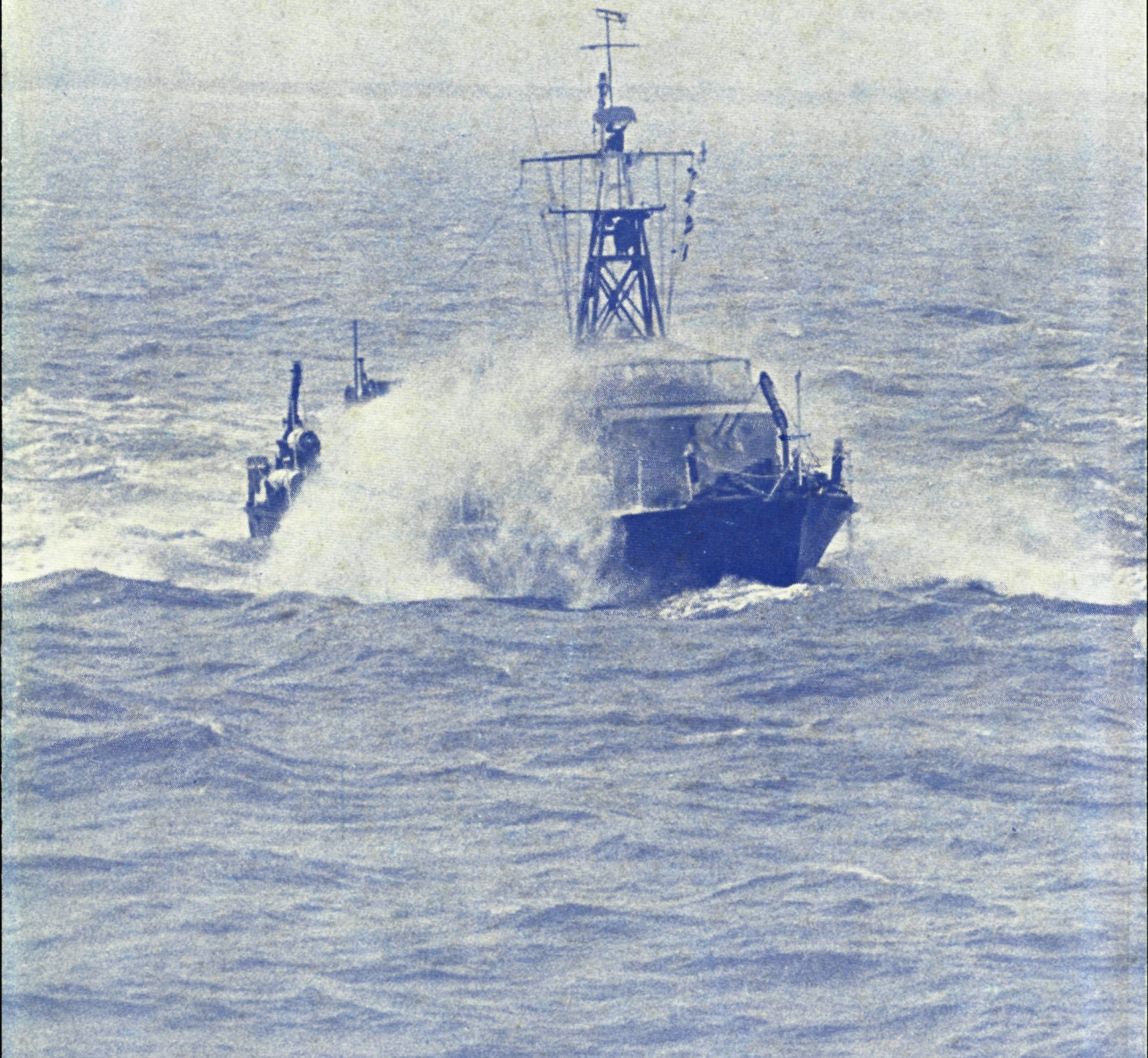


NEPTUNUS

info marine

27° jaargang nr 181
27° année no 181

3



tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1979 - 1980

revue maritime bimestrielle



Maritime Training Simulators

The live exercising of modern warships, submarines, aircraft and weapons for training purposes is becoming impractical, uneconomic and in many cases dangerous. The alternative is digital simulation by Redifon.

Redifon are world leaders in supplying simulators offering realistic training facilities that are safe, efficient, cost effective and easily updated.

Redifon training simulators are available for marine navigation, naval tactics, fleetwork, CIC, helicopter control, submarine attack and air traffic / fighter control.

We would be pleased to discuss your training problems with you.

REDIFON

SYSTEMS SIMULATION

Manor Royal, Crawley, Sussex.
Telephone: Crawley (0293) 28833.
Cables: Redsystems Crawley.
Telex: 877252.



INTAIR
DIVISION

Amerace S.A.
Chaussée de la Hulpe 150
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657

NEPTUNUS

info marine

november 1979
novembre 1979

27e jaargang nr 3
27e année no 3



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

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

2

gravelines ou grevelinge(n)
par j. verleyen

10

panorama maritime
par r. rogie

20

de zee en de kunst
door lic. kunstgeschiedenis n. hostyn

22

postzegelnieuws
door eerste meester chef a.a. jacobus

27

maritieme ditjes en datjes
door e.a. van haverbeke

30

woorden uit de zeemanskist... over vrouwen, schepen en
de zee
door oppermeester j.-b. dreesen

34

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine

info-reserve

neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

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

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, pu-
blicité, 't winkeltje :
Correspondance, changements d'adresse,
publicité, boutique :
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

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

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

Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

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

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

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

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (VIII)

Door J. Verleyen

De twee wereldoorlogen van Jozef VLIETINCK, de «Veererman»

Tot nu toe, hebben wij het woord gegeven aan vissers die aan de ontruiming van Duinkerke hebben deelgenomen en die, daarna, Engeland hebben bereikt. Ter gelegenheid van de vermelding van andere vissersvaartuigen, hebben wij laten opmerken dat sommige vissers, na de ontruiming van Duinkerke en soms van andere Franse havens, in Frankrijk (meestal te Saint-Vaast-la-Hougue) zijn gebleven om later in bezet België terug te keren. Zij hebben gewoonlijk geen melding in het «Guldenboek van het Zeewezen» gekregen. Wij geven nu het woord aan één van deze vissers, Jozef VLIETINCK, bijgenaamd «de Veereman», uit Heist. Het is wel bekend dat te Heist de vissers dikwijls dezelfde familienamen dragen (bv. VAN TORRE, VAN DIERENDONCK, SAVELS, VLIETINCK of DE GROOTE). Daarom zijn zij beter gekend met een bijnaam. Onze vriend is geboren te Heist-aan-Zee, op 5 januari 1907, van rasechte vissersfamilie. Hij is dus 72 jaar oud en weduwnaar. Hij leeft nog altijd als enige bewoner van zijn oude en proper vissershuisje

in de smalle Vissersstraat. Alléén is hij toch niet. Buiten zijn dierbare katten heeft hij nog familie en talrijke vrienden.

«Ik ben steeds blij, zegt Jozef, dat mijn zonen » komen of iemand van de familie of van de vrienden en mijn grootste plezier is dan het verleden » in kleuren en geuren over de visserij te vertellen. » Ik zal U mijn avonturen van de laatste oorlog vertellen maar ik moet eerst mijn avonturen van de » eerste oorlog vertellen. Zo zult U weten waarom » ik de «Veereman» genoemd ben en waarom ik » niet zo gemakkelijk kan schrijven ».

De oorlogsjaren 1914/1918...

«Wij zijn vertrokken in oktober 1914 vanuit Zee- » brugge met nog een platte schuit op de zeilen » en zonder motor. Dit was de H.36. Ik vaarde af » met mijn broers en met nog enige andere vissers, » 7 personen te samen. Ik was de jongste : 7 jaar » en half ! Wij legden aan te Veere, kleine Hollandse » haven op Walcheren. Daar verbleven wij voor één » jaar om vandaar te vertrekken naar Paependrecht



Fotodienst Ministerie van Openbare Werken-negatief op glas-Strand van Heist ca 1895. Met dergelijke zeilschuiten zijn de Heistenaars, in 1914, naar Zeeland gevlucht. Tot 1926, heeft Jozef VLIETINCK met een zeilschuit gevaren !

» waar wij verbleven voor ongeveer zes maanden.
 » Nadien zijn wij gevaren naar Zierikzee waar nog
 » andere Belgische schuiten lagen. Wij zijn daar
 » gebleven tot het einde van de oorlog. Alles was
 » toen armzalig. Mijn broers gingen werken en
 » 's avonds (er was geen vrouw aan boord !) moest
 » alles dan nog door mannenhanden gedaan worden.
 » Toen was het soms weken vooraleer wij uit
 » onze kleren gingen. Ik bedoel andere klederen
 » aantrekken want, met ons allen, sliepen wij in de
 » roef met kooien die in feite maar banken waren.
 » Doch, niettegenstaande dit alles, waren wij, deze
 » mensen, allen tevreden. En zoals de zeemans-
 » spreuk is werd er dan gezegd : «Wij zullen maar
 » roeien met de riemen welke wij hebben !». Ik kon
 » al op 9-jarige leeftijd medegaan op zee om iets
 » bij te verdienen. Zie nu eens een kind van 9 jaar !
 » Dit was dan met de schuit H.9 «Sabinus». Dit
 » maakt dat ik dan ook niet veel school gelopen
 » heb. Wanneer de oorlog was gedaan, zijn wij allen
 » naar België (Zeebrugge) teruggekomen met de
 » H.49 ».

Wij weten nu waarom Jozef VLIETINCK de «Veere-
 man» of de «man van Veere» is geworden. Dit ver-
 verhaal bevestigt volledig de mening van de Heer
 Notaris Jonkheer Jan Baptist de GHELDERE, des-
 tijds burgemeester van Heist-aan-Zee. In augustus
 1969 hadden wij hem een bezoek gebracht met het
 oog op de verzameling van inlichtingen betreffende
 de bedrijvigheid van de Belgische vissers tijdens de
 oorlog. Burgemeester de GHELDERE had ons ver-
 klaard : «U zult moeilijk iets vinden betreffende de
 bedrijvigheid van Heisterse vissers tijdens de eerste
 oorlog. U moet niet vergeten dat destijds de Heiste-
 naren nog met zeilschuiten vaarden Zeebrugge was
 maar aan het begin (sedert 1906). Ik heb altijd
 horen zeggen dat, bij het naderen van de Duitsers,
 de Heistenaren met hun zeilschuiten naar het dicht-
 bijgelegen Zeeland en niet naar Frankrijk of Eng-
 land zijn gevlucht».

Laten wij nu de «Veere-man» verder spreken.

De jaren tussen beide oorlogen 1918/1939...

« In België heb ik dan nog wat school gelopen om
 » dan, wederom met de «Sabinus» terug zee te
 » kiezen in het jaar 1920. Ik was dan 13 jaar en
 » ik was «laver» (jongen of «mousse») en voor goed
 » het was de ZEE en bleef de ZEE. Ik heb gevaren
 » tot 1926 op de zeilen om dan in dit jaar met de
 » Z.37 voor de eerste maal met een motorschip te
 » gaan. Dat was met mijn schoonbroer Robert GHE-
 » SELLE als schipper en mijn andere broer plus ik
 » als matrozen.
 » In het jaar 1929 ben ik dan voor schipper gaan
 » varen met de Z.16 van Rederij Raphaël HUYS-
 » SEUNE om dan vervolgens in zelfde functie naar
 » de Z.4 en Z.42 van dezelfde rederij te gaan. Deze
 » boten waren alle garnaalscheepjes van 11 à 12
 » meters lengte met motors van 25 P.K. In de winter
 » werd er dan op sprot gevist die dan deze jaren
 » heel renderend kon zijn. In het jaar 1933 bouwde
 » mijn schoonbroer dan een boot, de H.16 «Emma-
 » Leon» van ± 17 meters lengte en een motor van
 » 90 P.K. Deze boot was voor de visvangst bestemd.
 » Daarmede heeft hij vele stormen meegemaakt maar
 » ook met goede ontvangsten. De vis zwom dan nog
 » naast elkaar ! Nu zegt men : «Zij zwemmen achter
 » elkaar !». Op deze boot heb ik dan nog een zwaar
 » ongeval gehad. Dit was in 1936. Bij het lossen
 » van een gasoiltank heb ik een ontploffing gehad.

» Ik was in de nabijheid en deelde van de brokken
 » mede. Daar ik helemaal door elkaar geschud was
 » ben ik dan een hele tijd gehospitaliseerd geweest
 » maar alles is toch naderhand opperbest gekomen
 » en ik kon dan maar wederom gaan varen met de
 » H.16 tot de oorlog 1940 ».

De officiële lijst van de Belgische Vissersvaartuigen
 voor 1940 meldt : H.16 «Emma-Leon», 33,77 B.T.,
 gebouwd te Zeebrugge in 1932, Motor Anglo-Belge
 van 100 P.K. van 1935, Reder VLIETINCK Jozef,
 Visserstraat 16 te Heist-aan-Zee. De motor werd dus
 vervangen.

De oorlogsmaanden van 1939/1940 tussen Engeland, Frankrijk en Duitsland...

Met onze zeevissers en onze zeelieden van de koop-
 vaardij moeten wij altijd aandringen op het feit dat,
 voor hen, de tweede wereldoorlog op 3 september
 1939 reeds een aanvang heeft genomen.

Gedurende deze periode van 3 september 1939 tot
 9 mei 1940 werden zeven vissersvaartuigen door
 mijnontploffing verloren : op 14 november, de O.165
 met 3 doden; op 1 januari 1940, de B.24 met 4
 doden; op 23 februari 1940, de O.67 met 3 doden;



Persfoto VAN EYCK, Brugge
 December 1939 : de bemanning van de H.16 «Emma-Leon»
 aan de eer na de redding van de bemanning van de
 «KAUNAS». Van links tot rechts : Jozef VLIETINCK, Albert
 PAUWAERT, Charles BULCKE (in oorlogsomstandigheden be-
 gin november 1944, bij de bevrijding, overleden) en Leona
 GHESELLE.

op 7 maart 1940, de Z.47 met 4 doden; op 9 maart 1940, de H.58 met 3 doden en de H.85 met 1 dode; op 30 april 1940, de B.36 met 4 doden; samen 22 mannen ! (*)

Gedurende dezelfde maanden werden zes schepen van onze koopvaardij in oorlogsomstandigheden verloren : op 15 september 1939, de «Alex VAN OPSTAL», gezonken door U.Boot 26; op 1 oktober 1939, de «Suzon», gezonken door U.Boot 35; op 7 december 1939, de «Louis SHEID», gestrand wegens verdwijning van de lichten op de Engelse kust; op 8 december 1939, de «Adour», in dezelfde omstandigheden; op 13 december 1939, de «Rosa» op mijnen; op 16 januari 1940, de «Joséphine-Charlotte» op mijnen van Duitse destroyers. (**)

Jozef VLIETINCK brengt ons een bewijs van deze gevaren.

« In de maand november 1939 ben ik vertrokken » naar zee met de H.16 «Emma-Leon» en met matrozen Leon GHESELLE, Charel BULCKE en Albert PAUWAERT. De zee was dan al vol gevaren en » dit meest door stukken mijnenvelden maar ook » door vele drijvende mijnen en soms wel eens » duikboten of vliegers. Toen wij acht dagen op zee » reis waren, dat was dan begin december, rond » 22 u., zagen wij een schip met vele lichten op » wat beNOORDEN ons. Deze boot lag waarschiijnlijk (?) stil. Hij durfde misschien niet verder te » varen daar er drijvende mijnen gerapporteerd waren (?) . Enige tijd nadien hoorden wij een grote » ontploffing die van dit schip voortkwam. Wij wonden onze netten op en stevenden deze weg op. » Het schip zonk in korte tijd want wanneer wij dan » aankwamen waren de twee boten al uit met de » zeelieden daarin.

» Het gezonken schip was de KAUNAS van Litauen, » metende ± 4.000 tonnen en 2 1/2 jaar oud. Wij » pikten 19 mannen op waaronder 5 gewonden en, » naar zij ons zegden, waren er 2 vermisten. Toen » wij hen oppikten waren zij eerst bevreesd daar » zij niet wisten wie wij waren. Zij dachten dat wij » Duitsers of ??? waren. Maar op zeggen dat wij » Belgen waren, was alles O.K., want er was een » Noor aan boord die wat Vlaams sprak. Wij verzorgden hen in de mate van het mogelijke en daar » wij zelf tekort aan eten hadden (onze reis was af), » hebben wij het dan maar best gevonden een grote » pot vis te koken. En zo konden veel lege magen » gespeisd worden. Maar zij dachten wel meer dan » aan lege magen. Zij konden niet zeggen door wat » zij geraakt waren. De marconist zegde dat het » een torpedo zou geweest zijn. Moet gezegd worden dat na zulk een ramp allen aan de benauwde » kant hadden. De Kapitein vroeg mij om te blijven » liggen gedurende de donkere nacht om dan bij » daglicht af te varen. Dit werd dan gedaan. De » ramp was zo rap gebeurd alsdat niemand iets » kon medenemen. Velen waren zonder klederen » aan en de Kapitein had ook geen scheepspapieren » mede. Iedereen stond «blut». Deze ramp was » gebeurd op circa 60 mijlen N.E. Zeebrugge.

» Op onze thuisreis werden wij gepraaid door de » H.42 «Pharailde» van Theophiel DE GROOTE » (Bijl. 1). Deze had gezien dat er iets haperde bij » ons. Hij had de reddingsboten van de KAUNUS

» achter ons gezien. Deze schipper is dan bij ons » gebleven en medegevaren naar de haven van Zeebrugge waar wij dezelfde avond nog aankwamen » zonder iets meldenswaardig tegen te komen. Alles » was goed verlopen op de thuisreis.

» Bij aankomst te Zeebrugge werden wij goed ontvangen door Zeecommissaris VAN MOL. Ik heb » verslag neergelegd en de bemanning van de » KAUNUS is dan behalve de jongen gelogeerd geweest in een hotel te Zeebrugge, dit wel voor » een 14-tal dagen. De jongen van ± 14 jaar werd » ondergebracht bij mijn vroegere reder Raphaël » HUYSEUNE. Als dank mocht ik later van de » Kapitein de 2 life-boats hebben. Van die mensen » hebben wij nooit iets gehoord of gezien, later in » de oorlog. Maar ik heb wel kort na de ramp van » de Rederij uit Litauen een dankbrief gehad en » deze was in het Frans, Russisch en Litauisch » geschreven. Kort nadien is de oorlog met België » uitgebroken en voor deze redding is nooit iets » terecht gekomen kwestie van eretekens. Mogelijk » heeft de oorlog daar wat schuld aan. Alles wat » ik later nog vernomen heb is alsdat zij niet meer » over land naar huis konden maar dat zij met een » schip uit Antwerpen afgevaren zijn naar ??? . De » life-boats van de KAUNUS hebben in de oorlog » nog dienst gedaan om haring te vangen ».

