

ZEEWEZENSPOKKELS - 1

door Ferdinand GEVAERT

Naast de vele honderden mensen die er ooit werkzaam waren zijn er weinig mensen in onze omgeving, dat is Oostende en de randgemeenten om niet te spreken van de ganse Vlaamse kust, die geen familielid, vriend of kennis hebben die verbonden was aan het Zeewezen. We stellen "waren" omdat na de oprichting van de Regie voor Maritiem Transport in 1971 en de regionalisatie (federalisering) de activiteiten van het Zeewezen door andere organisaties, besturen en diensten werden overgenomen.

Het Zeewezen, of zoals vroeger genaamd "de Male", was niet alleen de maalboten "Oostende-Dover", doch ook verantwoordelijk voor het beloodsen, de bebakening van de kust en de Vlaamse banken, de sleepdienst, de zeereddingsdienst, zeevaartonderwijs, zeevaartinspectie, scheepsmeetdienst, waterschoutsambt, hydrografie, zeevisserij, scheepsherstelbedrijf voor staatsschepen, tot 1946 de visserijwacht en de exploitatie van een gedeelte van de haven van Oostende.

Waar vroeger al deze activiteiten beheerd en uitgevoerd werden door één organisatie, de Zeegroep der kust van het Bestuur van het Zeewezen, zijn er nu heel wat meer instanties die instaan voor één of meer van de bovenvermelde activiteiten. Met name :

- |   |   |
|---|---|
| - Oostende-Doverlijn                      | Regie voor Maritiem Transport                 |
| - Bebakening en vuren                     | Vlaamse Gemeenschap, Administratie            |
| - Reddingsdienst                          | Waterinfrastructuur en Zeewezen               |
| - Sleepdienst                             | id  |
| - Hydrografie                             | id  |
| - Zeevaartinspectie                       | Ministerie van Infrastructuur en              |
| - Scheepsmeetdienst                       | Verkeerswezen, Bestuur van het                |
| - Zeevaartonderwijs                       | Zeewezen                                      |
| - Waterschoutsambt (zee-<br>vaartpolitie) | id  |
| - Zeevisserij                             | Ministerie van Landbouw                       |
| - Visserijwacht                           | Ministerie van Landsverdediging<br>(Zeemacht) |

In "Zeewezensprokkels" brengen wij een reeks bijdragen die handelen over de geschiedenis en de uitrusting van een aantal van de diverse diensten van de Zeegroep.

We hopen dat ooit iemand een synthese maakt van de globale invloed van het Zeewezen, en omgekeerd, op ons en het gewest, niet alleen maritiem, historisch en economisch, doch ook socio-kultureel, wetenschappelijk, zoals gewesttaal, aspecten van de materiële en geestelijke volkskunde, de volksmentaliteit. Hierbij gaan onze gedachten heel even naar de vele honderden die in functie van het Zeewezen één of beide wereldoorlogen doorbrachten in Groot-Brittanië, waaronder velen hun vormende jeugdijaren.

Moge deze bescheiden bijdragen een inbreng zijn.

0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

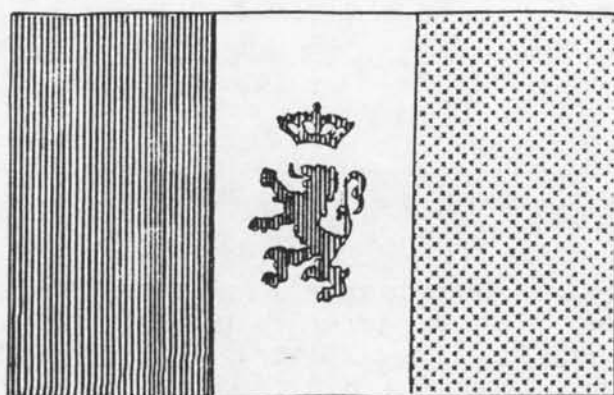
Door de wet van 9 juli 1845 werd de Oostende-Dover lijn ingericht, die dienst zou verzekerd worden door een afdeling van de "KONINKLIJKE MARINE" (toenmalige Zeemacht), die daartoe uitgerust werd met pakketboten. Bij de wet van 11 april 1862 werd de Koninklijke Marine ontbonden en werd de "STAATSMARINE" opgericht. Deze nieuwe dienst zou de pakketbotendienst overnemen en verder uitbaten benevens een aantal andere verplichtingen van de Koninklijke Marine, met o.a. de visserijwacht en de hydrografie van de kustwateren en Schelde. Tevens zouden de pakketboten een zeker militair karakter behouden om bepaalde representatieve opdrachten te kunnen vervullen. Zo behield men de Belgische oorlogsvlag (vloot) als vlag voor de schepen van de Staatsmarine, alhoewel deze dienst een volledig burgerlijke organisatie werd.

De Koninklijke Marine fungeerde onder het Ministerie van Buitenlandse Zaken, wat tevens het geval werd voor de Staatsmarine bij het oprichten van deze dienst in 1862. De naam Staatsmarine werd achteraf gewijzigd in Staatszeewezen. Deze naam wordt in sommige gevallen nog ten onrechte gebruikt heden ten dage, alhoewel sinds vóór het einde van vorige eeuw de organisatie achtereenvolgens de naam gedragen heeft van : Ministerie van het Zeewezen, Beheer van het Zeewezen en Bestuur van het Zeewezen.

Sommige tradities van de Koninklijke Marine, eigen aan alle militaire organisaties, hebben in het Zeewezen, voornamelijk bij de pakketboten en de visserijwacht, nog lange jaren nagewerkt, zoals ondermeer het brengen van de militaire groet aan oversten. Vele van deze tradities zijn echter afgestorven na de Eerste Wereldoorlog, toen in 1919-20 een groot aantal oud-strijders in dienst trad van het Zeewezen, die allen, begrijpelijk genoeg, het militair gedoe beu waren.

Heden is er, op de gevoerde vlag na, niet veel meer te bespeuren van deze tradities, mogelijks uitzondering gemaakt voor het groeten met de vlag van oorlogsbodems en andere schepen van de lijn.

Vlag van de Staatsvloot



Zwart

Geel

Rood

Zo'n 20 jaar geleden las ik in een toen recent Engels boek volgende zinsnede : "the Belgian car and mail vessels are not only run with the efficiency of navel ships but also look like them" (de Belgische autoveren en postboten worden niet alleen uitgebaat met de doeltreffendheid van marineschepen maar ze lijken er ook op).

