIEUWPOORT

GILLON D. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES

GODDAERT M. - EKEREN

GOUSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ZAVENTEM

HACHA Ch. - HERENT

HAP V. Fregatkapitein SBH - ASSEBROEK

HEEREN G. Kapitein-ter-zee - BRUGGE

HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUXELLES

HELLEMANS CH. Luitenant-ter-zee - WILRIJK (ANTWERPEN)

HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN

HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE

HENRARD D. 1er quartier-maître-chef - BRUGGE

HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE

HERBOTS P. - HASSELT

HERRLING R. - OOSTENDE

HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE

HOFMAN M. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE

HOLSBOER J. - BRUXELLES

HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE

HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R)

MALEVES STE. MARIE

HOSDAIN J.-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE

HOUZEAU DE LEHAIE P. Lieutenant de vaisseau (R) - MONS
HUGET P. Kapitein-ter-zee (R) - ITTERBEEK
HUYGHE M. - ANTWERPEN
HUYSMAN H. Capitaine de corvette RHr - ERWETEGEM
JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACQUES B. - OUDERGEM
JANDA M. 1ste Kwartiermeester-chef - LOMBARDSIJDE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
JANSSENS P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - KAPELLEN
JAUBIN J. 1ste Luitenant (b.d.) - BRUSSEL
JONCKHEERE R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
KARPEZ M. Oppermeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
KEVERS A.-M. - GOOIK
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LABATH C. - BREDENE
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LEULIER J. Capitaine de frégate (R) - TOURNAI
LOCMANT D. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - PERUWELZ
LURQUIN-BODENGHEN J. - BRUXELLES
MAENHOUT L. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - AALST
MAES F. Erevaandrig-ter-zee - BRASSCHAAT
MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
MANDERLIER P. Capitaine de corvette BAM - GENT
MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
MEULEMANS - GEEL
MICHEL P. - VIESVILLE
MICHELSENS M. Ere Eerste Meester-chef - ST. ANDRIES
MICHILSENS P. Erefregatkapitein - HOBOKEN
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT KEMPEN
GEEL
NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
OTTRICH B. - BLANKENBERGE
PARIS Th. Capitaine de corvette - WOLUWE-ST. PIERRE
PAUWELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
PEDE R. Oppermeester-chef (b.d.) - EREMBODEGEM
PEIFFER M. - TEMSE
PELS A KTLO - ANTWERPEN
(†) PERMENTIER-SCHALTIN F. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - AALST
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
PIETTE R. Maitre Principal Chef (e.r.) - OOSTENDE
PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
PIRONGS P. Matroos Milicien - WESTERLO
POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT
POULLET E. Vice-amiral (b.d.) - SINT-KRUIS
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
PYNOO J-T. Kapitein-ter-zee - WAREGEM
QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - SNELLELEM
RASQUIN R. - BRUXELLES
RENOZ G. - DURBUY
REYNIERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
RIJCKAERT C. Kapitein-ter-zee - WILRIJK
ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee SBH - BAARDEGEM
ROOVERS O. Oppermeester (b.d.) - HOBOKEN
ROSIEERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
RUBBENS H. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
SABBE M. 1ste Meester-chef - LEFFINGE
SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau BEM - BRUGGE

SAUWEN J. - BRUXELLES
SCHRAM F. Fregatkapitein (R) - MORTSEL
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN
SOETENS Y. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
STEVENS-DEWILDE J.Cl. - SINT IDESBALD
STIENNON D. Maître-chef - HEIST-AAN-ZEE
STORM R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
SURMONT J. Korvetkapitein - VLISSEGEM
SUYS S. Korvetkapitein SBH - ASSEBROEK
TABURY L. Maitre Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
TAS J. - WAASMUNSTER
THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
TRUYENS L-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
VALCKE L. 1ste Kwartiermeester-chef - MALDEGEM
VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUSSEL
VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES
VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE
VAN BRANDE F. 1e Maitre Chef - WATERLOO
VAN CLEVEN M. Korvetkapitein - DEERLIJK
VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BREDENE
VAN DE WALLE B. Fregatkapitein (R) - CONCARNEAU
VAN DEN BOSSCHE P. Matroos Milicien - MECHELEN
VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
VAN DEN BROELE E. Luitenant-ter-zee (R) - LOKEREN
VAN DEN BULCK P. - ANTWERPEN
VAN DEN STEEN L. Capitaine de corvette - GANSHOREN
VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - MECHELEN
VAN DURME M. Meester-chef - EEKLO
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
VAN IMSCHOOT J. Fregatkapitein (b.d.) - GISTEL
VAN NECK D. - AALST
VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - CLAVIER
VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEM
VAN SPRANG J. - GENT
VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
VANDEN BOGAERDE L. - SINT-AMANDSBERG
VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee - DE HAAN
VANDENDAELEN M. Capitaine de frégate (R)
WOLUWE-SAINT-LAMBERT
VANDEBOKEN C. Capitaine de frégate (R) - ITTERBEEK
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VANDERWAL J. - OOSTENDE
VANKELEKOM R. - MONTIGNY-LE-TILLEUL
VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein - BOVEKERKE
VERELST J.P. Fregatkapitein (R) - WEMMEL
VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT -
ANTWERPEN MORTSEL
VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHAERBEEK
VERRIEST H. - OOSTKAMP
VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
VERVACK M. - OOSTENDE
VOGELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - GENT
VOITH TURBO SA - BRUXELLES
VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
WERQUIN R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
WOUTERS C. - BRUGGE
WOUTERS M. - BREDENE
YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 23 augustus 2010 - Clôture à la date du 23 août 2010

**Partner van de Marines wereldwijd
– Verhoging van de doeltreffendheid van de missies**

Marines moeten gezamenlijke operaties kunnen uitvoeren om de bedreigingen van vandaag en morgen te bekampen. Als leidend systeem integrator, bieden en ondersteunen we intelligente oplossingen voor maritieme oorlogsvoering, gecentraliseerd netwerk operaties en maritieme veiligheid.

EADS Defence & Security – De toekomst in netwerken

**Partenaire des Marines du monde entier
– Augmentation de l'efficacité des missions**

Les Marines ont besoin d'effectuer des opérations communes pour combattre les menaces d'aujourd'hui et de demain. Comme leading intégrateur de systèmes, nous fournissons et supportons des solutions intelligentes pour la guerre navale, les opérations réseau - centré et la sécurité maritime.

EADS Defence & Security – Le futur en réseau

EADS Defence & Security Systems Belgium NV | Siemenslaan 16 | B-8020 Oostkamp
Phone: +32 (0) 50.831-802 | Fax: +32 (0) 50.831-803 | www.eads.com