Uit het Lloyds Register 39/40 (*) blijkt dat de KAUNAS een stoomschip van 1521 Bruto-tonnen was. Het werd gebouwd in 1931 te Porsgrunn in Noorwegen (ten Zuiden van Oslo). Het had twee vorige namen gedragen en was als KAUNUS eigendom van de «Akc-Vé Lietuvos Baltijos Lloydas» en vaarde onder Litauische vlag. Zijn thuishaven was Sventoji (kleine haven ten Noorden van Memel).

Dit illustreert heel goed het welbekende feit dat het zeer moeilijk is de tonnemaat van een vlug gezien schip te schatten. Zelfs specialisten vergissen zich soms. Er zijn immers bedrieglijke schepen op dit gebied.

Laten wij nog bijvoegen dat matroos Charel BULCKE die aan de redding van de KAUNUS had deelgenomen, in begin november 1944, de dood moest vinden. Dit was tijdens de hevige gevechten en bombardementen die met de bevrijding van Heist, Knokke, Sluis en later Oostburg en Breskens samen gingen. De zone ten Noorden van de afleidingskanalen werd inderdaad slechts begin november 1944 door de Canadezen bevrijd.

Laten wij nu Jozef VLIETINCK zijn avonturen van mei en juni 40 vertellen.

De vlucht van 1940 naar... Duinkerke...

« Ik ben zoals velen op zaterdag 18 mei 1940 van » Zeebrugge weggevaren. Ik ben gevlucht met de » H.16 «Emma-Leon» met aan boord alles te samen » 12 personen. Wij zijn aan één stuk varen zonder » tegenkomsten in Le Havre aangekomen op maandag 20 mei om dan later Honfleur aan te doen » en dan op 23 mei Saint-Vaast-la-Hougue. Hier zijn » wij dan op 26 mei de haven mogen binnenvaren » om zoals alle andere Belgen onze families die » geen deel uitmaakten van de bemanning aan wal

(*) Bron : Federatie van de Belgische Zeelieden van de Oorlogen 14/18 en 40/45.

(**) P.E. SCARCERIAUX.

(*) Vriendelijk door de Marine Academie van België ter beschikking gesteld.

» te zetten en hen op deze zondagnamiddag op het treintje te zetten, mijn vrouw en drie kinderen !!!
 » En weg zij naar ??? Ik bleef aan boord van mijn
 » boot samen met mijn broer en mijn schoonbroer,
 » in afwachting van... Duinkerke.»

De ontruiming van Duinkerke...

« Op 1 juni moesten wij Saint-Vaast-la-Hougue verlaten dit met proviand aan boord alsook twee Franse marinieren. Onze bestemming was Duinkerke. Wij vaarden in konvooi van negen schepen : 5 Belgische en 4 Franse samen (*) naar Dover toe welke wij 's anderendaags bereikten. Vandaar naar Duinkerke welke wij op 3 juni binnenvaarden. Bij het binnenvaren werd de N.59 (Bijl. 1) in de grond gelopen en wij, in de nabijheid zijnde, konden daarvan de bemanning oppikken. Eerste daad die goed afliep.

» Te Duinkerke hebben wij ± 50 soldaten aan boord genomen. Dit alles gebeurde in zware bombardementen. Alles stond onder rook en vlam. Onder de medegenomen soldaten waren meestal Frans en Engels. Bij het verlaten van Duinkerke hebben wij bijna dezelfde route genomen zoals wij gekomen waren. Er was een gat door de mijnenvelden getrokken en zo was de weg veel korter. Ons vorig konvooi, waar de H.42 «Pharaïlde» konvooileider was, had een heel andere en langere route moeten nemen. Deze hadden moeten varen tot op 8 mijlen van Oostende. Dit konvooi was van 2 juni. Wij zijn ook naar Ramsgate gevaren waar wij zonder hindernissen toegekomen zijn. Wij hebben dan daar tot 6 juni voor anker gelegen om dan vervolgens van Ramsgate naar Le Havre te varen welke wij op 7 juni binnenvaarden. Daar was voor ons niets te doen en orders kwamen alsdat wij terug naar Saint-Vaast moesten, welke wij op 8 juni aandeden ».

Onze vriend heeft zijn opperbest gedaan om, voor ons, zijn deelneming aan de ontruiming van Duinkerke te doen herleven. Dank zij de verklaringen van Camille VERMOTÉ, schipper van de N.59 «Getuigd voor Christus», en van August DECROP, motorist van dit vaartuig (zie NEPTUNUS 78/79 Nr 4), is het mogelijk de ware toestand te herstellen. De H.16 «Emma-Leon» maakte wel deel uit van het konvooi van de N.59 met namelijk de H.77 «Gilda» (Bijl. 1) en de Franse D.G. 772 «Sainte Julienne» (Bijl. 1) van Grevelingen (onder gezag van Belgische schipper Engel VERLEENE). Bij het binnenvaren van Duinkerke, op zondag 2 juni rond 1 uur 's morgens, werd de N.59 aangevaren en verloren. Met de D.G.772 hebben de opgepikte drenkelingen nog een tiental minuten moeten binnenvaren om de reeds gemaakte H.77 te vervolgen. Na een twintigtal minuten is de H.77 vol soldaten vertrokken. Karel VERBEKE stond alléén aan boord beschikbaar want de schipper Dries GHESELLE was gekwetst tengevolge van een val in het ruim bij de ontploffing van een bom. Voor de terugreis was Karel VERBEKE door mannen van de Franse Marine Nationale en door de bemanning van de N.59 bijgestaan. «Met het dagen, verklaart August DECROP, waren wij al een goed eind gevaren toen het opeens potjemist werd. Wij stopten en... na een uurtje klaarde het op... Wij vaarden

verder en, door een misverstand en te weinig zicht, liepen wij nog vast op de Goodwin Bank. **De H.16 trok er ons af.** In de namiddag kwamen wij dan te Ramsgate aan.» Wij mogen aldus vaststellen dat Jozef VLIETINCK een zeer nederig mens is. Hij maakt geen melding van zijn tussenkomst ten bate van de H.77 op de Goodwin Bank. Tegenover Duinkerke was dit natuurlijk niet een gevaarlijke karwei. Een ander bewijs dat deze gebeurtenissen wel op zondag 2 juni plaatsgrepen is het feit dat de H.16 nog enkele Britse soldaten heeft teruggebracht en wij weten dat de laatste Britse soldaten in de avond van zondag 2 juni Duinkerke verlaten hebben. Al de auteurs gaan akkoord op dit punt en Hippoliet BEYEN, schipper van de N.58 «Abel DEWULF» (Bijl. 1), heeft ons nog een bewijs ervan gebracht. De eerste woorden die hij, bij zijn aankomst te Duinkerke op 3 juni rond 0u.30, gehoord heeft waren : «Les Anglais sont partis !» (zie NEPTUNUS 78/79 Nr 6).

Speciale zending naar Saint-Valéry-en-Caux...

Op 14 en 15 juni, heeft Jozef VLIETINCK samen met andere vissers (en namelijk Hippoliet BEYEN) en onder het gezag van Waterschout Georges DEPOORTER aan een speciale zending deelgenomen. Hij was vrijwilliger. Zoals gezegd in het artikel over Hippoliet BEYEN, zal deze zaak het voorwerp van een bijzonder artikel uitmaken. Laten wij echter herhalen dat het gaat over een andere zending dan deze waarvan Ere-Luitenant-Kolonel (R.) P. EYGENRAAM in NEPTUNUS 1974/75 Nr 2 het relaas heeft gegeven.

De ontruiming van Saint-Vaast-la-Hougue...

Van deze ontruiming hebben wij reeds gesproken en dit ter gelegenheid van de verhalen over de H.42 «Pharaïlde» (NEPTUNUS 78/79 Nr 1), N.25 «Sainte Eugénie» (Bijl. 1), N.53 «André-Lucienne» (Bijl. 1) en N.58 «Abel DEWULF» (NEPTUNUS 78/79 Nr 6).

Onze vriend Jozef VLIETINCK brengt ons een belangrijke getuigenis :

« Te Saint-Vaast blijft dan alles stil. Wij hoorden juist alsdat den Duits naar Cherbourg toekomt en » op dinsdag 18 juni wordt door Mr DEPOORTER medegedeeld alsdat wij ons moeten klaar maken » om Fort Saint-Vaast te evacueren. Enige vaartuigen die vlot zijn : H.41, H.42, H.77, Z.42, Z.72 » en nog andere (Bijl. 1) kunnen nog buiten. Wij » H.16 en nog veel andere zaten vast aan de grond » en moesten blijven. **Het water was aan het zakken !** » (Dit is een getuigenis van groot belang.) Ook zou » Mr DEPOORTER en zijn stuurman nog naar Engeland » land gevaren zijn met zijn dienstdoende loodsboot.

» Ik ben dus te Saint-Vaast gebleven met veel andere » schepen tot den Duits de volgende dag aankwam. » Intrede was met tanks (*) en alles verliep goed. » Wanneer zij hoorden dat wij Vlamingen waren was » alles O.K. Zo bleven wij daar heel dien tijd te » Saint-Vaast met de H.16 totdat ik, twee maanden » later bevel kreeg mijn boot naar Cherbourg te » doen. Deze heb ik daar gelaten. Na de oorlog, » in 1946, ben ik met de O.285 (Bijl. 1) naar Cherbourg » gevaren en zag hem, mijn H.16, daar hele-

(*) Ere-kapitein-ter-zee en gewezen Waterschout te Nieuwpoort G. DEPOORTER heeft ons gezegd dat, te Saint-Vaast-la-Hougue, een tachtigtal Belgische vissersvaartuigen en 4 of 5 Franse vaartuigen van Grevelingen waren verzameld.

(*) Deze tanks behoorden aan de Panzer Divisie van ROMMEL. Sedert vorige nacht was Cherbourg reeds omsingeld.



Tijdens de bezettingsjaren...
Schipper van de Z. 52 « Kompas »... met een « stempel » van de KRIEGSMARINE !

» maal kapot liggen. Hij was gebombardeerd geweest. In 1940 ben ik dan, na nog wat in Saint- » Vaast gebleven te hebben, aan boord van de Z.14 » (Bijl. 1) naar België gekomen om te Heist, begin » januari 1941, mijn familie aan te treffen, dit na » ongeveer acht maanden. Mijn familie was al sinds » september 1940 in België terug uit het Zuiden van » Frankrijk ».

Wij kennen nu de oorzaak van het verlies van zoveel Belgische vaartuigen te Saint-Vaast-la-Hougue : het water was aan het zakken in deze tijhaven ! Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER heeft anderzijds Engeland bereikt aan boord van de «NADINE» van de Franse Marine Nationale (Bijl. 2).

De bezettingsjaren...

« In de oorlog heb ik van 1941 tot 1945 in België » gevaren. In 1941 ben ik naar Audierne in Bretagne » gevaren om de Z.42 van reder Raphaël HUYS- » SEUNE te gaan halen. De Z.42 met naam «Kom- » pas» was de boot die ook op 18 juni 1940 Saint- » Vaast verlaten had in het konvooi van de «Jacques » MORGAND» (Bijl. 2) met de H.41, H.42 en nog » andere. Maar, daar deze boot trager vaarde dan » de andere (motor van 75 P.K.), is hij het spoor » verloren en zo in Bretagne terecht gekomen terwijl » de andere schepen van het konvooi naar Engeland » gevaren zijn. Ik ben dan met deze boot Z.72 later » naar België gevaren en deze kreeg dan het num- » mer Z.52 in plaats van Z.42. Later, na de oorlog, » is dit nog Z.438 geworden. Ik heb gedurende de » oorlog mijn brood verdiend op de visserij hetzij » in de zomermaanden op vis en in de wintermaan- » den op haring. Alles verliep goed tot wij in 1943 » op visserij waren ± 10 mijlen van Zeebrugge » als wanneer er een Amerikaans vliegtuig werd neer- » gehaald met 11 mannen aan boord. Daarvan heb- » ben wij een piloot uit het water gehaald die wij, » kort daarop, aan het Duits wachtschip moesten » afgeven. Naderhand hebben wij daaromtrent niets » meer gehoord en van eretekken geen sprake. In » ons bijzijn was mijn schoonbroer Albert PAU- » WAERT ook in de omtrek. Hij heeft ook een vlie- » genier opgepikt en hem aan de wachtboot moeten » afgeven. Hij heeft nooit meer iets gehoord of » gehad ».

Theophiel DE GROOTE, schipper van de H.42 «Pha- » railde» heeft ons verteld (zie NEPTUNUS 78/79 Nr 1) dat hij op de laatste ogenblikken nog seinen met



Na de oorlog...
Schipper-reder van de Z. 437 « Raphaël HUYSEUNE ».

de Z.42 «Kompas» heeft uitgewisseld en dat hij niet meer kon volgen en naar de Franse kust moest varen.

Oorlog ter zee gaat verder na de Bevrijding...

Wij hebben gezegd dat voor onze zeevissers en voor onze zeelieden ter koopvaardij de tweede wereldoorlog op 3 september 1939 reeds een aanvang heeft genomen. Voor onze zeelieden van de koopvaardij, die in de Stille Oceaan vaarden, moest de oorlog met de capitulatie van Japan op 2 september 1945 eindigen. Voor onze zeevissers is het gevaar nog langer in hun dagelijks leven gebleven. Na de Bevrijding en zelfs lang na de «V.Day» van 8 mei 1945, zijn nog de volgende vissersvaartuigen op mijnen in de lucht gevlogen : op 22 december 1944, vóór Nieuwpoort, twee vaartuigen de N.48 met 5 doden en de N.59 met 3 doden (Heisterse bemanning); op 21 januari 1945, de B.11 met 1 dode; op 4 februari 1945, de BOU.20 met 4 doden; op 19 februari 1945, de N.145 met 4 doden; op 27 februari 1945, de B.96 met 1 dode; op 12 maart 1945, de N.68 met 4 doden; op 20 maart 1945, de B.121 met 5 doden; op 28 maart 1945, de O.143 met 5 doden; op 10 april 1945, de O.303 met 4 doden; op 13 april 1945, de Z.8 met 4 doden; op 26 april 1945, de O.157 met 2 doden; op 31 juli 1945, de N.101 met 3 doden; op 2 augustus 1945, de B.65 met 5 doden; op 11 september 1945, de Z.126 met 5 doden; op 12 september 1945, de P.59 met 2 doden; op 4 oktober 1945, de Z.3 met 3 doden; op 21 oktober 1945, de Z.5 met 4 doden; op 23 oktober 1945, de O.159 met 13 doden; op 12 februari 1946, de Z.443 met 2 doden; op 10 mei 1946, de Z.497 met 4 doden; op 28 juni 1947, de Z.139 met 5 doden !!!

Deze ontroerende inlichtingen werden ons door de Federatie der Belgische Zeelieden van de Oorlogen 14/18 en 40/45 medegedeeld en de Federatie dringt altijd op dit feit aan : na de Bevrijding van september en november 1944, hebben al onze vissers opnieuw onder Belgisch gezag gevaren en zij hebben een zware tol aan mannen en vaartuigen betaald. Zelfs de Pannenaars en de Boekhoutenaars hebben hun tol moeten betalen. En nochtans varen deze laatste nog op de nu (sedert 30 juni 1952) gesloten Braakman en op de Westerschelde. De BOU.20 «Germaine» die met zijn schipper-eigenaar QUATAERT Constant en drie bemanningsleden, op 4 februari 1945, verdween was een zeilschip zonder motor. Hij was zo oud dat niemand wist waar en

wanneer hij gebouwd werd. Dit was voor de bevoorrading van onze Geallieerden en van de Belgen. Daarom hangen in vissershuisjes en in onze visserskapellekens zoveel «zaantjes» van dit tijdperk met een ontplofte boot erop. Jozef VLIETINCK heeft dat ook meegemaakt.

« En dan later in de oorlog, België was al bevrijd » en de zee was vol gevaren gebleven, mijnen, torpedo's, enz., die soms in netten of in het overvaren konden ontploffen. Dit gebeurde op 27 februari 1945 met de B 96 «Alberic» die vaarde tussen 50 à 100 m. achter ons toen een ontploffing zich voordeed ter hoogte van Blankenberge. Wij keerden direkt terug en konden nog twee bemanningsleden redden : Edmond RIJS en Henri POPPELIER. Van schipper VERSCHELDE (*) hebben wij niets meer gezien of gevonden. Wij waren heel tevreden toch nog deze twee jongens te hebben. Ereteken stond hier ook niet op het appel ! Dan later heb ik nog een zending meegemaakt met de O.285 naar Cherbourg op zoek naar achtergelaten Belgische vissersvaartuigen en daar vond ik de H.16 «Emma-Leon», reddeloos ! Hij was in de oorlogsjaren gebombardeerd geweest. Niemand had omgezin en na al deze oorlogsjaren was mijn H.16 kapot, verloren ».

Het leven was toch nog niet voorbij...

Na de oorlog moest Jozef VLIETINCK, de «Veere-man», nog meer dan een kwart eeuw varen. Hij

(*) Schipper VERSCHELDE Gaston was geboren te Oostende op 28 juli 1917.

« Sanetje » van de N.48 «Martha-Robert».

Dit een hulde aan de zo talrijke slachtoffers van de zee die «vol gevaren was gebleven» zoals zegt Jozef VLIETINCK. De kleine Robert (links boven) was sedert 4 dagen 15 j. oud ! Hij moest reeds brood verdienen voor zijn moeder, zijn zusje en voor hem. De vader was met de vissers in Engeland ! Bron : Frans PROVOOST Sch. O.244.

moest zijn kinderen tot het deftig beroep van visser opvoeden. Beide zaken heeft hij tot de veilige thuishaven gebracht (gelijk men zegt in het vissersgebed) en hij is wel tevreden.

« En nadien ben ik dan maar blijven doorvaren, » «eens zeur en eens zoet». Dit was met de Z.438 » «Kompas» tot 1950 wanneer dan de Z.437 gebouwd » werd waar ik opvaarde tot 1972. Zo was ik aan » mijn 65e jaar gekomen om aan de ZEE vaarwel » te zeggen. De boot Z.437 heb ik nog hetzelfde jaar » verkocht en ik heb nu het genot van mijn twee » zonen die vissers en reders zijn geworden. Mijn » oudste zoon vaart op de Z.500 en dan wel met » zijn drie zonen. De jongste is eigenaar van de » Z.553 en vaart met zijn twee zonen. Ik heb dan » nog mijn dochter die, natuurlijk, geen visser is » geworden maar die baat een viswinkel uit te Zee- » brugge, tegenover de Vismijn, «Vishandel bij » David». Zo is de familie nog steeds aan de visserij » verbonden en ik leef mijn leven in mijn Visser- » straat te Heist. Zoals bij het begin gezegd, ben » ik steeds blij dat iemand komt om het verleden » «in kleuren en geuren» over de visserij te vertel- » len ».