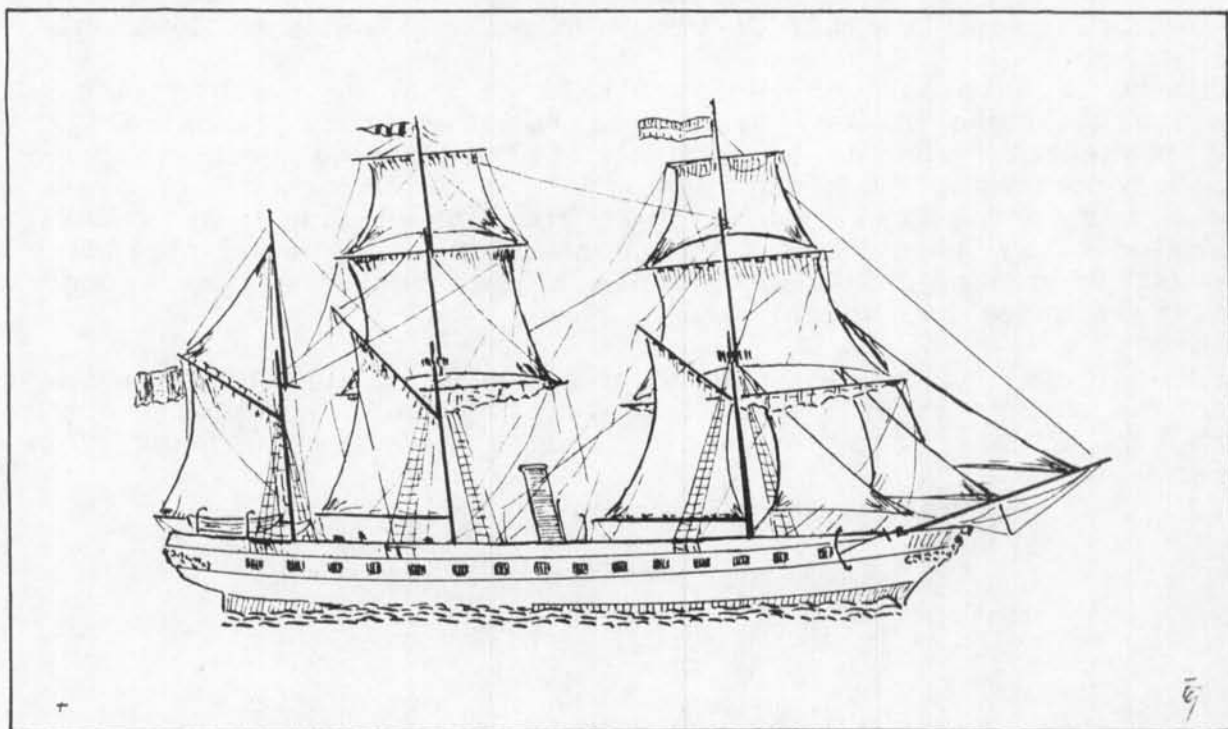
Naar onze mening was dit niet alleen zo voor de schepen doch ook voor de uniformen van de scheepsbemanning, voornamelijk wat de officieren en dekbemanning betreft.

#### DE VISSERIJWACHTERS

Bij het opheffen van de Koninklijke Marine, de voorloper van de huidige Zeemacht, in 1862 werd de Staatsmarine (Zeewezen) opgericht. De nieuwe dienst moest instaan voor de exploitatie van de pakketboten, de hydrografie en de visserijwacht.

Ten behoeve van de visserijwacht werd door de Belgische Staat een driemastbark, de "Mathilde", gehuurd bij de Oostendse reder VAN CUYL. Het schip, gebouwd in eik, was te Oostende gebouwd in 1850 voor rekening van VAN CUYL. Het mat 248 ton, was 32,69 meter lang en was geklasseerd bij Bureau Veritas met de notitie 5/6 A.I.I (1).

Bij Koninklijk Besluit van 3 september 1867 werd aan boord van het schip een school voor scheepsjongens ingericht.



"MATHILDE", naar een schilderij op glas, door onbekende schilder, uit de verzameling R.Verbanck.

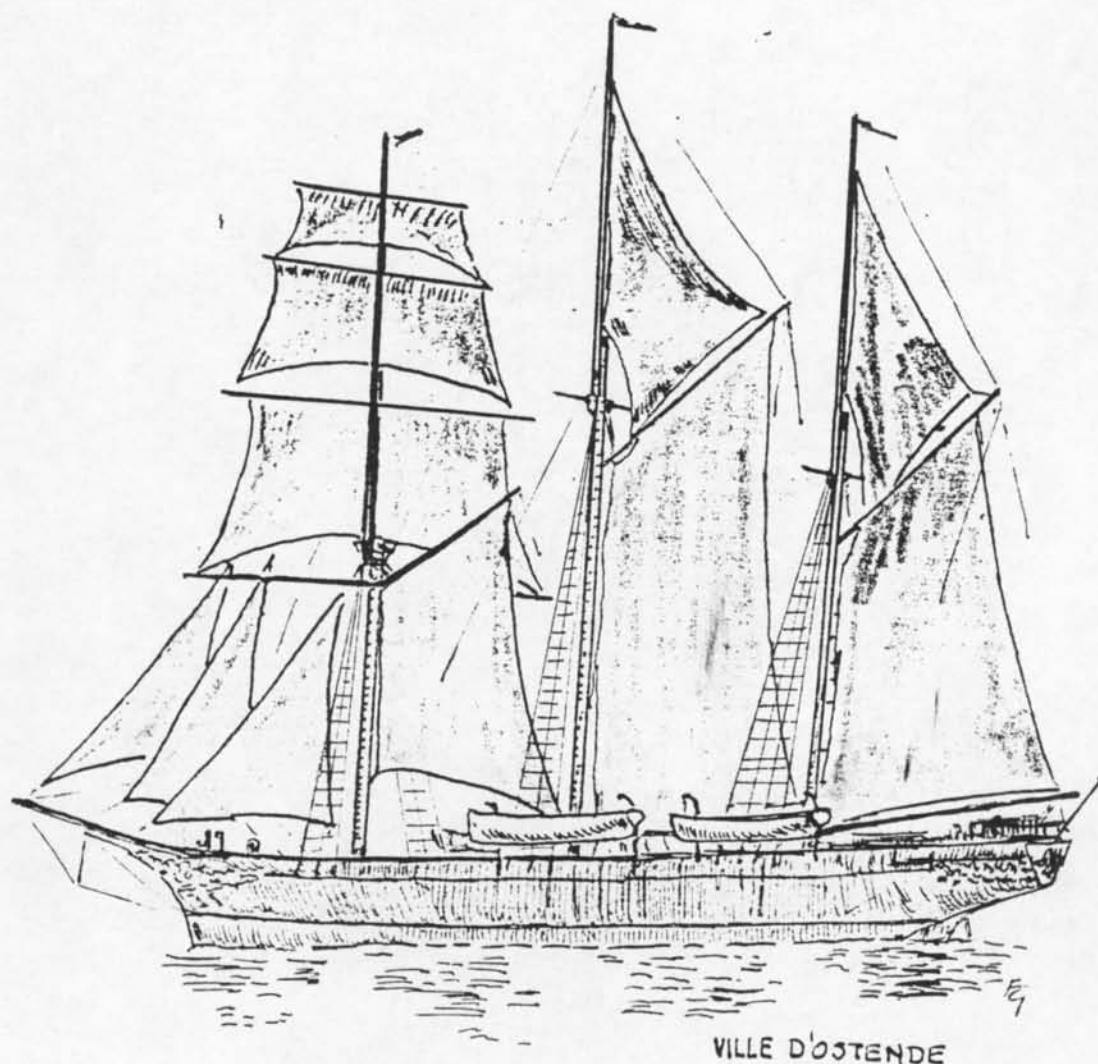
In 1880 eindigde het huurcontract met de Belgische Staat. Op 26 november 1880 werd overgegaan door VAN CUYL tot de openbare verkoop van het schip in het "Hôtel de Nations", Kapellestraat 60 te Oostende, onder notaris A.H.N. LIEBAERT. In het verkoopsbericht wordt vermeld dat het schip zich bevond in het Tweede Handelsdok te Oostende en dat het gediend had bij de Belgische Staat als scheepsjongensschool (Ecole de mousse). Dat het schip dienst van visserijwacht had vervuld wordt in het bericht niet vermeld (2).