Wij danken hartelijk Jozef VLIETINCK, de «Veere-man», voor zijn onthaal, voor zijn verhaal en voor zijn opzoekingen achter foto's. Talrijke vissers van de oorlogsperiode verkeren in de toestand van Jozef VLIETINCK en zijn welgevulde leven is werkelijk een schetsel van het leven van min of meer de helft van onze oorlogsvissers d.w.z. van degenen die na de oorlogsbedrijvigheden in Frankrijk het leven in Engeland niet hebben gekend. Onze vriend is anderzijds nog zeer actief als lid van de Federatie



(vergaderingen of reisjes). Hij is tenslotte een trouwe lezer van NEPTUNUS en dit is meldenswaardig.

Laten wij nog enkele inlichtingen bijvoegen. De naoorlogse boot van Jozef VLIETINCK, de Z.437, was de «Raphaël HUYSEUNE», een houten vaartuig van 48,18 B.T., gebouwd op de Scheepswerven L. DE GRAEVE te Zeebrugge in 1949, met een motor Bolnes van 180 P.K. van 1958. De Z.437 is nog altijd in de vaart onder de naam «Pater Bil» voor rekening van de nieuwe reder Werner MESUERE uit Heist. De Z.500 van de oudste zoon, François, is de stalen motortreiler «De Hoop» van 79,51 B.T., gebouwd op de West-Vlaamse Scheepswerven te Costkamp in 1963 met een motor Bolnes van 200 P.K. De Z.553 van de jongste zoon, Louis, is de «Noordster», houten vaartuig van 29,35 B.T., gebouwd op de Scheepswerven L. DE GRAEVE te Zeebrugge in 1956 met een motor M.A.K. van 90 P.K.

In 1952, op initiatief van Burgemeester Jan Baptist de GHELDERE, heeft Jozef VLIETINCK, samen met nog andere Heisterse vissers, het Franse Oorlogskruis 1939/1945 met bronzen ster en het Belgisch Zee-Ereteken 1940/1945 gekregen. De lezer mag oordelen dat deze beloningen welverdiend waren.



Foto Th. DE GROOTE

Nog altijd zeer actief Federatielid !
Met de auteur op bezoek bij het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke.



BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Vissersvaartuigen :

O . 2 8 5 «Marie-José-Rosette»
138,51 B.T. - Oostende 1936 - 240 P.K.
Rederij: LAMBREGT H. & M.
Kort na de oorlog werd dit vaartuig door het Bestuur van het Zeewezen als visserijwacht-schip in dienst genomen (vóór de oprichting Zeemacht).

H . 4 1 «Jacomina»
44,19 B.T. - Brugge 1927 - 120 P.K.
Reder : ACKX Frans.
Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke :
287 ACKX Frans, Schipper
288 CREYF Albert, Matroos
289 ROTSART Joseph, Matroos
290 DEVINCK Julien, Matroos
DEVINCK en ROTSART verdwenen met de O 339 Charles-Madeleine, vertrokken van Newlyn op 27 juli 1940 en niet meer teruggekomen.

H . 4 2 «Pharaïlde»
44,19 B.T. - Heyst 1928 - 100 P.K.
Reder : Theofiel DE GROOTE.
Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke :
291 DE GROOTE Theofiel, Schipper
292 DE GROOTE Pieter, Matroos
293 VAN TORRE Gustaaf, Matroos
294 OPTEBEKE Albert, Motorist.
Was later vrijwilliger bij de bevrijding van Antwerpen.

(Zie NEPTUNUS 1978/1979 Nr 1)

H . 7 7 «Gilda»
69,64 B.T. - Zeebrugge 1936 - 150 P.K.
Reder : LATRUWE Petrus.
Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke :
GHESELLE Andries, Schipper
VERBEKE Charles, Matroos.
Schipper Dries werd gekwetst te Duinkerke (3 ribben gebroken).
Vrijwilliger voor Antwerpen a/b O.276 Lucienne-Christian.

De H 77 Gilda, met thuishaven Brixham, werd op 12 december 1942, bij mijnontploffing verloren. De zes bemanningsleden vonden de dood : POTS Albert (Coloraine Fr. 11/08/1916), LENAERTS Arthur (Adinkerke 14/09/1911), MALLEFEYT Louis (Heist 9/01/1904), MALLEFEYT Constant (Heist 10/09/28, 14 j.), POTS Arthur (Oostende 28/06/1911) en BULTEEL Amandus (De Panne 1/05/1920).

Z . 1 4 «Frans-Henriette»
34,98 B.T. - Oostende 1912 - 100 P.K.
Reder : VLIETINCK Victor.

Z . 4 2 «Kompas»
22,15 B.T. - Zeebrugge 1928 - 75 P.K.
Reder : HUYSEUNE Raphaël.

Z . 7 2 «Angèle-Lizette»
29,36 B.T. - Zeebrugge 1937 - 95 P.K.
Reder : VAN WYNSBERGHE Thephiel.
Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke :
VAN WYNSBERGHE Theophiel, Schipper
WELVAERT Jozef, Matroos
WILLAERT Georges, Matroos.

N . 2 5 «Sainte Eugénie»
13,20 B.T. - Oostende 1922 - 25 P.K.
Reder : GHIJS Gérard.
Verloren in de nacht van 18 tot 19 juni 1940,
bij de ontruiming van Saint-Vaast-la-Hougue.

N . 5 3 «André-Lucienne»
28,78 B.T. - Oostende 1937 - 95 P.K.
Reders : DECRETON F. en CALCOEN A.
Ingeschreven in het «Gulden Boek van het
Zeewezen» voor Duinkerke :
246 DECRETON Lucien, Schipper
247 DECRETON Raymond, Matroos
248 CALCOEN August, Matroos.

N . 5 8 «Abel DEWULF»
29,35 B.T. - Oostende 1937 - 90 P.K.
Reder : BEYEN Hypoliet.
Ingeschreven in het «Gulden Boek van het
Zeewezen» voor Duinkerke :
311 BEYEN Hypoliet, Schipper
312 DECOSTER Gilbert, Motorist
313 VAN DEN ABEELE Maurice, Matroos.
(Zie NEPTUNUS 1978/1979 Nr 6)

N . 5 9 «Getuigt voor Christus †»
39,87 B.T. - Oostende 1937 - 100 P.K.
Reder : VERCOUTTER Raphaël.
Ingeschreven in het «Gulden Boek van
het Zeewezen» voor Duinkerke :
314 VERMOTE Camille, Schipper
315 DECROP August, Motorist
316 LEGEIN Leopold, Matroos.
Verloren, bij aanvaring, vóór Duinkerke.
(Zie NEPTUNUS 1978/1979 Nr 4)

D G 7 7 2 (Duinkerke-Grevelingen)
«Sainte Julienne»
23,27 B.T. - Oostende 1934 - 100 P.K.
Reder : DAUBELCOUR Victor.
Heeft aan de ontruiming van Duinkerke vanuit
Saint-Vaast-la-Hougue deel genomen. Was on-
der het gezag van Belgische schipper Engel
VERLEENE.

(Zie NEPTUNUS 1978/1979 Nr 4)
BIJLAGE 2

Stalen motortreiler A.D. 337 Jacques MORGAND
150 B.T. - Oostende (Beliard-Crighton 1936) - 300
P.K. - Rederij : Société d'armement Remy et Cie
Dieppe;
Afmetingen : 30,65 x 6,50 x 3,55 m.
Opgeëist van 13 september 1939 tot 15 september
1945; gehecht aan het «Front de Mer du Havre» -
Saint-Vaast-la-Hougue - Forces Navales Françaises
Libres;
Gezagvoerder : Enseigne de Vaisseau de 1ère
Classe (R) TULOUP Victor die op de dagorde met
matroos SAINT REQUIER Marcel werd gemeed voor
dappere houding gedurende de redding van de
bemanning van een brandende pakketboot, in de
rede van Le Havre, onder het vuur van Duitse vlieg-
tuigen - 11 juni 1940.
Bron : Marine Nationale Française.
N.B. : De stoomtreiler «NADINE» was de «AD 57»
uit Dieppe. Dit vaartuig had ook deel uitgemaakt
van het «Front de Mer du Havre» en was onder het
gezag van Enseigne de Vaisseau de Réserve LE
SIEUTRE.



goekint

een naam die
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende

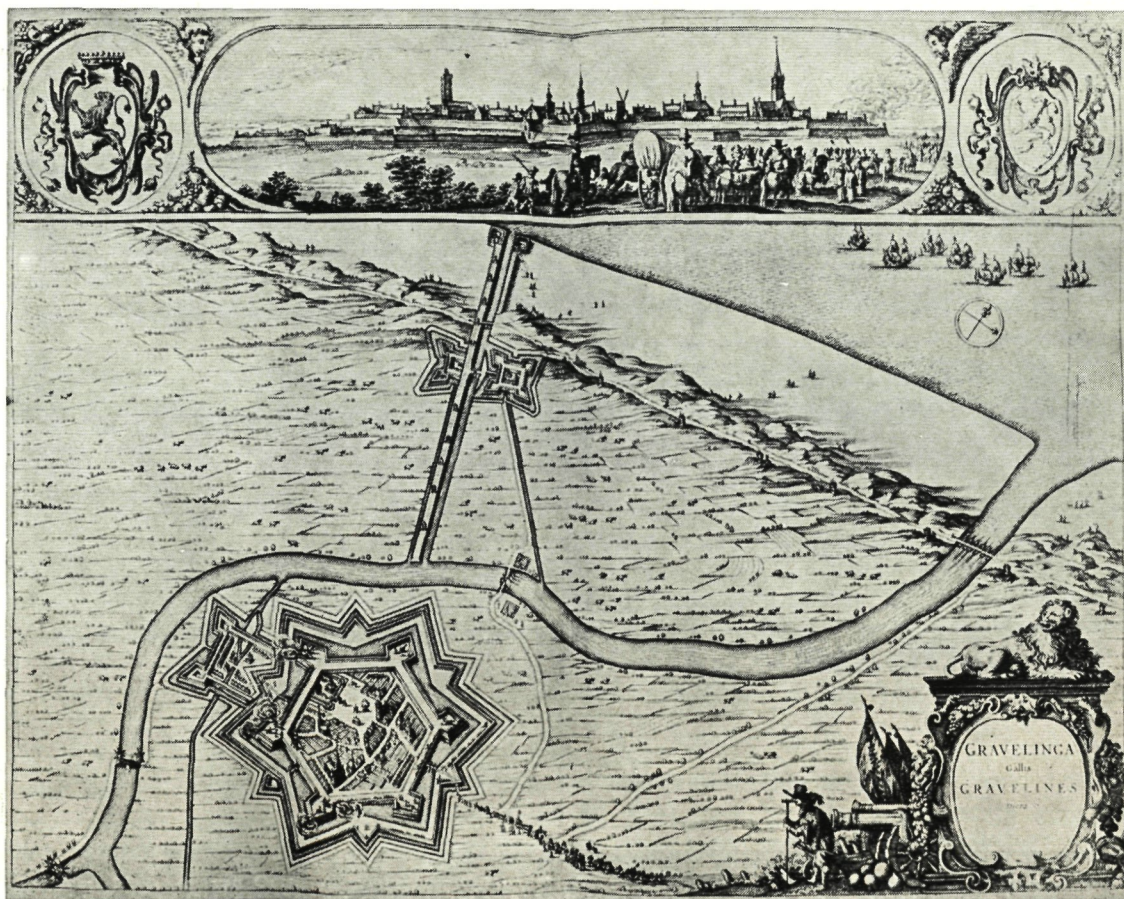
tel. 80 28 01

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

Gravelines ou Grevelinge(n)

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

Par J. Verleyen



SEPTIEME PARTIE :

AVANT-POSTE COTIER DES HABSBOURGS..

Nous avons quitté l'exposé général de la situation au moment où Don Juan d'Autriche vient de ratifier si l'on veut, la «Pacification de Gand» mais avec des réserves ouvertes et sans parler des réserves occultes. Les «Etats» vont avoir, apparemment, beaucoup à dire dans le gouvernement de la majorité des XVII Provinces, c.à.d. de celles qui sont soumises à leur autorité. Les Etats vont, notamment, recruter des troupes puisque l'on ne veut plus de troupes étrangères dans nos provinces. Valentin de Pardieu, Seigneur de la Motte, que nous savons déjà être le troisième gouverneur de Gravelines va se trouver, forcément, en contact avec les Etats. Avant d'examiner cette entrée en contact avec ces Etats et la rupture avec ceux-ci, il n'est pas mauvais de rappeler les antécédents du gouverneur actuel Ceci nous donnera du reste l'occasion de revenir, avec un peu plus de détails, sur certains points de l'exposé général pour la bonne raison que le gouverneur s'y trouve mêlé personnellement.

La carrière de Valentin de Pardieu, avant la «Pacification de Gand»...

Cet homme de guerre, né en 1530 et ancien élève des Jésuites, fut toute sa vie un ardent catholique et un ardent serviteur du Roi d'Espagne à l'exception d'une assez courte période qu'il passa au service des Etats. Nous avons vu qu'il fit ses premières armes à Wattrelos, en décembre 1566, contre les Iconoclastes. Peu après, en mars 1567, il est chargé d'aller prendre sous ses ordres, à Sas-van-Gent, deux enseignes de Wallons faisant partie des troupes du comte d'Egmont. Il les mena au combat connu sous le nom de «Combat d'Oosterweel» du 13 mars 1567. On considère que ce combat d'Austruweel (nom actuel au nord d'Anvers) est le dernier acte de la «résistance armée» qui fut opposée au Duc d'Albe. Les insurgés s'y firent massacrer. Le Prince d'Orange lui-même refusa de les secourir en fermant les portes d'Anvers. Il jugeait l'action inutile et entama ses préparatifs pour gagner Dillenburg, un de ses domaines en Nassau d'où il allait tenter d'organiser une action militaire. C'est ainsi que le premier engagement qui suivra, à un an de distance, celui de Heiligerlee du 23 mai 1568, est considéré comme le début de la guerre de 80 ans. Le succès de Heiligerlee est suivi du désastre de Jemmingen, sur l'Ems, le 21 juillet 1568. Le Duc d'Albe, triomphant, fait même orner la Citadelle d'Anvers de sa statue faite du bronze des canons capturés. Pendant quatre ans, la guerre va désormais se poursuivre sur mer avec les «Watergeuzen» qui débarquent parfois sur la côte (mai 1568 - avril 1572). Pour l'année 1572, une formidable campagne est préparée. La flotte des Gueux attaquera les côtes. Louis de Nassau, frère du Prince et vainqueur à Heiligerlee va tenter une action par le sud avec l'aide des Huguenots français et de «Gueux des Bois» (Bosgeuzen). Le Prince viendra par l'est pour compléter l'encerclement. Seule l'opération navale réussit par la prise de La Brielle, le 1er avril 1572. Encore, le Prince n'est-il pas rassuré car il considère que ce succès accidentel est prématuré et dévoile toute l'opération. Louis

de Nassau, pour sa part, parvient à occuper Mons avec des troupes de Huguenots venues de France et quelques «Gueux des Bois». Il s'y trouve aussitôt assiégé par les troupes du Duc d'Albe parmi lesquelles nous retrouvons Valentin de Pardieu. Il va se distinguer au cours de ce siège. Tout tourne du reste à l'avantage du Duc d'Albe. D'une part, une troupe de «Gueux des Bois», commandée par Jacob Blommaerts a bien réussi à s'emparer d'Audenarde (où de regrettables excès furent du reste commis) mais ne parvient pas à opérer sa jonction avec Mons assiégée. D'autre part, Le Prince d'Orange lui-même a passé la Meuse avec beaucoup de difficultés via Roermonde mais ne parvient à s'emparer que de quelques villes du Brabant méridional. Pour comble de malheurs, le 24 août 1572, au cours de la tragique «Nuit de la Saint Barthélémy», toute l'élite des Huguenots est massacrée. L'Amiral Gaspard de Coligny qui avait monté toute l'opération avec Louis de Nassau fut l'une des premières victimes. Il n'y a donc plus de secours à espérer pour Louis de Nassau, assiégé dans Mons. Il tiendra encore presque un mois et doit se rendre, le 21 septembre 1572.

Le Duc d'Albe ne s'endort pas sur ses lauriers et, sans perdre de temps, se lance à la poursuite des rebelles vers le nord et à l'assaut de ce bastion qui s'est, tout de même, constitué sur une partie de la Hollande et de la Zélande. Il a eu son attention attirée sur la valeur militaire de Valentin de Pardieu au siège de Mons et il sera certainement de toutes les campagnes. Dans le courant de l'automne, Malines est reprise et sévèrement châtiée pour la sympathie qu'elle avait apportée au Prince. A la mi-novembre, Zutphen est reprise. Le 1er décembre, c'est au tour de Naarden à être reprise et pillée. Dix jours plus tard débutait le siège d'Haarlem qui résista jusqu'en juillet 1573. C'est durant ce siège qu'une bataille navale se déroula sur le lac d'Haarlem.

Nous avons vu, par ailleurs, que c'est au cours de ce même siège que Jacques de la Cressonnière, second gouverneur de Gravelines, fut tué. Son successeur, Valentin de Pardieu, y fut également blessé et même, semble-t-il, assez sérieusement car on n'entend plus parler de lui, pour quelques temps.

Valentin de Pardieu au service des «Etats», pour peu de mois...

Nous retrouvons son nom parmi les signataires de l'acte connu sous le nom de «Union Bruxelles» du 9 janvier 1577. Il doit donc être considéré comme rallié à la «Pacification de Gand» mais avec la réserve favorable au catholicisme que cet acte comporte. Il est donc au service des Etats mais sous l'autorité de Don Juan d'Autriche et du Roi. Cette année 1577 voit la situation se dégrader. En Hollande et Zélande, les Calvinistes renforcent leur position. Dans les autres provinces, de très nombreux exilés protestants reviennent. Ils sont souvent aigris. Ils cherchent à se réorganiser en communautés et rien ne s'oppose, théoriquement, à l'exercice de leur culte. Cependant, en juin 1577, Don Juan fait mettre à mort un protestant qui participait à un «prêche» à Malines. Déjà, le 14 avril précédent, il avait fait savoir à la Ville de Namur qu'il ne désirait rien d'autre que la paix mais qu'il devait mettre la ville en garde contre l'agitation de certains qui ne désiraient rien d'autre que la guerre civile. Le Roi,

disait-il, utilisera tous les moyens en son pouvoir pour défendre la religion catholique. Ce serait malheureux, conclut-il, «que pour la malice de quelques pervers esprits, ce si bon et beau pays ait à se perdre si pauvrement et misérablement, que Dieu ne veuille !». Brusquement, le 24 juillet 1577, il occupe, par surprises et sans coup férir, la citadelle de Namur. Il a donc fait un grand pas, vers l'Ouest, de Marche à Namur où il installe son quartier-général. On apprend également qu'il a fait revenir des troupes espagnoles qui étaient déjà loin sur le chemin du retour.