De Conventie van Den Haag van 6 mei 1882 werd door de wet van 6 januari 1884 bekrachtigd. Hierbij zou België, samen met Groot-Brittannië, Duitsland, Denemarken en Nederland deelnemen aan de internationale visserijwacht. In deze overeenkomst voor het

regelen van de beschermingsdiensten van de visserij op de Noordzee, werd bepaald dat de bewaking van de visvangst zou geschieden door eenheden van de oorlogsmarine van de contracterende partijen, maar dat, wat België betreft, de eenheden staatsschepen konden zijn, onder bevel van daartoe gecommissioneerde kapiteins.

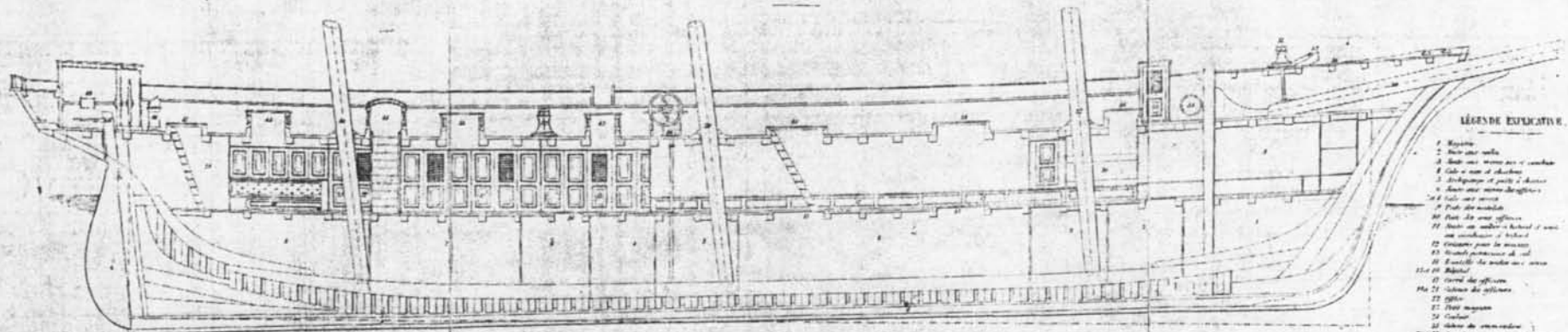
Bij de wet van 5 augustus 1879 werd 160.000 Fr. uitgetrokken voor de bouw van een visserijwachtschip ten behoeve van het Zeewezen. Het ontwerp van het schip werd gemaakt door hoofdingenieur DELCOURT van de technische diensten van het Zeewezen (de Genie Maritime). De opdracht voor de bouw werd toegekend aan een scheepswerf te Baasrode.

Het schip, genoemd "Ville d'Ostende" liep in 1881 van stapel. Het was een driemastbark van 358 ton, 33,80 m. lang en 7 m. breed. Het schip, een zeilschip, was niet uitgerust met mechanische voortstuwing. Naast voorzieningen voor de bemanning bestaande uit een commandant (de scheepskapitein), drie officieren, 2 bootsmannen, een meester-timmerman (ook zeilmaker) 12 matrozen was er ruimte voor 30 scheepsjongens (leerlingen) en een hospitaal. Op een aantal geweren na was het schip onbewapend.