L'inquiétude gagne le reste du pays. Les Etats songent à recruter de nouvelles troupes et à trouver un nouveau gouverneur. Le 26 août 1577, arrive à Vienne un représentant secret des Etats, Gauthier Vander Gracht, seigneur de Maelstede. Il est chargé de prendre contact avec l'Archiduc Matthias, fils de l'Empereur Maximilien II et de Marie, fille de Charles-Quint. Des contacts avaient déjà été établis avec lui avant l'arrivée de Don Juan d'Autriche. Que cherche-t-on ? On veut mettre à la tête des Pays-Bas, sans vouloir encore (provisoirement) se brouiller avec le Roi, un personnage qui pourrait être accepté de tous, à l'intérieur comme à l'extérieur. Toute la noblesse catholique pousse à cette solution et le Seigneur de la Motte en est aussi partisan. Le Prince d'Orange s'est rallié à cette solution car il sent bien qu'il ne convient pas que, dans un ensemble de provinces à large majorité catholique, ce soit lui, qui s'est rallié officiellement en 1573 au Calvinisme, qui soit à la tête du pays. Il est du reste très modéré au point de vue religieux et souhaite la coexistence pacifique des deux cultes (chose impensable pour beaucoup à l'époque et qui n'est pas encore admise par tous aujourd'hui). Son ralliement au Calvinisme est du reste tardif et n'a été dicté que par la situation qu'il occupe en Hollande et Zélande. Il incarne d'ailleurs pour tous l'âme de la résistance. On le voit bien, en ces jours anxieux, quand il fait, le 23 septembre 1577, cette joyeuse entrée à Bruxelles par le tout récent canal de Willebroek. Il est follement acclamé par tous et on retrouve assurance et confiance en la cause de nos provinces. Presqu'au même moment, dans la nuit du 2 au 3 octobre 1577, l'Archiduc Matthias quitte secrètement (???) Vienne et, le 30 du même mois, il est à Lierre, après un voyage clandestin (?). Il arrive tout juste pour apprendre que la situation s'aggrave. En effet, le Prince d'Orange a beaucoup de partisans mais, parmi eux, il y a des Calvinistes extrémistes à Gand. On a même dit que cette ville avait déjà été proposée comme siège des pourparlers de la «Pacification» par le Prince d'Orange parce qu'il y comptait de nombreux partisans et que c'est pour cela, également, qu'il y envoya des détachements de ses troupes pour la protéger. Le 28 octobre 1577, un coup d'état a éclaté à Gand, il devait conduire à l'instauration de la République Calviniste sous la conduite de Hembyze et de Ryhove. Une série de personnes, accusées de sentiments pro-espagnols, ont été arrêtées. Parmi elles figure, en première ligne, Philippe de Croy, Duc d'Aerschot et Prince de Chimay. Il avait déjà été arrêté, à Bruxelles, lors du coup d'état du 4 septembre 1576. Il sera pourtant rapidement relâché et passera le reste de sa vie (jusqu'en 1595) au service le plus dévoué de l'Espagne. Les autres détenus subiront une captivité beaucoup plus longue et, parmi eux, figurent les évêques de Bruges et d'Ypres venus à Gand pour assister à la réunion des Etats de Flandre. Quelques détenus seront

même mis à mort. Des protestations fusent de partout.

Dans le recueil de documents relatifs aux troubles religieux en Flandre réunis par le Chanoine A.C. De Schrevel, déjà cité, nous trouvons un document qui reflète bien la situation tendue de ce début de novembre 1577. Il s'agit d'une résolution des Quatre Membres de Flandre réunis à Bruges, les 6 et 7 de ce mois (Tome I de la partie relative à 1577-1584, publié à Bruges en 1921). Nous apprenons ainsi que des délégués vont être envoyés immédiatement à Gand avec mission de négocier l'élargissement des captifs. Nous apprenons aussi que les dits Membres de Flandre sont inquiets à la suite de renseignements qui parviennent de tous les côtés. D'après ces renseignements, la France se livre à de grands préparatifs pour assister Don Juan et, à cette fin, d'envahir le pays de Flandre du côté de Gravelines (Grevelinghe), Bourbourg, Dunkerque et Bergues Saint Winoc et même de s'emparer de ces villes. Aussi, a-t-il été décidé de lever deux enseignes d'infanterie (twee vendelen voetknechten) fortes de 200 hommes. Elles seront placées sous les ordres des capitaines Jacques Salet et Jacques Van Hecke. Elles seront réparties selon les nécessités pour la défense des quatre villes et ailleurs s'il le faut. Des mesures seront prises pour assurer la discipline militaire et empêcher les exactions dont pourraient être victimes les habitants de ces villes.

Pourtant, l'Archiduc Matthias, après avoir pesé le pour et le contre, accepte de se mettre à la tête de nos provinces. Le 7 décembre 1577, il est proclamé gouverneur tandis que Don Juan d'Autriche est déclaré déchu. La situation demeurant toujours tendue à Gand, le Prince d'Orange qui a été choisi comme Lieutenant-général de nos provinces c.à.d. adjoint de l'Archiduc (formule bipartite que l'on a trouvée la meilleure), se rend à Gand, le 29 décembre, pour essayer d'arranger les choses. Ceux qui ne sont pas ses partisans disent encore qu'il ne se montra pas très énergique à l'égard des extrémistes. Evidemment, il se trouvait en face de gens qui l'avaient soutenu énergiquement au moment de la «Pacification». En fait, il n'obtient rien ou pas grand chose. On dit souvent qu'il n'y a rien de neuf sous le soleil. Combien les situations de cette époque ressemblent à des situations que nous connaissons ou avons connues de par le monde ! Le 18 janvier 1578, l'Archiduc Matthias prête serment.

Mais, au même moment, Don Juan d'Autriche (qui ne se considère nullement comme déchu) et son adjoint Alexandre Farnèse, Prince de Parme, surveillent personnellement la concentration d'importantes troupes royales autour de Marche-en-Famenne (*) Vers la fin du mois de janvier, cette armée se met en marche vers l'Ouest. Les Etats ont été alertés et concentrent un groupement de petits détachements pour essayer de barrer la route. Ceci nous donne l'occasion de revenir à Gravelines.

(*) On ne peut s'empêcher d'être frappé par la similitude de la décision de Don Juan d'Autriche qui choisit la région de Marche-en-Famenne pour y concentrer son armée et de la décision récente de nos autorités d'y implanter un important camp militaire.

La garnison de cette place était composée de deux compagnies. L'une, de 150 hommes (appelée «vieille compagnie») était aux ordres du gouverneur lui-même. L'autre, de 100 hommes, était aux ordres du Lieutenant du gouverneur, le seigneur de Vaulx. Valentin de Pardieu laissa la place à la garde de son lieutenant et de sa compagnie tandis qu'il rejoignit les troupes en campagne avec sa propre compagnie. Les troupes des Etats rencontrèrent l'armée de Don Juan à Gembloux, le 31 janvier, et furent mises complètement en déroute. La route vers Bruxelles était ouverte.

Aussitôt, dit H.A. Enno van Gelder, déjà anxieuses. Comme presque toujours dans la défaite, on cria à la trahison. Les chefs militaires des Etats, y compris Valentin de Pardieu, furent traités de vendus à l'Espagne. Les milieux calvinistes s'agitèrent particulièrement face à cette avance de l'Espagnol. Les couvents furent soupçonnés de servir de «cheval de Troie» à l'intérieur des villes fortifiées dans lesquelles ces religieux, considérés comme une véritable «Vème colonne», pour employer une expression actuelle, ne cherchent qu'une chose : introduire subrepticement les soldats d'Espagne. De nouvelles attaques iconoclastes sont lancées contre des églises et des couvents. L'exercice du culte catholique est contrarié tandis que les Calvinistes s'imposent dans de nombreuses villes. Des prêtres et des religieux sont chassés des villes.

En fin février, l'Archiduc Matthias déplace son gouvernement de Bruxelles à Anvers car les troupes de Don Juan sont apparues dans la région de Louvain et de Zichem mais elles sont repoussées à Rymenam. Valentin de Pardieu est rentré avec ses hommes à Gravelines. Tout semble permettre de croire qu'il se dépense à organiser la défense de cette région et qu'il est toujours fidèle en tout aux Etats. Brusquement, se produit un incident sérieux.

L'incident du 8 avril 1578...

Le Professeur H.A. Enno Van Gelder n'hésite pas à prendre cette date du 8 avril 1578 comme une véritable «date-pivot». Pour lui, elle constitue le début du retournement des provinces du Sud au profit des Espagnols et contre les provinces du Nord et l'artisan de ce début du retournement est Valentin de Pardieu, Seigneur de la Motte et Gouverneur de Gravelines.

Des pièces des archives d'Ypres, publiées à Bruges en 1857, par Alphonse BERGEROT, Maire d'Esquelbecq et I. DIEGERICK, Archiviste de la Ville d'Ypres, sous le titre de «Histoire du château et des Seigneurs d'Esquelbecq» (*) nous renseignent au sujet de cet incident. En fin mars 1578, l'Archiduc Matthias a fait savoir à Valentin de Pardieu qu'il désire le voir à Anvers (où nous savons que le gouvernement s'est réplé). Cette demande de l'Archiduc prouve certainement que le gouverneur est estimé et que son rôle dans la défense est considéré comme important. Valentin de Pardieu écrit, le 26 mars, aux quatre membres de Flandre assemblés à Bruges (autorité dont il relève directement) qu'il a reçu l'ordre de se rendre à Anvers auprès de l'Archiduc mais qu'il ne peut partir avant quelques jours parce que ses troupes n'ont pas été

payées. Il réclame de l'argent pour payer sa compagnie avant qu'il ne parte car il ne tient pas à ce que ses soldats vivent sur le pays. On lui répond, le 6 avril, que l'on envoie de l'argent pour payer les garnisons du West-Kwartier mais que les hommes de sa compagnie ne sont pas compris dans ce paiement. Comme ils reviennent de campagne (de Gembloux), on ne sait pas combien ils sont ni depuis quand ils n'ont plus été payés. Tout va du reste s'arranger facilement. Puisque le Gouverneur doit passer par Bruges pour se rendre à Anvers, l'argent nécessaire sera mis à sa disposition à Bruges. Le 8 avril, le Gouverneur signale aux différentes châtellenies voisines (et non pas aux Quatre Membres de Flandre) qu'un incident grave s'est produit, ce soir même, à Gravelines. Les soldats de la compagnie du Lieutenant de Vaulx ont été payés tandis que ses soldats n'ont pas été payés. Il est résulté des bagarres entre soldats des deux compagnies. Le Lieutenant, qui commandait la garde, a voulu empêcher les soldats de la «vieille compagnie» de se rendre auprès du Gouverneur pour protester. Après cet exposé, le Gouverneur signale qu'il a pris des mesures draconiennes pour maintenir l'ordre dans la place. Il a fait sortir hors des murs les soldats de la compagnie du Lieutenant qui n'ont qu'à vivre à l'extérieur puisqu'ils ont été payés. Quant au Lieutenant lui-même, il l'a fait placer aux arrêts dans sa demeure.

Les deux auteurs cités, A. BERGEROT et I. DIEGERICK, pensent que Valentin de Pardieu avait déjà pris prétexte de cette agitation au sujet du paiement de la solde pour être le seul maître du château et de la ville de Gravelines. Le seigneur de Vaulx était, en effet, considéré comme très dévoué aux Etats.

Le 11 avril, les Etats de Flandre (les Quatre Membres) écrivent au Seigneur de la Motte qu'ils ont appris par ceux de Furnes l'incident du 8 avril. Ils sont bouleversés de cette affaire, ils comblent le Gouverneur de déclarations de confiance et d'estime. Ils lui envoient des députés et le supplient de rester au service de la commune patrie. Ils proposent de faire vider le différend avec le Lieutenant par une commission de députés, gentils-hommes et capitaines. On insiste sur l'union et la «confédération» des Etats plus que jamais nécessaires face à la menace d'anéantissement.

Le 13 avril, toujours de Gravelines, le Gouverneur répond aux Quatre Membres de Flandre à Bruges. Il dit qu'il a toujours été fidèle à la «Pacification» et qu'il entend bien le rester. Mais, dit-il, à condition que cette «Pacification» soit appliquée loyalement et non pas à sens unique, dirions-nous. Or, que voit-on ? Alors que la «Pacification» a ordonné, en tout premier lieu, la libération de tous les captifs, voilà que, maintenant, de bons prélats et évêques et des seigneurs sont détenus arbitrairement. Nous assistons à l'envahissement de certaines bonnes villes et au remplacement illégitime et extraordinaire des magistrats. Le culte catholique est menacé et entravé. Tout cela se fait impunément.

Il est facile de commenter ce passage de la lettre du Gouverneur. Il fait évidemment allusion aux évêques de Bruges et d'Ypres et aux seigneurs détenus à Gand. Quant aux villes dont le magistrat a été renouvelé illicitement, on peut citer, pour la région flamande, Audenarde, Courtrai, Renaix, Hulst, Bruges, Ypres, Eeclo et Menin. Des actions contre le clergé et les ordres religieux sont déjà

(*) Titre qui fut attribué ultérieurement à Valentin de Pardieu.

en cours mais des faits plus graves vont se produire encore peu après. On cite : 18 mai, expulsion des Jésuites à Anvers; le 22 mai, expulsion des Frères Mineurs à Anvers; le 26 mai, expulsion de tous les ecclésiastiques d'Amsterdam; le 29 mai, expulsion semblable à Haarlem. Dans ces deux villes du Nord, les expulsés sont conspués par la foule qui leur crie «Maintenant, c'est à votre tour de pouvoir filer!». Le 13 juin, les quatre ordres mendiants d'Utrecht sont expulsés sous l'accusation d'homosexualité. Le 28 juin, à Gand, trois Frères Mineurs et deux Augustins sont brûlés sur le bûcher et trois autres moines sont bannis de la ville. A Bruges, le 26 juillet, trois Frères Mineurs sont brûlés sur le bûcher et 12 autres sont expulsés. Nous avions, à dessein, signalé qu'il n'y avait pas eu de troubles à Bruges en 1566. Des villes demeurées calmes en 1566 sont donc l'objet de troubles en 1578.

Le Gouverneur poursuit sa lettre aux Quatre Membres de Flandre en disant qu'il est prêt à continuer à servir fidèlement les Etats mais à condition que la «Pacification» soit loyalement appliquée de part et d'autre. Les captifs doivent être libérés. S'il y a quelque chose à reprocher à certains, qu'ils soient traduits en justice. L'Eglise et le culte catholique doivent retrouver pleine et entière liberté. Il est à remarquer que le Gouverneur fait allusion, dans sa lettre, à l'obéissance qui est due à Sa Majesté (donc au Roi d'Espagne). Ceci prouve bien qu'il n'est pas partisan d'une rupture. Après avoir signé «Vostre bien affectionné serviteur», il ajoute un post-scriptum aussi édifiant qu'amusant. Quant à

mon lieutenant et à sa compagnie, dit-il, il n'est pas besoin d'en parler plus. J'ai conservé en service les soldats qui étaient d'accord. Quant au lieutenant lui-même, il est toujours aux arrêts dans sa maison tant pour avoir manqué de respect dû à mon égard que pour avoir menacé de traiter durement mes soldats en mon absence. Ceci établit bien que Gravelines n'était pas une «place de sûreté» tenue par une garnison aux ordres du Prince d'Orange.

Le 27 avril, l'Archiduc Matthias lui écrit d'Anvers. Il est bien aise d'apprendre les bonnes dispositions du Gouverneur. Justement, on va avoir besoin de lui car les pourparlers sont rompus avec le Roi d'Espagne. Il faut, dit-il, avoir plus d'égards à la conservation et à la liberté de la patrie qu'aux excès de quelques particuliers. Le Prince d'Orange va se rendre à Termonde (il écrit Denremonde) pour traiter de la délivrance des seigneurs captifs. Il lui demande de prêter un nouveau serment de fidélité à lui et aux Etats-généraux. Dès que cette formalité sera accomplie, l'argent parviendra pour les soldats.

Georges DUPAS, déjà cité, s'est efforcé de mettre à notre portée les événements qui suivent l'incident du 8 avril et à la faveur desquels les régions du Sud vont se rapprocher de Don Juan. Déjà, le 10 avril (alors qu'il correspond encore avec les Etats), Pardieu fait occuper certains points importants aux approches de l'Aa. Le contact avec Don Juan dit avoir été établi assez vite car il reçoit de lui des soldats et de l'argent. Le 10 août, il tente encore de duper les Etats. Ce n'est que le 11 septembre que Philippe II signera effectivement les lettres patentes par lesquelles Valentin de Pardieu

Photo Daniel MICHIELS/Michel PENNINGK

Eglise Saint Willibrord-Gravelines. Etat actuel - Tour de 1823/1825 - Au fond passage couvert vers l'Hotel du Gouverneur.



était habilité à traiter en son nom avec toutes personnes et villes-fortes. Nous y reviendrons car ce fait est reproché à Pardieu par ses détracteurs.

Le Professeur H.A. Enno Van Gelder n'entre pas dans tant de détails. Il se contente de dire qu'entre cette date du 8 avril et celle du 1er octobre (quand Don Juan meurt à Bouge près de Namur), des contacts se sont établis entre lui et Valentin de Pardieu et que Gravelines se trouve être le seul port des Pays-Bas aux mains de l'Espagne. Ce fait nous a frappés et nous a incités à poursuivre l'exposé sous cet angle.

Seul port espagnol des Pays-Bas durant des années...

Lorsque Don Juan d'Autriche, fils de Charles-Quint et de Barbara Blomberg de Regensburg (Ratisbonne), meurt à 31 ans, il est suivi aussitôt par son adjoint Alexandre Farnèse, Prince de Parme. Cette succession immédiate par un homme capable et déjà bien informé de la situation en nos provinces, constitue à elle seule un point capital. Nos provinces ne peuvent plus compter sur une longue interruption dans l'exercice de l'autorité espagnole comme celle qui suivit la mort de Requessens et qui facilita, d'une certaine façon, la conclusion de la « Pacification de Gand ». Farnèse est sur place avec une importante armée. Il est connu, dans notre histoire, pour sa reconquête des provinces méridionales. Cette reconquête peut être présentée en mettant l'accent sur la lente récupération des ports qui fait apparaître l'isolement assez long de Gravelines.