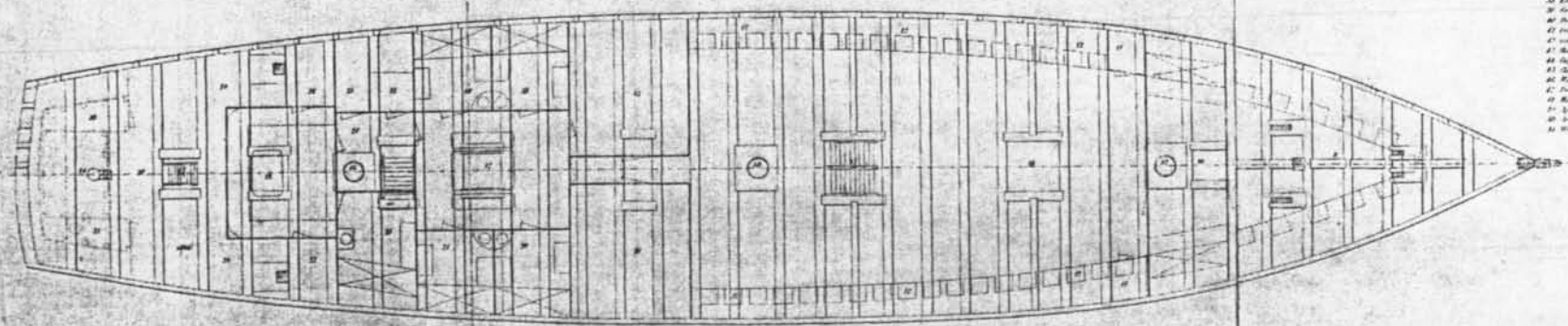
*Bateau trois mâts, garde-pêche.*

Echelle de 1/40



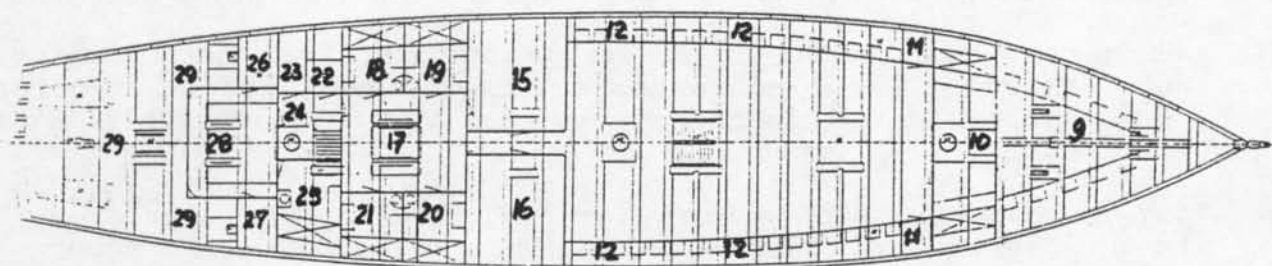
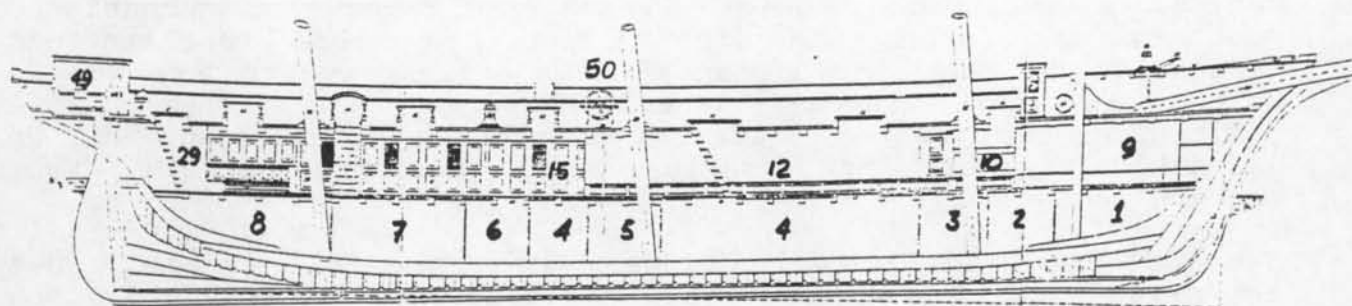
LÉGENDE ÉDUCATIVE.

1. Kuytje
2. Mât avant
3. Mât au milieu
4. Mât arrière
5. Cabane
6. Pont
7. Ponton
8. Ponton de réserve
9. Ponton de réserve
10. Ponton de réserve
11. Ponton de réserve
12. Ponton de réserve
13. Ponton de réserve
14. Ponton de réserve
15. Ponton de réserve
16. Ponton de réserve
17. Ponton de réserve
18. Ponton de réserve
19. Ponton de réserve
20. Ponton de réserve
21. Ponton de réserve
22. Ponton de réserve
23. Ponton de réserve
24. Ponton de réserve
25. Ponton de réserve
26. Ponton de réserve
27. Ponton de réserve
28. Ponton de réserve
29. Ponton de réserve
30. Ponton de réserve
31. Ponton de réserve
32. Ponton de réserve
33. Ponton de réserve
34. Ponton de réserve
35. Ponton de réserve
36. Ponton de réserve
37. Ponton de réserve
38. Ponton de réserve
39. Ponton de réserve
40. Ponton de réserve
41. Ponton de réserve
42. Ponton de réserve
43. Ponton de réserve
44. Ponton de réserve
45. Ponton de réserve
46. Ponton de réserve
47. Ponton de réserve
48. Ponton de réserve
49. Ponton de réserve
50. Ponton de réserve
51. Ponton de réserve
52. Ponton de réserve
53. Ponton de réserve
54. Ponton de réserve
55. Ponton de réserve
56. Ponton de réserve
57. Ponton de réserve
58. Ponton de réserve
59. Ponton de réserve
60. Ponton de réserve
61. Ponton de réserve
62. Ponton de réserve
63. Ponton de réserve
64. Ponton de réserve
65. Ponton de réserve
66. Ponton de réserve
67. Ponton de réserve
68. Ponton de réserve
69. Ponton de réserve
70. Ponton de réserve
71. Ponton de réserve
72. Ponton de réserve
73. Ponton de réserve
74. Ponton de réserve
75. Ponton de réserve
76. Ponton de réserve
77. Ponton de réserve
78. Ponton de réserve
79. Ponton de réserve
80. Ponton de réserve
81. Ponton de réserve
82. Ponton de réserve
83. Ponton de réserve
84. Ponton de réserve
85. Ponton de réserve
86. Ponton de réserve
87. Ponton de réserve
88. Ponton de réserve
89. Ponton de réserve
90. Ponton de réserve
91. Ponton de réserve
92. Ponton de réserve
93. Ponton de réserve
94. Ponton de réserve
95. Ponton de réserve
96. Ponton de réserve
97. Ponton de réserve
98. Ponton de réserve
99. Ponton de réserve
100. Ponton de réserve



93 - 242

Visserijwachtschip "Ville d'Ostende"



1. Magazijn
2. Zeilenruim
3. Eetwarenmagazijn
4. Kolenruim en drinkwater
5. Kettingbak en lensput
6. Eetwarenmagazijn officieren
7. Eetwarenmagazijn
8. "
9. Matrozenverblijf
10. O/officierenverblijf
11. Magazijn
12. Verblijf leerlingen
15. Hospitaal
16. "
17. Eetzaal officieren
18. Kajuit officier
19. " "
20. " "
21. " "
22. Keuken (kombuis)
23. Magazijn
24. Hal
25. Hut commandant
26. Kast vr zeekaarten
27. Kast vr instrumenten
28. Dagverblijf commandant
29. Beschuitmagazijn
49. Stuurmachine (manueel)
50. Lenspomp

VISSERIJWACHTSCHIP "VILLE D'OSTENDE"

In bepaalde maritieme kringen werd de vraag gesteld of het schip wel zou geschikt zijn voor het uitvoeren van de politieopdrachten van de visserijwacht, gelet op het ontbreken van mechanische voortstuwing. Immers, de stoommachine had reeds haar intrede gemaakt in de visserij (3), zodat de mogelijke overtreders van de wetten op de visserij sneller waren dan degenen die politietoezicht moesten houden. Ook had men bedenkingen over de geschiktheid van het schip als opleidingsvaartuig voor scheepsjongens.