Farnèse aura déjà beaucoup à faire, avec Valentin de Pardieu, pour en arriver à l'Union d'Arras du 6 janvier 1579 (Hainaut, Artois et Lille-Douai-Orchies) à laquelle répond, dès le 23 du même mois, l'Union d'Utrecht à laquelle adhèrent des villes du Sud que Farnèse devra reconquérir. Valentin de Pardieu est déclaré traître par les Etats-généraux et, au début, il aura même bien du mal à se défendre dans son petit coin du Westhoek limité, tout d'abord, à Gravelines mais auquel il va parvenir à adjoindre, par ralliement, Bourbourg et Cassel. Farnèse doit, au point de vue militaire, s'organiser méthodiquement. Ceci lui prend beaucoup de temps mais il en profite pour regagner à sa cause Groninge. Ce fait est resté connu sous le nom de « trahison de Rennenberg » des 2-3 mars 1580. Tout ne tourne du reste pas rond pour les Etats et, le 29/X/1581, Matthias doit quitter nos régions, n'ayant que ses dettes pour couvrir sa nudité, comme on a dit de lui. Il est remplacé par François d'Anjou, Duc d'Alençon qui intriguait depuis 1578 pour avoir la place. Comme si ce départ de l'Archiduc était également le point de départ des succès de Farnèse, celui-ci s'empare, le 29 novembre 1581, de Tournai que Christine de Lalaing, Princesse d'Epinoi, défendait pour la compte de l'Union d'Utrecht. C'est le premier grand succès de Farnèse mais Tournai, bien que port fluvial, n'est tout de même pas un port de mer.

Il faut attendre encore pratiquement deux ans pour voir Farnèse remporter, en 1583, du succès dans le domaine portuaire mais, alors, il met les bouchées doubles, triples et presque quadruples. Le 17 juillet, il s'empare de Dunkerque. Le 26 juillet, il s'empare de Nieuport. Ce jour-là disparaissait la « place de sûreté » du Prince d'Orange qui nous est

connue. C. WYBOU, déjà cité, en parle et dit que l'évêque d'Ypres s'empresse de venir reconsacrer l'église Notre-Dame qui avait été profanée par les hommes de la garnison du Prince d'Orange. La Procession de Saint Jean n'était plus sortie durant toute cette période. Le 29 septembre, Farnèse s'empare de Bergues qui était encore un port à l'époque et par lequel le Duc d'Alençon avait amené par mer une partie des 12.000 hommes (Français et Suisses) qu'il consacra à la défense de Dunkerque toute cette période. Le 29 septembre, Farnèse s'empare de Sas-van-Gent. Ce point fortifié gardait l'écluse par laquelle le tout récent Sassevaart débouchait dans le Braakman. Cette écluse avait été inaugurée deux fois, une première fois, le 4 avril 1563, en même temps que la nouvelle localité de Sas-van-Gent, et une seconde fois, le 29 juin 1567 car il avait fallu reconstruire l'écluse. Charles-Quint, avant de s'embarquer à Flessingue pour son dernier voyage, visita les chantiers de Sas-van-Gent, le 28 août 1556 en même temps qu'il visita Biervliet pour saluer la mémoire de Willem Beukel(s). En fait, ce canal n'avait jamais servi à grand chose puisque, dès avril 1572, les Gueux venaient détruire l'écluse de Sas-van-Gent. Même reprise par Farnèse, l'écluse ne lui procura pas un débouché vers la mer puisque le Braakman et l'Escaut demeuraient tenus par ses ennemis. Mais, de Sas-van-Gent, Farnèse pouvait menacer sérieusement le pays situé en arrière de Sluys. Cette ville même et son port important à l'époque étaient presque inaccessibles par l'intérieur des terres. Ils étaient situés sur une véritable île, protégée par tout un dédale de bras d'eau, de canaux et de zones inondées. Avant la reprise de Dunkerque et de Nieuport, Gravelines fut donc bien le seul port espagnol des Pays-Bas durant cinq années.

L'année 1584 voit Farnèse s'emparer de trois villes importantes et à peine défendues. Ypres capitule le 7 avril et Bruges le 20 mai. Enfin, le 17 septembre, Gand tombe entre les mains de Farnèse et la République Calviniste disparaît alors qu'elle existait depuis près de sept ans.

La prise de Gand allait ouvrir à Farnèse la route d'Anvers qu'il ne peut atteindre par mer. Pour se ménager une voie d'eau, il unira Gand à l'Escaut via le canal existant de Stekene et le canal qu'il fera creuser de Stekene à Kallo. Ce « Canal de Parme », dont il subsiste des vestiges à proximité de notre base navale, jouera un rôle important dans le long siège d'Anvers en 1585. Le 17 août de cette année, Farnèse reçoit en son Quartier Général établi à Beveren-Waas, la capitulation d'Anvers. Cette date du 17 août 1585 est considérée comme date-pivot de la séparation de fait des provinces des Pays-Bas.

Mais Anvers, reconquise au prix de tant d'efforts, ne sert à rien comme port. Les navires hollandais et zélandais bloquent l'Escaut à peu de distance en aval. Aussi, Farnèse tourne à nouveau ses regards vers le littoral et, en septembre 1585, il tente un siège d'Ostende. Valentin de Pardieu est à ses côtés car il est depuis longtemps commandant supérieur de l'artillerie de l'armée espagnole opérant chez nous. Mais, Farnèse doit bientôt lever le siège et, comme on le sait, il faudra attendre le 20 septembre 1604 pour voir cette ville tomber entre les mains de l'Archiduc Albert.

En 1587, Farnèse tente un nouvel effort sur la côte et, cette fois, contre Sluys si difficile à assiéger, comme nous l'avons vu. Valentin de Pardieu est là aussi avec son artillerie. Il y est blessé deux fois. La première fois, il est atteint d'une balle au pied et, la seconde fois, il perd le bras droit. On peut se demander comment un général d'artillerie pouvait trouver le moyen de se faire blesser par des projectiles d'arquebuse. C'était la rançon des reconnaissances audacieuses des positions ennemies au cours desquelles, il payait de sa personne en s'approchant le plus près possible de ces positions. C'est ce qui devait lui être fatal quelques années plus tard. Sluys capitule le 5 août 1587.

Pourquoi Farnèse s'est-il tellement préoccupé de notre littoral ? Tout simplement parce qu'il doit être associé au grand projet de l'Invincible Armada dont l'échec lui sera imputé. Mais, avant d'évoquer cet épisode, il convient d'évoquer deux autres épisodes dans lesquels il est question de notre Gouverneur et qui permettent de donner un aperçu d'autres événements tragiques de cette période.

Mise à prix de la tête du Prince d'Orange et sa mort...

Dès le 30 novembre 1579, Philippe II, avait donné instruction à Farnèse de mettre à prix la tête du Prince d'Orange et ce, vraisemblablement, à l'instigation du Cardinal Granvelle. Farnèse ne semble pas avoir été très enthousiaste pour ce plan car ce n'est que le 15 juin 1580 et sous pression qu'il publia le ban contre Guillaume d'Orange. Une récompense était promise à quiconque blesserait ou tuerait le Prince. Celui-ci, informé de la chose, y répondit par une « Apologie » (en français) qu'il fit rédiger par son prédicant en chef Pierre l'Oyseleur de Villiers. Ce texte fut communiqué lors d'une séance solennelle des Etats-généraux, le 13 décembre 1580. Dès lors, la vie du Prince était en danger. Le 18 mars 1582, alors que le Prince sortait de la maison du gouverneur de la citadelle d'Anvers, un homme s'avança vers lui, faisant mine de lui présenter une requête. Brusquement, il brandit un pistolet et fit feu sur le Prince. La balle lui traversa la tête. Le Prince en réchappa mais fut long à s'en remettre. L'auteur de l'attentat fut abattu sur place et fut identifié comme étant un certain Jean Jaureguy. Il agissait pour compte de son patron, un commerçant espagnol qui avait fait faillite. Celui-ci déclara qu'il avait agi dans un but de lucre pour toucher la prime. S'il faut en croire Ch. RAHLENBEEK, auteur de la notice sur Valentin de Pardieu dans la Biographie Nationale (XVI-1901) et très dur pour celui-ci, l'instigateur de cet attentat s'appelait Anastro et il était porteur d'un passeport signé par Valentin de Pardieu. Un autre attentat contre le Prince aurait été tramé à Bruges. Il devait avoir lieu, le 17 juillet 1582, à l'occasion de la Joyeuse Entrée du Duc d'Anjou et du Prince d'Orange dans cette ville. Rien ne se passa. On sait que c'est finalement le 10 juillet 1584 que le Prince fut abattu d'un coup de pistolet dans la cage d'escalier de sa résidence de Delft, le « Prinsenhof », ancien couvent de Sainte Agathe, et qu'il prononça ses dernières paroles en français : « Mon Dieu ayez pitié de mon âme, mon Dieu ayez pitié de ce pauvre peuple ». Le meurtrier, Balthazar Gérard, écrivit de sa main une confession qui est toujours conservée aux Archives Générales du Royaume à la Haye. Il déclara que depuis que Guillaume d'Orange avait violé la Pacification, il

avait circulé avec des plans de le tuer, étant persuadé que le Prince demeurerait toute sa vie un rebelle au Roi et un adversaire de l'Eglise Romaine.

Il est à noter qu'un mois avant la mort du Prince, soit le 10 juin 1584, le Duc d'Anjou était décédé. Ces deux morts surviennent donc au moment où Farnèse vient de s'emparer d'Ypres et de Bruges et peu avant qu'il ne s'empare de Gand.

Pardieu et Gravelines échappent par deux fois à Elisabeth d'Angleterre...

Lorsque le Prince d'Orange s'était retiré à Dillenburg en Nassau pour organiser une action militaire, il sollicita l'aide des princes allemands. Mais, si ceux-ci étaient devenus des Protestants, ils étaient des Luthériens et non pas des Calvinistes considérés comme républicains alors que le Luthérianisme renforçait l'autorité des princes. Guillaume d'Orange reçut donc plus de belles paroles que d'aide efficace. Un seul noble allemand, le comte palatin Johann Casimir interviendra effectivement dans nos régions, en 1578 (année cruciale, nous l'avons vu), à la tête d'une excellente troupe de cavalerie. Mais, il agissait sans coordonner ses mouvements avec les troupes des Etats et son action amena plus de trouble que de succès. L'aide des Huguenots français fut obtenue mais nous avons vu qu'elle fut réduite à néant par la « Saint Barthélémy » en 1572. La Reine Elisabeth d'Angleterre fut aussi vivement sollicitée. Mais, si elle était Protestante, elle était Anglicane et peu encline à aider les Calvinistes. Elle accorda aussi plus de promesses que d'aide réelle. Elle avait laissé les Gueux de Mer se réfugier dans ses rades mais, en 1572, elle les pria de s'éloigner ce qui fut une des causes de l'action contre La Brielle. La troupe de Johann Casimir de 1578, dont il a été question plus haut, était payée par elle. Ce n'est qu'après 1585, après la séparation de fait de nos provinces alors que les provinces du Nord sont seules à continuer la lutte et qu'elles forment la République des Provinces-Unies, qu'Elisabeth enverra des troupes sur le continent. Et encore, les auteurs hollandais actuels signalent que son action aboutissait parfois à un résultat contraire car les soldats envoyés par la Reine d'Angleterre étaient souvent des « sauvages Irlandais » (Wilde Ieren) qui étaient des Catholiques fanatiques et passaient dans les rangs espagnols à la première occasion.

Il semble cependant que, dès le début, Elisabeth d'Angleterre fut animée d'une animosité personnelle à l'égard de Valentin de Pardieu. Ch. RAHLENBEEK, déjà cité, assure qu'il faut en trouver la cause dans des lettres écrites de Gravelines par le Gouverneur. Celui-ci avait été chargé d'entreprendre une mission diplomatique auprès de la Reine et il n'avait rien trouvé de mieux que de prier un Lord anglais, qu'il considérait comme de ses amis, d'essayer de faire comprendre à la souveraine qu'elle devait renoncer à ses griefs contre l'Espagne si on voulait que l'on prenne au sérieux son amour pour la paix du monde. Le Lord anglais montra purement et simplement cette lettre à Sa Majesté. Les tentatives anglaises contre Gravelines étant presque toujours simplement mentionnées, Marcel LAIDEZ, déjà cité, est venu à notre aide. Qu'il en soit remercié. Voici ce qu'il nous dit :

« En 1579, Elisabeth, Reine d'Angleterre, en voulait spécialement à Valentin de Pardieu. Pour elle, il » était l'auteur principal de la réconciliation des



Photo Daniel MICHIELS/Michel PENNINCK

Eglise Saint Willibrord-Gravelines. Etat actuel - à gauche nef de 1598 à droite citerne militaire (ep. Louis XV) passage couvert reliant l'église à l'Hotel du Gouverneur - Tour 1823/1825.

» Wallons avec le Roi d'Espagne. Elle résolut de
» faire tuer Valentin de Pardieu et de s'emparer de
» Gravelines. Elle chargea son ministre Walsingham
» de ce complot. Il fut découvert à temps et BER-
» GEROT dans son «Histoire d'Esquelbecq» cite
» STRADA : «Cette vache que l'on allait immoler,
» se déroba des mains de son sacrificateur».

«En ce qui concerne la tentative anglaise contre
» Gravelines en 1581, l'abbé HARRAU, dans son
» Histoire de Gravelines», reprend le récit de cette
» tentative racontée dans STRADA :

» Seize soldats de la garnison de Gravelines se
» promenant sur le rivage de la mer avaient été
» enlevés depuis quelques mois par les matelots
» d'un vaisseau anglais qui avaient pris terre en cet
» endroit, de là, ils avaient été amenés à Londres.
» Comme ils y furent retenus assez longtemps, quel-
» ques bannis de Flandre firent amitié avec eux,
» sous ombre qu'ils étaient d'un même pays, et
» qui semblait les abandonner à leur malheureux
» sort. Enfin, on leur fit espérer beaucoup d'argent,
» en leur montrant la signature et le cachet du
» Prince d'Orange, s'ils consentaient à lui livrer
» Gravelines à leur retour en Flandre. La Motte
» paya leur rançon et, à leur retour en Flandre,
» ils firent part du complot qui se tramait en An-
» gleterre : se faire livrer Gravelines avec la com-
» plicité de quelques soldats de la place.

» Le seigneur de WARROUX, chef des gens du
» Prince d'Orange, s'était rendu de nuit à Grave-
» lines avec 600 hommes et 300 chevaux. Appuyés
» par un vaisseau anglais qui devait les secourir,

» quarante hommes et un groupe de trente Anglais
» arrivèrent et commencèrent à escalader les mu-
» railles. La Motte, entretemps, avait mis dans la
» place une garnison plus forte. Les Anglais furent
» écrasés dans la citadelle et La Motte poursuivit
» les fuyards».

«Dans «l'Histoire du château et des Seigneurs d'Es-
» quelbecq», Alphonse BERGEROT et I. DIEGERICK
» reprennent la relation de la tentative sur Grave-
» lines en octobre 1581 mais les auteurs ne font
» pas mention d'intervention anglaise mais seule-
» ment du projet de Robert de Mérode de s'emparer
» de Gravelines projet qui fut déjoué grâce à l'active
» surveillance de La Motte. Comme on peut le con-
» stater, l'action anglaise sur Gravelines reste impré-
» cise. Seul, l'abbé HARRAU en fait mention. De
» toute façon, elle semble effectivement avoir été
» très limitée et inefficace.»

Cette tentative contre Gravelines se situe donc en
octobre 1581 au moment où Farnèse assiège Tour-
nai après avoir dû lever le siège de Cambrai.

L'échec de l'Invincible Armada et la disgrâce de Farnèse...

Nous avons vu que Philippe II rêvait depuis long-
temps d'envahir l'Angleterre et que, dès son arrivée
en 1577, Don Juan d'Autriche proposait, à cette fin,
de rassembler en nos ports les troupes espagnoles
qui devaient évacuer nos régions. Ce projet dut
être remis et les ports mêmes durent être reconquis.
En fin 1587, l'occasion se présente à nouveau.

Sluys vient d'être reconquis et s'ajoute à Dunkerque, Nieuport et Gravelines, Ostende il est vrai, n'a pu être repris mais on estime à Madrid que l'on dispose de suffisamment de ports dans les Pays-Bas pour assurer l'embarquement d'une nombreuse armée qui se joindra à une flotte importante venant d'Espagne. Par ailleurs, Marie Stuart vient d'être exécutée par Elisabeth et Philippe II trouve là une raison de venger la mort de cette souveraine catholique. Cette affaire de l'Invincible Armada a fait l'objet de beaucoup d'études et certains auteurs pensent que l'entreprise était déjà perdue avant même que la flotte ne quitte l'Espagne. En effet, en février 1588, l'Amiral Santa Cruz qui organisait la flotte et devait la commander vint à mourir. Avec lui, dit-on, il y aurait eu des chances de succès. Il dut être remplacé, au pied levé, par Don Alonso Perez de Guzman, Duc de Medina Sidonia, qui devait encaisser la responsabilité de l'échec et qui, du coup, est taxé d'incapacité. En Flāndre, Farnèse est chargé de construire de nombreux bateaux plats, des «pleyten» qui transporteront les troupes de débarquement. Nieuport et Dunkerque sont le plus souvent cités comme ports de concentration. Ils doivent avoir été les plus importants mais Georges DUPAS, qui cite FAULCONNIER, nous dit que Gravelines fut également utilisée, ce qui est du reste tout normal. Farnèse fit construire sur l'Aa 70 barques plates pouvant transporter 30 chevaux chacune et fit préparer 20.000 tonneaux vides pour soutenir des pontons destinés au transport du matériel. Les historiens de la guerre navale nous disent que l'opération de l'Invincible Armada débute le 31 juillet et se termine le 8 août 1588. Les opérations furent menées, du côté anglais, par Seymour, Howard et Drake et, du côté hollandais, par Pieter van der Does. On a dit aussi que le mauvais temps fut l'ennemi principal des Espagnols et qu'il leur causa plus de pertes que les vaisseaux et brûlots anglais et hollandais. Des navires allèrent se perdre jusqu'au nord de l'Ecosse. Leurs épaves sont devenues fabuleuses car certaines contiennent des trésors. Elles ont fait l'objet de recherches et de plongées. C'est ainsi qu'un petit groupe de plongeurs archéologues franco-belge (*) a pu retrouver, au large de l'Irlande du Nord, l'épave de la galéasse «Girona» qui contenait un trésor des plus fabuleux. Farnèse, quant à lui, fut obligé de maintenir les «pleyten» dans les ports d'embarquement. Pratiquement tout le monde est d'accord à l'heure actuelle pour dire que seul le mauvais temps est le responsable de cette situation. Mais, à l'époque, Farnèse fut injustement accusé d'être le responsable de l'échec de l'Invincible Armada. Il fut vraiment le «bouc émissaire» de cette défaite. Une véritable campagne fut menée contre lui et, comme le dit notre ami Jean DAMS, déjà cité, tous les textes espagnols de cette époque concluent de la même façon : «Le responsable, c'est Farnèse». Cette disgrâce mit longtemps à mûrir et va éclater dans la phase suivante. La défaite de l'Invincible Armada de 1588 est considérée par les historiens de la guerre navale comme la date-pivot de la fin de la suprématie de l'Espagne sur les mers. Nous y reviendons.