Het Oostends blad "Echo d'Ostende" van 8 mei 1881 vermeldde dat het nieuw visserijwachtschip volledig afgewerkt was en in de loop van de week te Oostende zou aanmeren. Er werd ook vermeld dat ze vernomen hadden dat het schip een "schoonheid" was en terzelfdertijd volledig voldeed aan alle vereisten van de dienst.

In het nummer van 15 mei 1881, na de aankomst van het schip te Oostende, vermeldt het blad echter dat de tuigage niet beantwoordt aan dat van een opleidingsschip en als visserijwachtschip niet geschikt is. Het blad vroeg zich af of :

"hoe ons visserijwachtschip zijn taak zou kunnen uitvoeren als de overtreders zich dank zij hun stoommachines rapper konden uit de voeten maken dan ons zeilschip kon varen. Waarom het traagste middel gebruiken om de politiereglementen te doen eerbiedigen en om een humanitaire taak te vervullen ? De tijd was niet ver meer af dat Franse en Engelse visserijwachtschepen politieopdrachten zouden uitvoeren in onze territoriale wateren" (4).

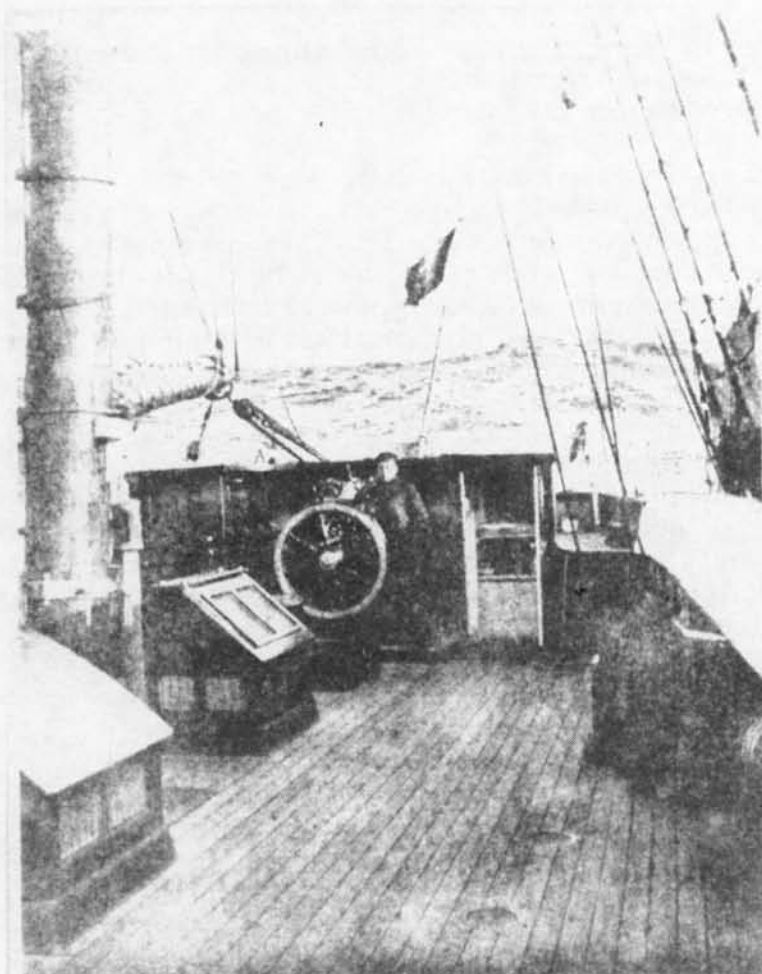
Op 2 juni 1881 vertrok de "Ville d'Ostende" voor het eerst op kruisvaart, onder bevel van Cdt. VAN SCHOOTEN. Ook een geneesheer, dr. CORBISIER van het Gentse hospitaal maakte de reis mee (5).

Na de komst van het tweede schip bestemd voor de visserijwacht, de stoomaviso "Ville d'Anvers" verzekerde de "Ville d'Ostende" nog slechts gedurende de zomer de visserijwacht.

Op maandag 7 juli 1903 vertrok de "Ville d'Ostende" op kruisvaart. De eerste aanlegplaats zou Lerwick in Schotland zijn. Vervolgens zou men de steven naar Bergen in Noorwegen en de Fär-Öereilanden wenden. Door het uiterst slecht weer moest het schip gaan schuilen in de monding van de Schelde. In de monding van de Schelde liep het schip vast op de Suikerplaat tussen Borselen en Terneuzen.

Op 8 juli werden de aalmoezenier en de scheepsjongens met reddingsboten ontscheept daar men vreesde dat het schip zou verloren gaan. Assistentie werd geboden door sleepboten uit Oostende en Antwerpen. Op 10 juli slaagde men erin het schip terug vlot te krijgen nadat met hulp van de genie een geul gegraven werd van het schip tot in dieper vaarwater. De eerste herstellingen werden te Vlissingen uitgevoerd. Het schip was heerlijk toegetakeld. Ooggetuigen verklaarden dat het schip in een wrak herschapen was. De vraag werd gesteld of het nog de moeite loonde om het schip te herstellen. Wat echter wel geschiedde.

In augustus 1914 kwam de oorlog over ons land. Bij het ontruimen van Oostende in Oktober 1914 werd het schip te Oostende achtergelaten. Het werd door de bezettende Duitsers in beslag genomen. In 1916 werd het schip door de Duitsers naar Hamburg ge-



De "Ville d'Ostende" op zee, met de roerganger aan het stuurrad, beschut door een vorm van roef. Aan bakboord de vlaggekast (met open deuren), aan stuurboord het water-closet (toilet)

sleept volgeladen met koper en brons die de inwoners van Oostende en omliggende hadden moeten inleveren. O.m. de bronzen beelden die vóór de oorlog opgesteld waren op de de Smet de Naeyerbrug (6). Na de oorlog werd herhaaldelijk navraag gedaan bij de Duitse overheden over de ligging of lot van het schip, echter zonder resultaat. Tot op heden kent men het uiteindelijk lot van het schip niet.