Dernières hostilités avec la France, fin de Farnèse et de Pardieu...

Le 1er août 1589, Henri III de France meurt assassiné et laisse la trône à son parent Henri IV qui était protestant et menait depuis longtemps la lutte contre le parti catholique en faveur duquel Philippe II s'empresse d'intervenir. Ceci vaut toute une succession de sièges et de campagnes. Farnèse s'y épuise et, dans la nuit du 2 au 3 décembre 1592, il meurt de maladie à 47 ans, en l'Abbaye de Saint Vaast à Arras. Il ne savait pas qu'un successeur était en route pour le remplacer. Il est donc mort en ignorant qu'il était disgracié. Il fut remplacé par l'Archiduc Ernest d'Autriche qui devait mourir en 1595. Quelques jours après ce décès, Valentin de Pardieu reprenait Huy dont les Hollandais s'étaient emparés par surprise malgré qu'elle se trouvait en territoire de la Principauté de Liège (20 mars 1595). Le Gouverneur se porte ensuite, toujours avec son artillerie, vers le Catelet (près de Cambrai) dont il s'empare. Il vient alors assiéger Doullens. C'est en préparant l'attaque de cette place et en reconnaissant les défenses d'aussi près que possible, qu'il fut atteint d'une balle d'arquebuse dans l'oeil et qu'il mourut. C'était le 16 juillet 1595. Ch. RAHLENBEEK, cité plus haut, dit que son corps fut transporté à Saint Omer et puis à Douai, où il fut inhumé dans la chapelle du couvent qui portait son nom et qu'il avait donné aux Pères Jésuites. Notre ami Marcel LAIDEZ nous signale, à ce sujet, que l'abbé HAR-RAU donne une autre version. Il dit, dans son «Histoire de Gravelines» (1903), p. 171, que le corps fut transporté à Arras et, ensuite, inhumé provisoirement dans la chapelle des Dominicains à Saint-Omer. Par la suite, il fut inhumé dans un beau mausolée érigé dans la nouvelle église Saint Willibrord à Gravelines, dont nous allons parler.

Des jugements totalement différents ont été portés sur lui. Ch. RAHLENBEEK, dit qu'il n'a agi que par appât de l'argent et des honneurs. Il devint seigneur d'Esquelbecq (Ekelsbeek), reçut le titre de Chevalier de l'Ordre Equestre de Saint Jacques et celui de Commandeur de Stepa. Il insiste sur le passage d'Anastro l'instigateur de l'attentat contre le Prince d'Orange, perpétré à Anvers et dont il a été fait mention. Il insiste sur les lettres patentes de Philippe II qui l'habilitaient à traiter, au nom du Roi, avec les nobles et les villes. Tout ce retournement des provinces du Sud, ces «Malcontents» de 1578, tout est dû, en bonne partie, à l'or qui ne manquait pas à l'Espagne. Il faut lui reconnaître que c'était un grand homme de guerre. L'abbé HAR-RAU, quant à lui, conclut tout différemment son chapitre consacré à Valentin de Pardieu : «S'il nous était permis d'exprimer un vœu, nous dirions : Quand donc verra-t-on se dresser sur la grand-place de Gravelines l'image du seigneur de la Motte ? N'a-t-il pas été l'ange tutélaire de cette ville puisqu'il lui a conservé la foi de ses ancêtres ? Il ajoute encore qu'il a préféré les soldats de sa compagnie de Gravelines aux plus grands honneurs et qu'il n'a jamais rien refusé à sa patrie puisqu'il lui a sacrifié son sang et sa vie.

Bien que marié deux fois, Valentin de Pardieu n'eut, pour tout enfant, qu'une fille que mourut jeune. C'est un neveu, Philippe de Guernonval, qui lui succéda. La guerre allait cependant vers sa fin, tout au moins avec la France. Le 20 mars 1596, arrivait chez nous le successeur de l'Archiduc Ernest. Il y a donc encore là un hiatus d'une année. C'est un des frères

(*) Ce groupe franco-belge est le GRASP (Groupe de Recherche Archéologique Sous-Marine Post-Médiéval), dirigé par Robert STENUIT de Bruxelles. Celui-ci a publié en 1971, chez Albin Michel un ouvrage intitulé «Les Trésors de l'Armada». Cette activité a été mise en lumière dans le cadre de la belle exposition organisée à Bruxelles par le Brussels Royal Yacht Club pour le «Millénaire».

de l'Archiduc Ernest que le Roi nous envoie, l'Archiduc Albert, Cardinal-Archevêque de Tolède et futur époux de notre Archiduchesse Isabelle. Il est à peine arrivé que les armées d'Espagne remportent deux grands succès. Au sud, Calais et Ardres sont enlevées à la France et, au Nord, Hulst est enlevée aux provinces du Nord. Ce fait est rappelé sur l'inscription apposée sur la «Waterpoort» restaurée. Bientôt, les choses vont s'arranger avec la France. Henri IV s'est converti. «Paris vaut bien une messe», a-t-il dit. Le 2 mai 1598, Philippe II conclut avec lui la paix de Vervins qui va nous procurer la paix avec la France durant 37 ans tandis que la guerre se poursuivra avec les Provinces-Unies. Calais et Ardres font retour à la France.

Le 6 mai 1598, Philippe II cédait les XVII provinces à sa fille l'Infante Isabelle et à son futur beau-fils l'Archiduc Albert. Celui-ci fut, au préalable, relevé de ses engagements à l'égard de l'Eglise en tant que Cardinal. Cela, certains ne l'oublieront jamais et des auteurs français ont parlé, à propos de notre Archiduchesse, de «Madame la Cardinale».

Le 13 septembre 1598, Philippe II mourait. Une nouvelle époque s'ouvrait.

La reconstruction de l'église paroissiale de Saint Willibrord...

Comme s'il nous fallait un monument commémoratif de cette année 1598, il nous en est parvenu un, tout au moins en grande partie. C'est en cette année que fut rebâtie l'église Saint Willibrord ainsi qu'en témoigne le millésime qui orne la clef du cintre de la porte. Maurice TORRIS, déjà cité, nous dit que l'église antérieure était bâtie sur pilotis pour ne pas nuire au château et pour pouvoir disparaître plus facilement en cas d'attaque. La nouvelle église de 1598 était flanquée d'une très haute tour terminée par une flèche octogonale en pierre

blanche. Cette tour était haute de 125 pieds. Nous exposerons, en temps voulu, comment le chœur et la tour actuels ont remplacé les constructions primitives mais retenons, pour l'instant, que la façade et la nef (en cours de restauration) sont de 1598.

C'est dans cette église nouvelle, que fut placé le mausolée de Valentin de Pardieu. Il a totalement disparu mais on sait qu'il était en marbre, surmonté d'une statue et décoré de deux inscriptions, l'une en latin, l'autre en français. Le texte de ces inscriptions est connu. Le mausolée était placé dans le côté gauche du chœur. Les textes sont du style pompeux habituel.

Une solide tradition locale affirme que la pierre de soubassement du monument a subsisté longtemps et Marcel LAIDEZ nous communique ce qui suit : « Dans un bulletin du Comité Flamand de France de 1902, il est fait mention qu'au hameau des Huttes de Gravelines, Monsieur Salomé, notaire à Gravelines et adjoint au Maire, retrouva des débris du soubassement du monument funéraire de Valentin de Pardieu portant l'inscription dont le texte nous est ainsi connu. Monsieur Bouchaert, pharmacien et photographe amateur de Gravelines, en fit une photographie à la demande de Monsieur le Doyen de Gravelines. Que reste-t-il de ces débris et de la photo ?

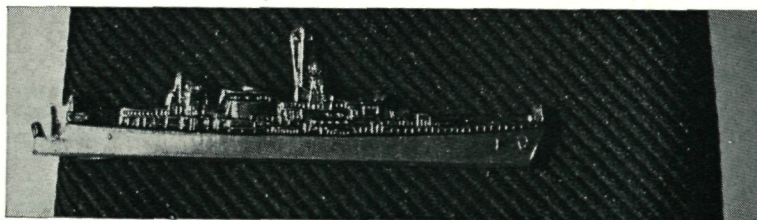
Je n'ai jamais eu connaissance de cette photo et Monsieur Maurice TORRIS en ignorait l'existence ainsi que celle des restes du soubassement du monument. Quant aux débris, un bruit court à Gravelines qu'une famille serait actuellement en possession de «quelque chose» provenant du monument funéraire de Valentin de Pardieu».

Il ne nous reste qu'à souhaiter bonne chance à l'équipe de chercheurs de «Gravelines toujours» et à son sympathique président. Si un tel souvenir de cette époque pouvait refaire surface, nous en publierions volontiers la photo.



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

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



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

panorama maritime

par HENRI ROGIE

La présente contribution à notre panorama maritime traite de l'**infrastructure portuaire** de notre littoral en rapport avec la **navigation de plaisance**.

Les trois ports de yachting que compte notre côte sont en pleine expansion. Ce fait n'est pas nouveau car il est allé de pair avec l'extension progressive qu'a connue la navigation de plaisance à partir des années 50.

Nos ports côtiers ont donc dû s'adapter à cette évolution en agrandissant d'abord leurs aires d'amarrage réservées aux yachts et en aménageant ensuite d'autres bassins à l'usage exclusif de la navigation de plaisance. Ce phénomène s'est manifesté successivement à Nieuport, à Ostende et maintenant à Blankenberge.

Les réalisations déjà effectuées en ce domaine ayant été suffisamment commentées dans ces colonnes, bornons-nous dans le présent article à mentionner les travaux d'agrandissement et de modernisation actuellement en cours d'exécution dans les trois ports précités.

Nieuport construit son nouveau dock de yachting

Trois clubs de yachting sont à présent opérationnels à Nieuport où ils disposent de leurs propres installations et postes d'amarrage. Comme la capacité globale de ceux-ci s'est avérée insuffisante, les Travaux publics ont marqué leur accord pour le creusement d'un nouveau dock de yachting situé sur la rive droite du chenal d'accès au port de pêche.

L'aménagement de ce dock est à présent en cours d'exécution et les quelque 400.000 m³ de terre creusée sont déversés sur les terrains environnants. Ainsi, pas moins de 22 ha de terrains se voient préparés à la construction des installations qui sont indispensables au bon fonctionnement d'un port de plaisance (15 ha) ainsi qu'à l'aménagement d'un parc industriel de 7 ha. On compte terminer les travaux de creusement d'ici la fin de la période estivale.

Entretemps, le ministère des Travaux publics a donné l'ordre d'entamer la construction des pontons d'amarrage. Reste ensuite à aménager l'accès au

nouveau dock. Si le tout se déroule selon le timing prévu, c'est pour le début de 1980 que le dock sera rendu accessible aux unités de plaisance venant relâcher ou séjourner à Nieuport.

En ce qui concerne encore la modernisation du complexe portuaire de Nieuport, signalons les travaux effectués actuellement aux écluses donnant accès aux canaux qui desservent l'arrière-pays. Deux nouveaux ponts y sont en construction et de nouvelles portes d'écluse en cours de placement.

Tous ces travaux sont effectués sous la direction du département des Travaux publics et coûteront au Trésor la somme de 85 millions de FB. Ce nouvel investissement destiné en majeure partie à l'extension des bassins de yachting nous montre bien tout l'intérêt que les pouvoirs publics accordent à la navigation de plaisance dans la cité de l'Yser.

Ostende poursuit la modernisation

Ostende ne compte pas moins de quatre complexes portuaires réservés aux unités de plaisance. Les deux complexes les plus anciens sont ceux du RYCO et du NSYC situés dans l'avant-port. Le complexe Mercator, composé de deux grands bassins, fut aménagé en port de yachting il y a quelque trois ans. Enfin, vers la même époque était créé le centre nautique du Bloso dans l'ancien bassin de chasse.

Concentrons notre attention sur les deux bassins du complexe NSYC où d'importants travaux de modernisation ont été effectués au cours des dernières années. C'est ainsi que le bassin proche de l'écluse Mercator voyait son quai nord entièrement reconstruit et pourvu de nouveaux pontons à l'usage des yachts hauturiers.

Actuellement, le département des Travaux publics procède dans ce même bassin à la mise en place d'un écran de bulles d'air destiné à préserver le port Mercator du mazout et des débris dérivant à la surface des eaux. Il s'agit d'un procédé qui est appliqué avec succès dans la plupart des ports pétroliers.

Il consiste en une conduite d'air placée sur le fond



Le bassin de yachting existant

du dock Montgomery à l'entrée de l'écluse Mercator. Cette conduite est perforée et alimentée en air comprimé produit par deux compresseurs qui seront placés dans le bâtiment de commande de l'écluse. L'air qui s'échappera de la conduite perforée formera un écran de bulles qui empêchera les saletés d'entraver le bon fonctionnement de l'écluse et de pénétrer dans le port Mercator.

Ces derniers travaux de modernisation devraient être achevés en septembre prochain et ils coûteront quelque 3 millions de FB en tout.

Blankenberge entame l'extension de son complexe portuaire

Après Nieuport et Ostende, c'était au tour de Blankenberge d'entamer la modernisation de son infrastructure portuaire au profit de la navigation de plaisance. Les premiers travaux d'extension ne débutèrent en effet qu'en 1978 et ils sont actuellement toujours en cours d'exécution.

Il s'agit ici de l'aménagement d'un nouveau port de yachting dans l'actuel bassin de chasse. Les travaux coûteront environ 153 millions de FB et ils seront achevés en 1981.

Une capacité supplémentaire de 600 postes d'amarrage sera alors disponible aux grands yachts

hauturiers venant relâcher à Blankenberge. Actuellement, quelque 185 postes d'accostage sont disponibles dans le bassin de yachting existant.

L'exécution des travaux pour l'aménagement du nouveau port est planifiée en trois phases successives. Tout d'abord, il faut procéder au colmatage des écluses de chasse, à la reconstruction de l'écluse de dérivation, ainsi qu'au renforcement de la digue ouest sur une distance de 130 mètres, tout ceci pour un montant fixé à 23 millions de francs. C'est à ce stade initial que s'active actuellement la firme chargée des travaux.

La seconde phase du projet prévoit le creusement d'un chenal d'accès à la mer d'une largeur de 30 m, de même que le placement de 250 mètres de pontons flottants. Un crédit de 25 millions est prévu à cet effet. Enfin, une troisième phase parachèvera l'aménagement du nouveau port de plaisance par la mise en place de 800 mètres de pontons supplémentaires. Quelque 65 millions seront consacrés à cette ultime phase des travaux.

C'est en 1981 qu'on espère inaugurer le nouveau complexe portuaire d'une capacité, rappelons-le, de 600 postes d'accostage. Pour Blankenberge, ce sera assurément un événement capital tant sur le plan maritime que dans le domaine touristique.



De zee en de kunst

Paul-Jean Clays

door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis

Na eerder bijdragen over MUSIN en VERBOECKHOVEN te hebben voorgesteld, is het nu de beurt aan de Brugse marineschilder Paul-Jean CLAYS, een derde grote naam der 19e eeuwse marineschilderkunst in België, en esthetisch-stylistisch gezien de voornaamste figuur naast de modernere werkende ARTAN.

Is het vandaag de dag moeilijk wat samenhangende gegevens over een MUSIN of een VERBOECKHOVEN te verzamelen, dan is dat zeker niet het geval met CLAYS. Hij is immers een kunstenaar die - terecht - steeds aan de vergetelheid is ontsnapt, ook al omdat hij in vele inlandse musea goed vertegenwoordigd is. En vergeten we ook niet het boek dat de CLAYS-bewonderaar Alexandre BERQUEMAN in 1947 over hem liet verschijnen. Een onvolledige en al te oppervlakkige studie weliswaar, maar grotendeels goedge maakt door het overvloedige en unieke prentenmateriaal uit schrijvers eigen bezit.

x x x

Paul-Jean CLAYS werd op 20 november 1817 te Brugge geboren. Zijn jeugdjaren bracht hij te Westkapelle bij Knokke door, omdat zijn vader er belastingsoontvanger was. Later kwam de familie opnieuw te Brugge wonen.

Van jongsaf voelde CLAYS zich tot de zee, de rivieren en kanalen aangetrokken. Zijn wens was dan ook zeeman te worden. De vader besliste er anders over en stuurde Paul-Jean naar een pensioonaat te Boulogne. Hij presteerde er goed tot op het moment dat de drang naar zee het op de studies haalde en hij als scheepsjongen op een kustvaartschip meevoer.

Met de tijd legde vade CLAYS zich bij de wil van zijn zoon neer. Terug te Brugge begon Paul-Jean CLAYS zijn maritieme impressies in tekeningen vast te leggen. De vele waterwegen in en rond Brugge behoorden tot zijn geliefde motieven in die tijd. Een bewaard gebleven schetsboek uit 1838 (eertijds verz. A. BERQUEMAN) getuigt van zijn trefzekere hand.

Totdaar de jeugdjaren van P.J. CLAYS: een bijna vervelend, stereotiep verhaal dat we over praktisch elke marineschilder horen.

Na enige moeizame zelfstudie maakte hij zich de techniek der olieverf meester. Hij bleek zelfs zo goed, dat er aan professioneel onderricht gedacht kon worden. Te Parijs kreeg hij een tijdlang lessen van Horace VERNET, afstammeling van de illustere Joseph VERNET, en van de gevierde marineschilder Théodore GUDIN, die er een druk leerlingenatelier op nahield.

CLAYS zag zijn Parijsse leertijd bekroond toen hij een wedstrijd won die door een Frans parlamentslid was uitgeschreven met het oog om de stad Saint-Quentin, die hij in 't parlement vertegenwoordigde, een belangrijk schilderij te schenken. CLAYS had er succes, verkocht veel en voor hoge prijzen.