Zoals reeds aangehaald waren ter gelegenheid van de bouw van de "Ville d'Ostende" door de maritieme middens, zowel te Antwerpen als te Oostende, nogal wat opmerkingen gemaakt over het type van het schip (zeilschip) het ontwerp en de uitrusting. Dit niet alleen op het vlak van de functie van het schip als visserijwachtschip doch ook als opleidingsvaartuig. Onmiddellijk na de indienstname bleek dat het schip als visserijwachtschip geen succes was, om het zachtjes uit te drukken.

De gebreken werden door de overheid onderkend. In 1884 werd de specificatie voor de bouw van een tweede visserijwachtschip opgesteld en door de bevoegde minister J. VANDENPEEREBOOM, minister van spoorwegen, posteriej en telegrafie, goedgekeurd op 21 oktober 1884.

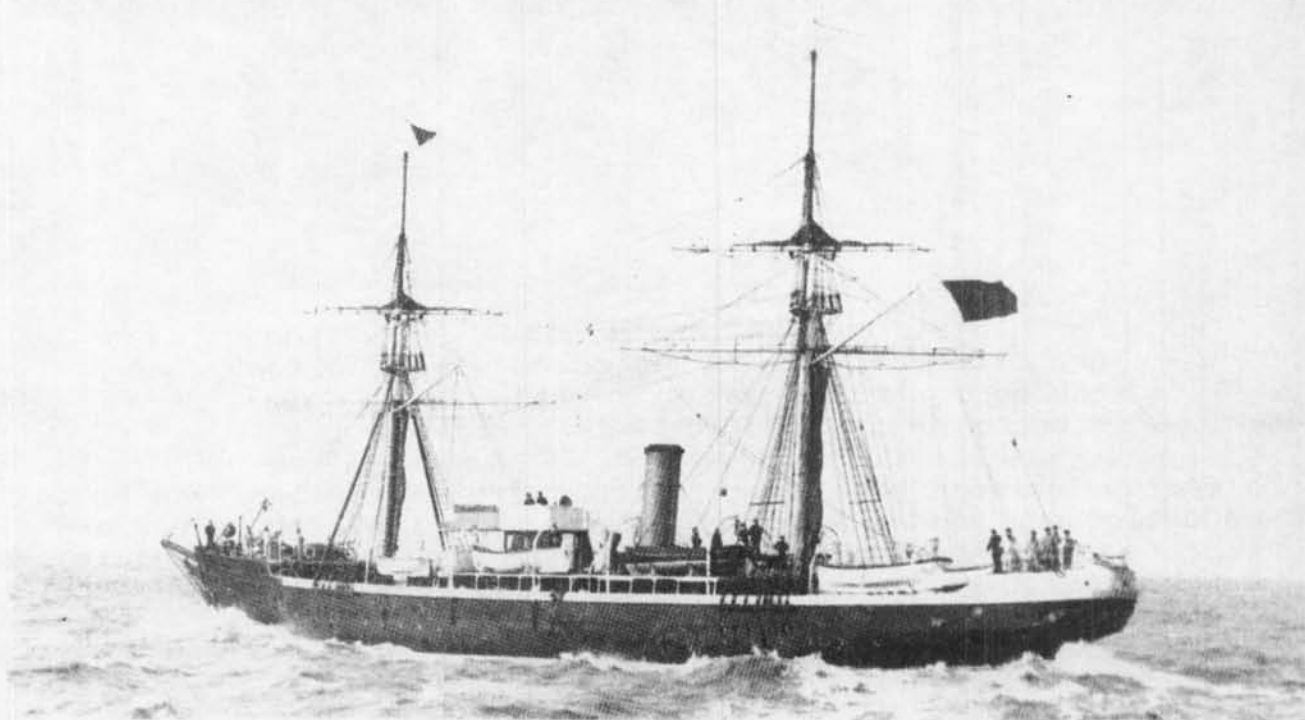
Het betrof een stoomaviso (7) die dezelfde functies zou uitoefenen zoals ze voorzien waren bij de bouw van de "Ville d'Ostende", nl.



visserijwacht en schoolschip voor scheepsjongens. Het nieuw schip, de "Ville d'Anvers" werd eind 1884 besteld bij Cockerill en het zou gebouwd worden op de werven te Hoboken.

In de koopvaardij worstelde men met een tekort aan kapiteins, officieren en scheepswerktuigkundigen van Belgische nationaliteit. Er werden stappen ondernomen bij de overheid om op het nieuwe schip faciliteiten te voorzien voor het inschepen en opleiden van aspirant dekofficieren en scheepswerktuigkundigen. Aan het verzoek werd gehoor gegeven en het ontwerp van de accommodaties werd aangepast om in deze behoefte te voorzien.

Het schip werd begin januari 1886 te Oostende afgeleverd. Op 23 januari 1886 vertrok het schip uit Oostende voor een eerste kruisvaart, onder het bevel van Cdt. E.P. ECREVISSE, oud-gediende van de voormalige Koninklijke Marine. Het schip had een lengte over alles van 72 m. De lengte tussen de loodlijnen bedroeg 64,24 m. en de breedte op de spanten 9,15 m. De holte was 5,20 m. en de gemiddelde diepgang 3,55 m bij een waterverplaatsing van 1.136 ton. De netto tonnemaat was 415 ton.



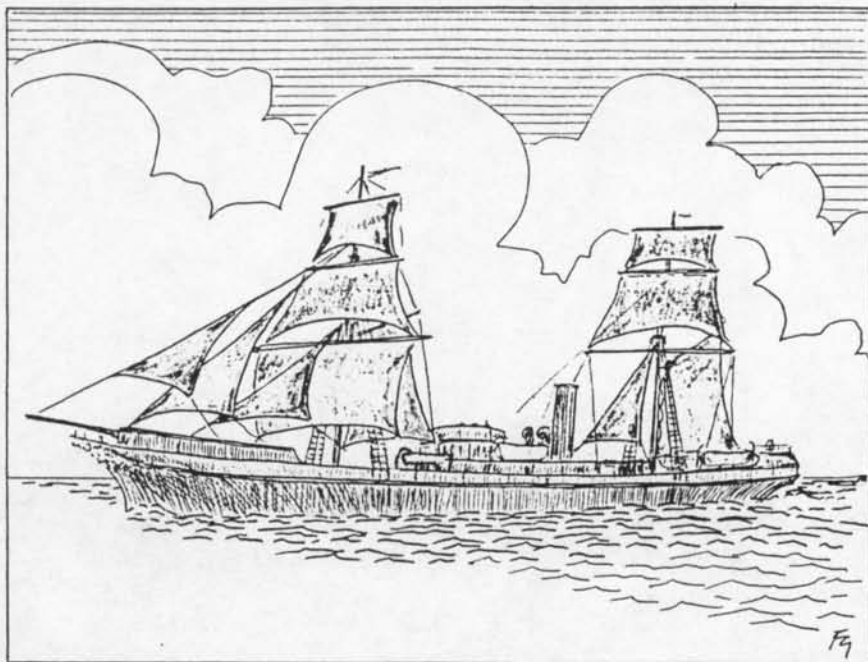
"Ville d'Anvers"

Het schip werd aangedreven door een vierbladige schroef dat bekrachtigd werd door een compound stoommachine; met een geïnduceerd vermogen van 800 IPK. De benodigde stoom werd geleverd door twee met kolen gestookte stoomketels. Een derde ketel zorgde voor stoomproductie ten behoeve van de hulpwerktuigen. De stuurmachine, ankerspil, kaapstander en verscheidene pompen werden met stoom gedreven. De verwarming van de verblijven gebeurde met warmwaterradiatoren.

De snelheid van het schip bedroeg 11,25 knopen, bij maximum machinevermogen. Tevens was het schip uitgerust met hulpzeilen waarbij het opgetuigd was als brik (8), met een zeiloppervlakte van 713 m<sup>2</sup>.

Het schip, met stalen romp en teakhouten dekken, was ingedeeld in vier compartimenten, waarin, van achterschip tot vóór, de accommodaties voor :

- scheepsstaf, hospitaal en apotheek,
- machine- en ketelruimten, kolenbunkers,
- verblijf voor aspirant-officieren, scheepsjongens en o/off.
- matrozenverblijf, stokers en leerling-scheepswerktuigkundigen.



*S.S. "Ville d'Anvers, met hulpzeilen bijgezet.*

De bemanning bestond uit een kapitein (commandant) en 4 dekkofficieren, een officier-werktuigkundige, een dokter, een aalmoezenier, twee scheepswerktuigkundigen, een bootsman, zeilmaker, scheepstimmerman, een kwartiermeester-matros, een kwartiermeester-stoker, 4 stokers en 12 matrozen. Tevens konden er 12 aspirant-officieren, 5 leerling-scheepswerktuigkundigen en 40 scheepsjongens ingescheept worden. De kaartenkamer en keukens waren ondergebracht in het dekhuis met daarop het stuurhuis en de "monkey-bridge" (9).

In vergelijking met de "Ville d'Ostende" waren de verblijven luxueus ingericht. Zo had de commandant een wasbekken met stromend warm- en koud water !

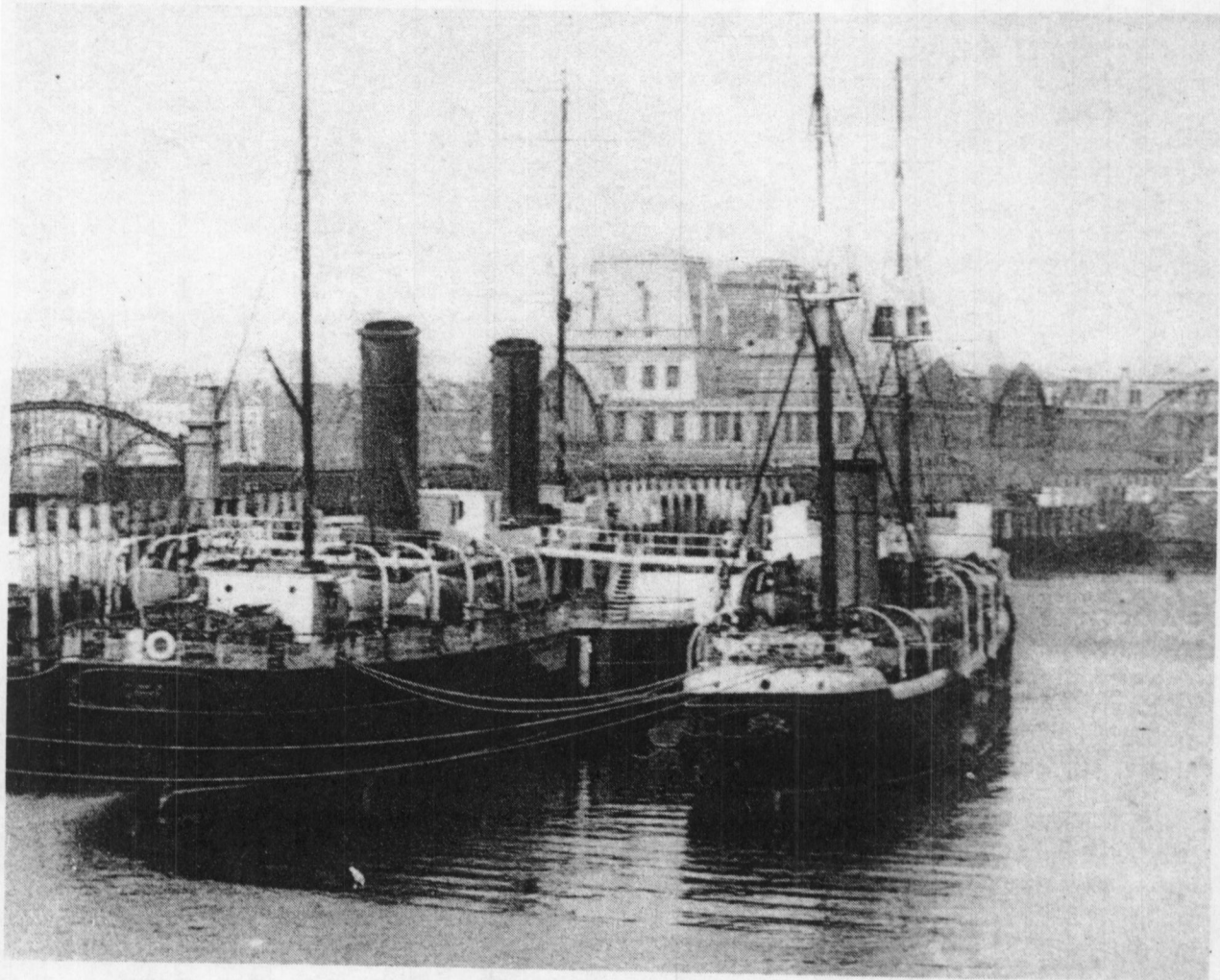
Alhoewel het schip een "aviso" was, was er geen bewapening aan boord, met uitzondering van een aantal handwapens en geweren.