In 1839 vinden we hem al terug in België, en wel te Brussel, Vredestraat 431. Dat jaar toonde hij een indrukwekkende reeks marines in het Brusselse Salon: «De Thames» en «De rede van Calais» (beide toen in bezit van Graaf MEEUS), een «Kustlandschap in Vlaanderen» (toen verz. Kolonel MOYAERT), een «Kanaallandschap» (verz. E.H. DE FOERE), een niet nader gespecificeerde «Marine» (toen verz. bankier PRATT) en een «Storm van 22 januari 1839» met als ondertitel: «Schipbreuk op de Engelse kust van het Engelse schip LOCKWOOD en van twee Amerikaanse pakketboten ST. ANDRE & PENNSYLVANIA die naar New-York vertrokken. 's Avonds worden de schepen opgemerkt door de PRINCESS VICTORIA».

Eén schilderij slechts in het Salon 1840 te Antwerpen: «Het vergaan van de Engelse driemaster DOUGLAS op de kust van Fécamp - enkele mannen pogen zich te redden op een vlot». CLAYS' Brusselsse adres was nu Orléansstraat 42.

In 1841 diende CLAYS zijn aanvraag in om als officieel schilder mee te varen op een schip van de Kon. Marine. Dat werd hem toegestaan en hij voer dat jaar op een kotter die het wachtschip, de topzeilschoener «MARIE-LOUISE» begeleidde tijdens de rondvaarten op de Noordzee. Tijdens die reis

deed CLAYS Engeland, Shetland en de Fär Oereilanden aan. Op hetzelfde schip voer ook ene Oscar DUCOLOMBIER die in zijn mémoires over CLAYS spreekt: « ... de 29e april voeren wij uit...

Onze vriend Clays, marineschilder, had de toelating bekomen om met ons in te schepen... Clays tekende een gezicht te Yarmouth dat hij later gebruikte voor een merkwaardig schilderij ». DUCOLOMBIER

STROOMLANDSCHAP MET SCHEPEN - WINDSTILTE

Een typische CLAYS uit de latere periode. Enkele zelschepen gemeerd in het midden van een stroom, meestal de Schelde of een der andere grote rivieren in Holland. Heldere kleuren, brede en directe toets, frisse steer kenmerken dergelijke marines. (Kunsthandel « Oude Glorie » - Oostende)





DE HAVEN VAN LA ROCHELLE

Een getrouw gezicht op de haveningang te LA ROCHELLE met links de Tour Saint-Nicolas en rechts de Tour de la Chaine, van waaruit destijds een ketting gespannen werd 's avonds.

Niet zozeer een voorbeeld van CLAYS' « eerste stijl » dan wel een overgang tussen romantiek en realisme. Romantisch zijn nog het coloriet, de wel overwogen compositie, de belichting met markante contrasten, kortom de hele sfeer die uit het werk spreekt en die ergens nog 17^e-18^e eeuws aandoet.

In de verfbehandeling van bv. de golven, kondigt de vernieuwing zich al aan. (Kunsthandel « Oude Glorie » - Oostende)



BOTEN OP EEN STROOM IN HOLLAND - WINDSTILTE

Een tweede voorbeeld van de traditionele CLAYS-stijl. Weerom een vredig stroomlandschap met talrijke vaartuigen op, zoals CLAYS ze met tientallen schilderde.

Meestal zijn dergelijke marines niet meer fotografisch te situeren: de achtergronden bieden geen duidelijke herkenningpunten. Daarom zijn deze marines eerder genrestukken dan gezichten met documentair belang (Kunsthandel « Oude Glorie » - Oostende).

herinnerde zich verder dat CLAYS een olieverfschets maakte van het oude kasteel te Scalloway op de Shetlands en dat hij gitaar speelde op een avondfeestje bij de Belgische consul Ogilvy te Lerwich.

CLAYS' maritieme exploten duurden zo'n 8 maanden en resulteerden in tal van belangrijke schilderijen, o.a. deze waarop we de « LOUISE-MARIE » zien. Een exemplaar, bewaard in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, maar een bruikleen van het Bestuur van het Zeewezen te Brussel, stelt de « LOUISE-MARIE » voor onder zeil op de rede van Oostende in 1842. Een ander schilderij met hetzelfde schip erop is te zien in de maritieme sectie van het Legermuseum te Brussel. In zijn boekje « L'art et la mer » publiceerde A. BERQUEMAN een tekening uit diezelfde tijd, eveneens de « LOUISE-MARIE » voorstellend. Er bestaat ook een litho van CLAYS waarop de topzeilschoener afgebeeld is.

Van zijn reis met de Kon. Belgische marine was niets te merken in het Brusselse salon 1842: toen toonde CLAYS enkel een « Oostende vanop zee gezien ». Noteren we ook zijn nieuw adres: Koningstraat 53 te Brussel.

In 1844 was CLAYS op reis naar Portugal, en het jaar erop konden de salonbezoekers zien hoe P.J. CLAYS even de Portugese toer opging met marines als « Alfendega in de Algarven - Portugal » en « La Catharina - een ontredde Portugees schip in zicht van een Frans eskader - Nadering van Cap Saint-Vincent ». Uit 1854 ongeveer dateert het portret van G. VAN DEN BROECKE, luitenant-ter-zee bij de Belgische Marine (Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum).

In 1848 waren er te Brussel dan weer meer klassieke onderwerpen te zien als « Rede van Yarmouth - ochtendeffect bij optrekkende nevel » en « Windvlaag in volle zee ». Het jaar erop toonde CLAYS een « Rede van Lagos - Portugal » en een « Rede van Leith nabij Edinburgh » in het Antwerpse salon. In 1849 voltooide hij een « Slag van Debokké ».

We mogen stellen dat CLAYS vanaf 1850 ongeveer een gevestigde naam was als marineschilder. Tot nu toe had hij steeds overtuigd in de romantisch-realistische stijl à la VERBOECKHOVEN en met enige reminiscenties naar de 17e eeuwse Hollandse marineschilders gewerkt. Dit is zeer duidelijk te zien in zijn versies van de « LOUISE-MARIE », en ook in het hierbij afgebeelde havengezicht: realiteitszin, gekoppeld aan geflatteerde kleurweergave en kunstmatige belichting. Realisme hand in hand met romantiek.

Zijn inzendingen naar het Brusselse salon 1851 waren ook nog in deze stijl: « Schepen worden zeilklaar gemaakt voor de Schotse kust », « Schepen in nadering van Engeland » en « Schipbreuk op de kusten van de Shetlands ». Laatstgenoemde werk werd door de staat aangekocht.

In 1852 huwde de meester met Marie-Isaure QUETEL, dochter van een gekende geleerde. Ze kregen 4 kinderen. Mevrouw CLAYS zou op 15 december 1860 sterven.

Van 1852 af vinden we regelmatig Scheldegezichten in CLAYS' oeuvre terug. De Schelde zou hem tot zijn mooiste werkstukken inspireren: naast een

« Rede van Portsmouth » en een « Windvlaag op de banken voor de Vlaamse Kust », zag men in het Brusselse salon 1854 zo ook een « Morgennevel aan de oevers van de Schelde »; en in 1855 te Antwerpen een « Scheldemonding nabij Terneuzen » naast een « Voormiddag voor de kust van Boulogne ». Te Mechelen zag men hetzelfde jaar een « Morgennevels over de kust van Portsmouth ». Rond die tijd portretteerde CLAYS P.F. CLAEYS (1810-1881), officier der Kon. Belgische Marine. Het portret is te zien in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen.

Net als zijn collega Louis VERBOECKHOVEN legde CLAYS de aankomst van Koningin Victoria te Oostende op doek vast. Zo'n schilderij daterend uit 1857 maakte deel uit van de Koninklijke verzameling, net als een « Windvlagen » uit 1859.

We noemen verder marines als « Avondeffect nabij Doel op de Schelde » en « Ochtendeffect - Rede van Vlissingen » (Salon 1858 - Antwerpen), « Het Engelse schip HENRY-ELISABETH de ondiepten voor de Vlaamse kust rakend », « De Haven van Vlissingen » en « De havengeul te Nieuwpoort » (1860) of nog: « De Schelde te Lillo » en « Windstoot voor de Hollandse kust » (Salon 1861 - Antwerpen). Holland en Zeeland gingen dus blijkbaar een grote rol spelen in CLAYS' werken.

De zestiger jaren brachten een kentering in de kunst van CLAYS. Zijn marines evolueerden naar meer realiteitszin, met fris en helder coloriet, met ongekunstelde compositieschema's en met minder doorgedreven detailwerking. Het impressionisme is duidelijk niet ver meer af. Bij ons zou alleen ARTAN nog verder doorgaan op deze nieuwe weg en tot een zeer persoonlijk impressionisme komen. Het gevolg was dat zijn werken elk marine-documentair belang verloren en alleen een esthetische waarde overhielden.

Maar CLAYS' stijlverandering was niet minder spectaculair. Ze pleit heel zeker voor het ware kunstenaarschap van de meester die bewust de commerciële goed liggende romantiek verliet voor een moderne visie, die in België nog lang niet algemeen aanvaard was. Doch het publiek der kunstamateurs zou weldra volgen en CLAYS zou zijn collega's-marineschilders al gauw in roem gaan overtreffen. Uit die tijd en van daarna dateren de vele gekende en zeer gezochte werken van CLAYS: binnenschepen of kleine zeeschepen, meestal voor anker op stille waters, bij zon of bij grauw weer. Met de tijd ging hij dat type steeds weer herhalen, dit omwille van de grote vraag.

Anno 1863 plaatste de Regering een bestelling bij P.J. CLAYS. Het doek, « De Kust voor Oostende » was te zien tijdens het salon 1863 te Brussel samen met andere werken: « Windstilte voor de storm », « Neveleffecten op de Schelde » (destijds verz. Georges 't Kint de Roodenbeke) & « Frisse wind op de Hollandse kust ». CLAYS' adres in die periode: Koninklijk Observatorium te Brussel.

1863 was ook het jaar van de afkoop der Scheldetol aan Nederland. Dit memorabel gebeuren ging gepaard met heel wat uitbundige feestelijkheden op de Schelde te Antwerpen. Schilderijen van CLAYS in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen en in het Museum van New York getuigen nog steeds van de pompeuze massa-evenementen van 1 augustus 1863.

Het schilderij «De rede van Antwerpen» uit het Museum voor Schone Kunsten te Brussel kan als CLAYS' meesterwerk doorgaan. Het is trouwens zijn meest gereproduceerde en daarom ook zijn best gekende werkstuk. Het doek in kwestie was voor het eerst te zien tijdens het Brusselse salon van 1869, samen met nog 3 marines: «Windstilte nabij Dordrecht», «Ingang van de haven van Zierikzee bij storm» & «Windstilte - ochtendeffect».

In de vroege zeventiger jaren liet P.J. CLAYS zich een grote woning bouwen, Seutinstraat 27 te Brussel. Het atelier puidde uit van de vele reisherinneringen, van de ontelbare schetsen en studies. De meester zelf bleef stevast doorwerken. Enorme quantiteiten verlieten zijn atelier. De vraag naar zijn marines was groot. Ook in het buitenland, tot in Amerika toe, was men begerig naar zijn doeken. CLAYS bleef een trouw salonexposant. Zijn schilderijen in de driejaarlijkse tentoonstelling te Brussel heetten: «Het handelsdok te Brussel», «Windstilte voor de storm» en «Bries voor de Hollandse kust».

Ook na 1890 had CLAYS nog niets van zijn werkracht verloren: in 1891 stuurde hij nog 4 marines naar de tentoonstelling te München: «Open zee», «Kust in Zeeland», «Windstilte», «Windstilte in Zeeland». Tijdens het Parijsse salon 1893 kon men nog een «Rede van Dordrecht» bewonderen.

CLAYS was lid van de Kon. Academie van België, van de Kon. Academie voor Schone Kunsten van Antwerpen, van de Academieën van New-York en Spanje. Hij was commandeur in de Leopoldsoorde,

Commandeur in de Orde van Carlos III van Spanje, Officier in het Légion d'Honneur en Commandeur in de Orde van de H. Michaël van Beieren. Daarnaast kon hij op een indrukwekkend palmares bogen, o.a. een medaille «2e klasse» te Parijs in 1862.

Vermelden we nog dat CLAYS soms een beroep deed op zijn collega Karel TSCHAGGENY (1815-1894) om zijn marines te stofferen en dat hij in 1899 zelfs nog zijn bijdrage zou leveren aan de nog prille prentkaartenindustrie met 2 aquarellen van een pakketboot Oostende-Dover (heen- en terugreis voorstellende). Met aangepaste titels werden ze tot een reeks van 36 chromolithografische kaarten uitgebouwd. Hoeft het gezegd dat deze kaarten nu fel gezocht zijn ??? CLAYS stelde trouwens levendige interesse in de pakketboten Oostende-Dover. BERQUEMAN publiceerde immers een tekening van de mailboot «RUBIS» in zijn werkje «L'art et la mer».

Op 9 februari 1900 kwam een einde aan dit rijke leven in dienst van de zee en de kunst. CLAYS' werken zijn of waren in bezit van volgende musea: Antwerpen (Nationaal Scheepvaartmuseum & Kon. Museum voor Schone Kunsten), Brugge (Groeningemuseum), Brussel (Kon. Museum voor Schone Kunsten & Prentenkabinet), Gent (Museum voor Schone Kunsten), Liège (Musée des Beaux-Arts & Musée Curtius), London (Victoria & Albert Museum & National Gallery), Hamburg, Leicester, München, New-York, Sheffield. Verder nog in het stadhuis van Brugge («Haven van Ferraquade»). Léon VAN DER SYPEN verzorgde reproductiegrafiek naar enige marines van P.J. CLAYS.

Nu reeds in uw agenda noteren !!!

A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

14^e Galabal Zeemacht

14^{ième} Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE - KURSAAL

A OSTENDE - KURSAAL

Op 1 februari 1980

Le 1 février 1980

Postzegelnieuws

Schoolschepen

door Eerste Meester Chef A.A. Jacobs

Schoolschepen, opleidingsschepen of trainingsschepen dienen speciaal voor de opleiding van koopvaardij- of marineofficieren. Zeer veel landen beschikken over dergelijke schepen; geen wonder dus dat de postadministraties zich lieten inspireren door deze zeilende scholen. Vele zegels met een schoolschip als onderwerp werden geproduceerd.



Yv. 399

In Argentinië liep in 1898 het opleidingsschip «Presidente Sarmiento» van stapel. Een volgetuigd schip met een stoommachine uitgerust en bekwaam om 15 knopen te lopen. In 1962 werd het definitief uit de vaart genomen en ingericht als maritiem museum (Argentinië Yv 399). In 1956 bouwde de Argentijnse marine de «Libertad» bestemd om 370 opvarenden, waaronder 50 kadetten, aan boord te nemen. Dit schip vinden wij eveneens op een Argentijnse zegel (Yv 812). De «Libertad» sleepte in 1966 de Boston Teapot Trophy in de wacht, elk jaar uitgereikt voor het zeilschip dat tijdens een bepaalde periode de grootste afstand aflegt. Een afstand van 1335' werd afgelegd in 124 uren. Dat de Argentijnse postadministratie niet op een schoolschip keek blijkt uit de uitgifte van een zegel in 1967 met in beeld de «General Brown» ex «Amazonas» gebouwd in 1866 in Schotland. Na eerst als oorlogsschip dienst te hebben gedaan, werd dit schip gebruikt voor scholing. Ca. 80 kadetten konden zich hierop bekwamen. In 1894 werd het schip afgedankt. Op een zegel van Brazilië (Yv 530) bemerken we het marineschoolschip «Almirante Saldanha», een 4-mast-topzeilschoener met hulpmotor. Het schip kon 450 manschappen vervoeren,

leerlingen inbegrepen. Dit prachtschip werd in 1963 verbouwd tot oceanografisch onderzoeksschip.



Yv. 812

Chili liet de 4-mast-gaftopzeilschoenerbrik «Esmeralda» van de postzegelpersen lopen (Yv 387). Oorspronkelijk was dit een Spaans schip, gebouwd te Cadiz en gedoopt onder de naam «Don Juan de Austria» in 1952. In 1953 werd dit schip overgedragen aan Chili waar het herdoopt werd. De bemanning telt 271 koppen en dan is er nog plaats voor 80 kadetten.



Y. 1270

Het trainingsschip «Juan Sebastian Elcano», zusterschip van het reeds vermelde «Don Juan de Austria» komt voor op een Spaanse zegel (Yv 1270) en op een zegel van Bermuda (Yv 326). Deze laatste werd uitgegeven ter gelegenheid van de Tall Ships race 1976. Het schip werd in Cadiz gebouwd en kwam in 1928 in de vaart. De kadetten meegerekend bestaat de bemanning uit 244 koppen.

In 1957 blokletterden de kranten van de hele wereld: «Pamir gezonken». Dit schip werd in 1905 in Hamburg gebouwd en uitgerust met een hulpdiesel van 6 cilinders. Het deed dienst als schoolschip voor de Duitse koopvaardij. Geladen met graan zonk dit schip tijdens een storm in september 1957. Er waren 86 opvarenden waaronder 51 leerlingen. Het schip staat afgebeeld op een zegel van Nieuw Zeeland (Yv 108).



In 1882 bouwde men voor Roemenië in Engeland de «Mircea». Het schip was getuigd als brik en toegerust met een hulpstoommachine en goed voor 8 1/2 knoop. Er was een 80-koppige bemanning. Roemenië liet in 1938 in Hamburg het opleidingsschip Mirca II bouwen met een hulpdiesel goed voor 9 1/2 knoop. De 83-koppige bemanning had meer dan de handen vol aan de 18830 vierkante voet zeiloppervlak. Bovendien konden nog 140 kadetten worden ingescheept. In 1963 meende Mozambique een zegel te moeten wijden aan het schoolschip «Sagres». In 1896 werd het in Bremerhaven als 3 mastvolkschip gebouwd. Het werd gekerstend onder de naam «Rickmer Rickmers». Dit schip kende een bewogen carrière. Na stormschade werd in 1905 de kruismast vervangen door een bazaanmast, en voortaan moest het als 3-mast-bark door zee. Herdoopt in 1912 tot «Max» werd het uiteindelijk door Portugal in 1916 in beslag genomen te Horta en ten behoeve van de eigen marine omgebouwd en nogmaals herdoopt als «Flores». In 1924 werd het omgebouwd tot permanent trainingsschip. Het bood accommodatie voor 400 manschappen. 2 Kruppdiesels gaven het schip een snelheid van 7 knopen. Voor een laatste maal herdoopt slijt deze old timer zijn laatste dagen als opgelegd schoolschip onder de uiteindelijke naam «Santo André» (Mozambique Yv 509).