Na de indienstname van de "Ville d'Anvers" kon de visserijwacht uitgevoerd worden door een Belgisch schip. Tot dan werd sinds de ondertekening van de Conventie van 1882 de visserijwacht uitgevoerd door Britse schepen met Britse bemanning die een mandaat hadden om procesverbaal op te stellen en boeten op te leggen in naam van en ten bate van de Belgische staat.

In oktober 1914 week het schip uit naar Frankrijk. Na allerlei diensten werd de "Ville d'Anvers" in 1917 door het Zeewezen, ter beschikking gesteld van de nieuw opgerichte militaire marine, het "Depot voor Bemanningen". Het schip werd herschapen in een waar artilleriemuseum. Het voer een kanon van 9 cm, een Portugees kanon

van 7,5 cm, een Engelse zesponder, een 3,5 cm kanon, verscheidene machinegeweren en een loopgrachtmortier. Het schip deed dienst als mijnenveger.

Na de oorlog werd het schip terug overgemaakt aan het Zeewezen. Het schip kwam terug te Oostende op 15 november 1918. Het schip werd hersteld en opgetuigd om dienst te doen als visserijwachtschip. Het zou echter spoedig vervangen worden door een nieuw schip. De "Ville d'Anvers" werd in 1925 verkocht aan een Gents sloopbedrijf.



1921 - De "Ville d'Anvers" gemeerd naast de maalboot "Princesse Clementine" aan de Pakketbotenkaai te Oostende.

- 
- (1) Volgens sommige bronnen zou in het Fort Napoleon, waar vóór 1940 een heemkundig museum was ingericht, zich een afbeelding van de "Mathilde" bevonden hebben. De heer Richard VERBANCK, uit Bredene, bezit een schilderij op glas, door een onbekend schilder, die de "Mathilde" voorstelt. De tekst op het schilderij luidt : "Mathilde van Oostende, Kapitein Jacques DEWILDE, 1863". Vermeldingswaardig is het feit dat op het schilderij een schouw voorkomt. We hebben geen vermeldingen gevonden dat het schip uitgerust was met een mechanische voortstuwing.
- (2) Echo d'Ostende, 21.11.1880.
- (3) In 1877 werden in Engeland 53 stoomsleepboten uitgerust met treilergerei en bedreven effectief de visserij. In 1881 werd de eerste stoomtreiler met schroefvoortstuwing afgeleverd in

Engeland. In Oostende verscheen de eerste stoomtreiler in 1883.

Bron : Deep Sea Fisheries, P.N. Thomas, Argus Press, Hemel Hempstead, Engeland, 1975.

- (4) Wat tot de komst van de "Ville d'Anvers" ook geschiedde.
- (5) Echo d'Ostende, 02.06.1881.
- (6) Deze beelden waren de aanleiding tot de volkse naam voor de de Smet de Naeyerbrug, de "T.ttebrug", toponiem dat tot heden nog steeds courant in gebruik is.
- (7) Aviso : naar "Van Dale", snel, licht oorlogsvaartuig om berichten over te brengen. Naar "Larousse", petit bâtiment rapide qui portait des dépêches, et qui est surtout employé aujourd'hui à l'escorte des convois navale.
- (8) brik : twee masten met ra-zeilen.
- (9) monkey-bridge, buitenbrug op het stuurhuis, de "passerelle".

---

### DE PAUSELIJKE ZOEAVEN

Met verwijzing : Oostendse solidariteit met de Pauselijke Zoeaven. I. VAN HYFTE in De Plate blz. 93 - 78 + 79.

Lijk telkens las ik ook "maart 1993" van De Plate door, van de eerste blz. tot aan de laatste, ook wanneer de aangeboden verhandelingen eigenlijk buiten mijn interessesfeer horen.

Maar uw artikel interesseerde me héél speciaal. Het is immers zo, dat ik van kindsbeen af (en dat is nu ruim 3/4 eeuw lang) de lofzang hoorde van de Pauselijke Zoeaven : mijn overgrootvader was er één geweest, - hij hield zelfs een dagboek, dat trouwens gepubliceerd werd, en taalkundig besproken.

Net lijk alle historici die het over de Pauselijke Zoeaven hebben, spreekt ook U van de "bloedige" slag te Castelfidardo. Het spreekt van zelf : elke gevallene was er één te veel.

Alhoewel ik bij dat "bloedig" relativerend denk.

Van Pauselijke kant waren er daar 6 bataljons en 2 eskadrons; wat toch nogal veel volk betekent. Ik reken als volgt : een bataljon van 600 man en een eskadron van 120 man, dat komt uit op  $6 \times 600 = 3600 + 2 \times 120 = 240$ , samen 3.840 man. En er vielen nog geen 60 man. Héél weinig ten slotte.

Waarom is Castelfidardo dan zo beroemd, waarom heeft die veldslag in Europa zo een beroering verwekt ?

Ik denk, enerzijds, dat de Pauselijken bijzonder heldhaftig streden, tegen een grote overmacht (ik heb geen onaanvechtbare cijfers, maar vermoed dat de Pauselijke Zoeaven 1 tegen 3 streden). Anderzijds omdat het omstoten van de Paus-Koning (il Papa Re) een dreiging was voor het reeds zo wankele Europees evenwicht. En dat verklaart waarom de SERRUYS vader en zoon, op uw lijst voorkomen; die zeer belangrijke familie SERRUYS heeft immers nooit de reputatie gehad biezonder vroom te zijn, - en dat verklaart ook, waarom vooraanstaande protestanten de Pauselijke Zoeaven met alle middelen steunden.

Nu, die "épée d'honneur". In de XIXde eeuw werden héél veel ere-degens en ere-zwaarden aangeboden. Ofwel aan een gezagvoerder die