Wie heeft er nog nooit gehoord van het Italiaanse trainingsschip der Marine «Amerigo Vespucci» (Italië Yv 191)? Dit schip dat regelmatig onze havens aandoet werd gebouwd in 1930 in Castelle Mare en heeft een zeiloppervlak van 22.600 vierkante voet. Met hulpvoortstuwing van 2 Fiat-diesels met overbrenging op 2 «Marelli» motoren haalt het 10 1/2 knoop. Ook Gibraltar laat de «Amerigo Vespucci» zien op zegel (Yv 191).

Eigenlijk mogen wij ons een bevoorrechte generatie

achten dat wij al deze oude «beroemdheden» nog met eigen ogen kunnen aanschouwen. Gezonde romantiek is er de oorzaak van dat vele van deze maritieme schatten voor het nageslacht bewaard blijven. We hopen dat deze politiek zal blijven gevoerd worden.



Vermeldenswaard is ook het Joegoslavische opleidingsschip «Jadran» gebouwd in 1932 in Hamburg als 3-mast-schoenerbrik. Het schip heeft een hulpdiesel van 375 PK goed voor 8 knopen. Zeiloppervlak 8600 vierkante voet en accommodatie voor 120 schepelingen. Na gedurende de tweede wereldoorlog in Italië dienst gedaan te hebben als «Marco Polo» werd het schip na de oorlog terug aan Joegoslavië gegeven. Dank zij de vereniging «Jadranska Straza» blijft het schip voor het nageslacht bewaard.



Een andere ster aan de maritieme hemel is zeer zeker de Poolse «Dar Pomorza»; het is een 3-mast volkschip en het werd vijf keer afgebeeld op Poolse zegels, wat meteen een bewijs is hoe fier de Polen zijn op hun schip (Polen Yv 446b, 659, 1256, 1897, 2160). Dit meesterwerk van maritieme bouwkunst werd uitgevoerd in Hamburg in 1909 door de Deutscher Schulschiff Verein en kreeg de naam «Prinzess Eitel Friedrich». Het schip heeft een Man-hulp-diesel van 430 PK en biedt accommodatie voor 200 kadetten. Na de eerste wereldoorlog kwam het in Franse handen en werd het omgebouwd tot yacht en omgedoopt tot «Colbert». In 1929 werd het schip verkocht aan Polen en na ombouw tot schoolschip begon het zijn Poolse loopbaan als «Dar Pomorza».

Vanwege de jaarlijks plaatsvindende Tall Ships Race staan de zeilende opleidingsschepen de laatste jaren flink in de belangstelling. In het raam van dit artikel is het mij niet mogelijk alle schoolschepen te behandelen die op postzegels voorkomen. Ik meen de voornaamste opgesomd te hebben en geef volledigheidshalve een opsomming van zegels met betrekking tot opleidingsschepen die ik tijdens mijn opzoekingen in de katalogus tegenkwam en die ik hier niet behandelde.



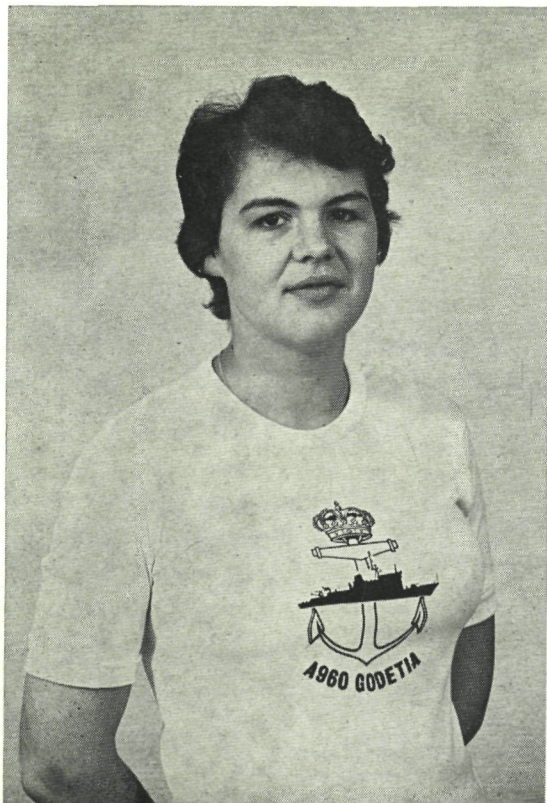
Yv. 929

Finland : « Suomen Youtsen » (Yv 670)
 Duitsland : « Pommern » (= Padua) (Yv 598)
 Deens W.-Indië : « Ingolf » (Yv 33)
 Uruguay : « 18 de Julio » (Yv 174)
 Griekenland : « Eugene Eugenides » (Yv 929)
 Bermude : « Christian Radich » (Yv 325) « USCG
 Eagle » (Yv 325) « Kruzenstern » (Yv 329)
 Zweden : « Falken » (Yv 736)

Ongetwijfeld heb ik hiermee niet alle zegels opgesomd die schoolschepen afbeelden, maar ik hoop de geïnteresseerden toch op de goede weg te hebben gezet.



neptunus winkeltje



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

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

« T-SHIRT » - SCHEPEN

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

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

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

« T-SHIRT » - BATEAUX

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

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

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

maritieme ditjes en datjes...

Door E.A. Van Haverbeke

DOOP VAN DE CONTAINER/BULK CARRIER «BRUSSEL»

Op donderdag 27 september 1979 te 16.10 u. werd op de scheepswerven Cockerill Yards Hoboken, de motor container/bulk carrier «BRUSSEL» gedoopt. Het heeft Mevrouw J. Chabert, echtgenote van de Minister van Verkeerswezen, behaagd het meterschap van het schip te aanvaarden. Het schip is bestemd voor de rederij «Antwerp Bulkcarrier N.V.». Het zal Antwerpen als thuishaven hebben. Het opbouwen van het schip in het bouwdok is begonnen op 2 mei 1979.

Voorname kenmerken van het schip :

Lengte over alles	199,00 m.
Lengte tussen de loodlijnen	190,00 m.
Breedte buiten de spanten	29,30 m.
Holte	15,35 m.
Diepgang	11,16 m.
Draagvermogen	41.000 T
Proeftochtsnelheid	15,50 knoop
Inrichting voor	30 personen

Klasnotatie

Het schip wordt gebouwd onder toezicht van de Klassificatiemaatschappij «Lloyd's Register of Shipping» voor de klasnotatie + 100 A1 met de notatie : «Strengthened for carriage of heavy density ore cargo, holds N° 2, 4 and 6 or hold 4 may be empty, + L.M.C. «UMS» Automation.»

Het schip zal onder Belgische vlag varen en voldoet aan de voorschriften van B.Z.I.

Bouw

Het schip is verdeeld door middel van 9 dwarse waterdichte schotten die tot aan het hoofdek strekken, en die de volgende indelingen geven : de voorpiek, de ruimen n° 1 tot n° 7, de machinekamer en de achterpiek.

Een dubbele-bodemtunnel is voorzien van de achterzijde van ruim 1 tot in de machinekamer.

De dubbele bodem is onderverdeeld in tanks voor waterballast en brandstof.

Onder het hoofdek, aan SB en BB zijde van de ruimen, zijn doorlopende topzij-ballasttanks voorzien. De topzijtanks zijn zo ingericht dat zij voor graantransport kunnen gebruikt worden.

Laadruimen

In het totaal zijn er 7 laadruimen.

Het schip is ingericht voor het vervoer van containers en van bulkclading, zoals erts, granen en kolen.

In totaal kunnen er 1484 TEU equivalenten 20' en 40' ISO containers vervoerd worden in de ruimen en als deklading.

De capaciteit van de laadruimen bedraagt 5.615 m3 graan.

De luikhoofdopeningen op het hoofdek worden afgesloten met stalen luiken, die hydraulisch bediend worden.

De laadruimen zijn voorzien van natuurlijke ventilatie.

Akkommodatie

De bemanning is ondergebracht in afzonderlijke, modern ingerichte hutten. Alle bewoonbare lokalen, alsmede het stuurhuis, zijn geklimatiseerd. Een ontspanningslokaal staat ter beschikking van de bemanning. De koelruimen voor proviand zijn voorzien van een automatische koelinstallatie.

Het schip is uitgerust met 2 glasvezel versterkte polyester reddingsvloeren : 1 motorreddingsvloer en 1 handbediende. Iedere vloer kan 37 personen bevatten.

Verder zijn er 2 opblaasbare reddingsvloeren geïnstalleerd, 1 voor 20 personen en 1 voor 6 personen.

Dekinstallatie

Alle dekwerktuigen worden elektro-hydraulisch aangedreven. Twee ankerlier-verhaallieren zijn op het baddek geïnstalleerd.

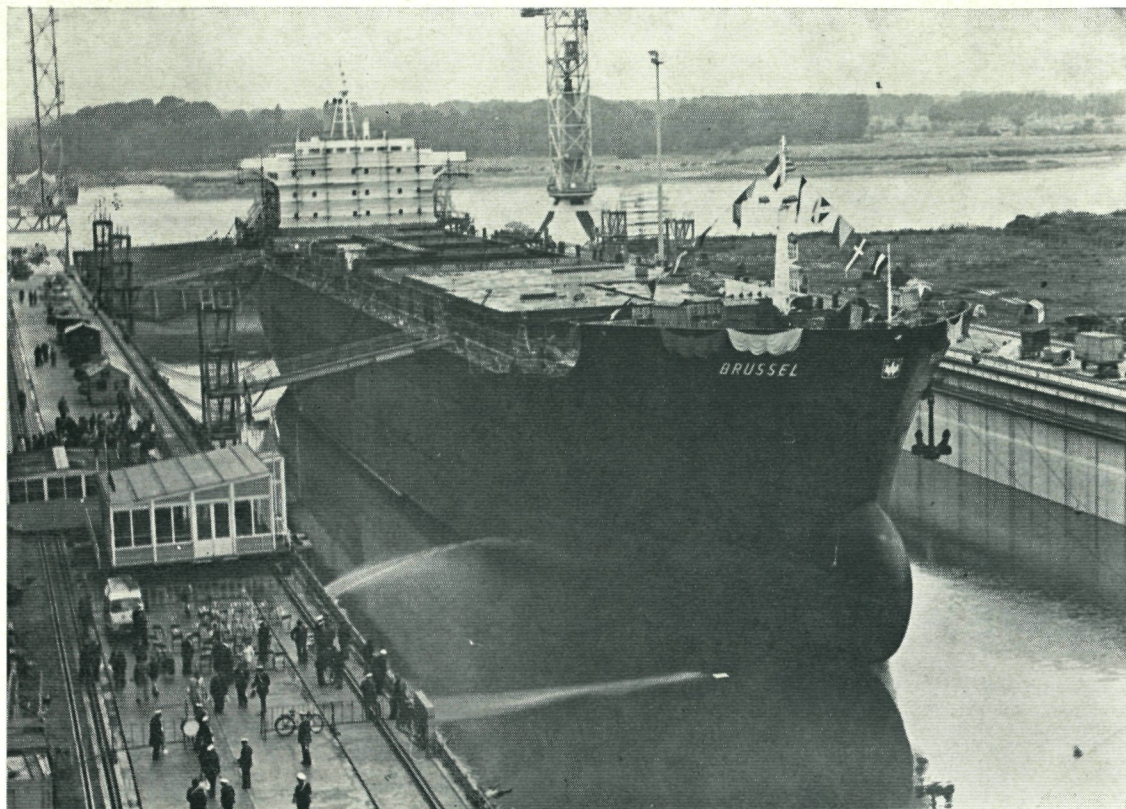
Op het hoofdek zijn 4 verhaallieren van 16 ton aangebracht.

Op het achterschip zijn 2 kranen van 2 ton voorzien, die de proviandmagazijnen en de machinekamer kunnen bedienen.

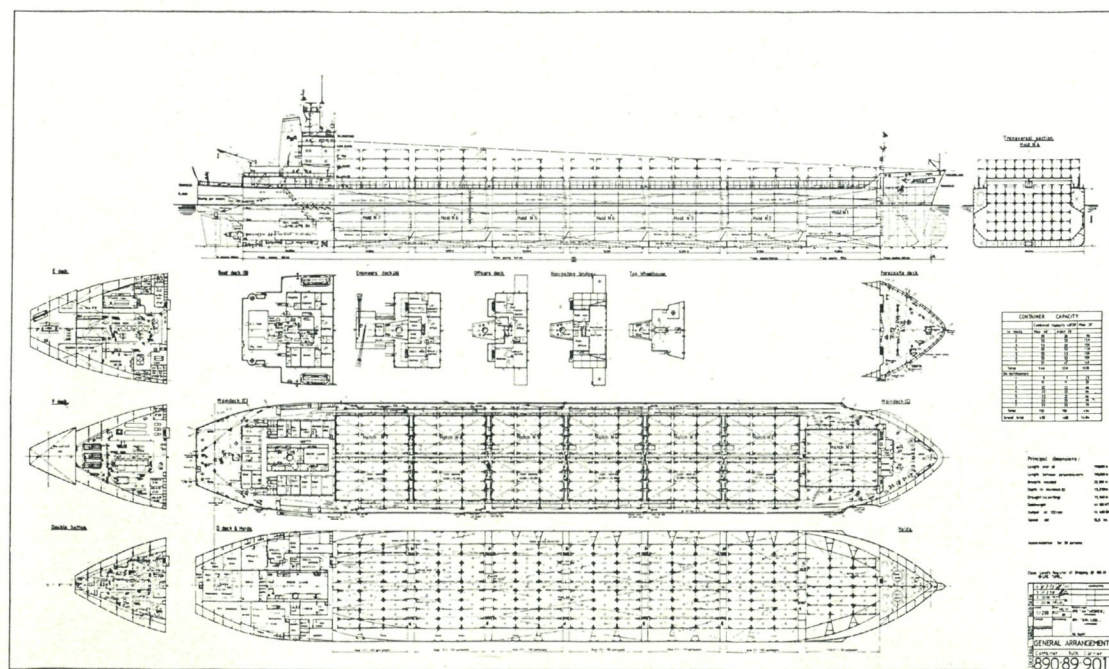
De stuurmachine is van het elektro-hydraulische type.

Navigatie

Alle navigatie-apparatuur is van het modernste type, zoals het gyrokompas, log, echopeiler, 2 radars, positieaanduiders, Decca-Navigator, enz.



De Container/Bulk Carrier « BRUSSEL » in beeld en... plan.



Machine-installatie

Deze is ontworpen volgens de vereisten gesteld voor het verkrijgen van het «Lloyd's Machinery Certificate» L.M.C. «Unmanned Machinery Space» UMS. Het schip wordt aangedreven door een 6 cylinder, enkelwerkende tweetakt, opgeladen dieselmotor «Sulzer 6 RND 76 M» die een maximum continu vermogen van 14.400 BHP bij 122 omw./min. kan ontwikkelen. De motor werd gebouwd bij Sulzer in Winterthur.

De schroefas is voorzien van een Simplex compact afdichting.

De zesbladige schroef is vervaardigd uit mangaanbrons.

De elektrische energie wordt geleverd door drie dieselgeneratorsets die in de machinekamer opgesteld zijn.

Elke set bestaat uit een opgeladen dieselmotor van 690 BHP bij 900 omw./min. gekoppeld aan een generator van 450 kW.

De oliegestookte stoomketel en de uitlaatgassenketel hebben elk een stoomproductie van 1.500 kg/uur bij 7 kg/cm².

Andere hulpwerktuigen waaronder diverse pompen, compressoren, olie- en waterverwarmers, koelers, separatoren, enz. vervolledigen de installatie. Er is aan boord een drinkwaterverdampers geïnstalleerd met een capaciteit van 25 ton per 24 uur.

Er is verder een werkplaats met draaibank, boormachine, enz. aan boord.

Dit schip zal in december 1979, nadat alle proeven bevredigend zijn verlopen, aan de rederij «Antwerp Bulkcarriers N.V.» worden afgeleverd.

CONTAINER-CAPACITEIT

Capaciteit van 8' of 8'6" hoge ISO containers			
	Gecombineerde capaciteit		max. aant.
	50' / 20'		v. 20
In ruim			
1	30	26	26
2	53	53	159
3	53	53	159
4	53	53	159
5	53	53	159
6	53	53	159
7	51	47	149
TOTAAL	346	338	1030

Op de luikdeksels

1	9	7	25
2	11	11	33
3	22	22	66
4	22	22	66
5	22	22	66
6	33	33	99
7	33	33	99
TOTAAL	152	150	454
ALGEMEEN			
TOTAAL	498	488	1484



OPRICHTING VAN DE EUROPESE VERENIGING VOOR HAVENINFORMATICA

Op 25 september 1979 jl. werd door de vertegenwoordigers van de havens in de E.G.-landen, d.w.z. Antwerpen, Bremen, Copenhagen, Cork, Genua, Hamburg, Le Havre, Rotterdam en de British Ports Association, ten Stadhuis van Antwerpen, een akkoord ondertekend, waarbij een Europese vereniging voor het verwerken van gegevens betreffende havens werd opgericht.

De doelstellingen van de Vereniging, welke E.V.H.A. (Europese Vereniging voor Haveninformatica) genaamd werd, omvatten :

1. De realisatie voor rekening van de Europese Commissie van een uitgebreid project betreffende het verwerken van gegevens in het kader van de Europese systemen voor haveninformatica; dit project zal zoals overeengekomen met de Commissie 3 aspecten omvatten :
 - een «piloot»-systeem voor het doorzenden van gegevens dat enkele Europese havens zou verbinden via een computer-net;
 - de studie van het doorsturen van gegevens over gevaarlijke goederen;
 - de studie van een permanent systeem voor het doorzenden en automatisch verwerken van gegevens, binnen alle betrokken havens.
2. De realisatie van alle andere projecten van algemeen belang voor de Vereniging.

De Europese Commissie wil inderdaad een makkelijker doorstromen van gegevens tussen havens bevorderen, wat moet resulteren in een grotere efficiëntie en veiligheid inzake maritiem vervoer en beheer van de goederenstroom. De Vereniging, waarvan de heer R. Vleugels, Directeur-Generaal van de Antwerpse haven, het Voorzitterschap waarneemt, is gegroeid uit de samenwerking die reeds sinds enkele jaren effectief bestond tussen de havens. Studiegroepen van laatstgenoemde werken reeds verschillende projecten uit bij wijze van proef, welke zij thans in praktijk willen brengen. De steun verkregen van de E.G. Commissie, onder auspiciën van Graaf E. Davignon, Commissaris voor interne aangelegenheden en industriële ontwikkeling, moet de realisatie van de vermelde projecten in grote mate aanmoedigen. Deze projecten zullen uiteindelijk ter beschikking staan van alle havens die belang stellen in dit aspect, essentieel voor een goed havenbeheer.



NIEUWE TERMINAL VOOR MASSAGOEDEREN GEPLAND AAN HET NIEUWE HAVENDOK TE ANTWERPEN

Het overslagbedrijf Stocatra, gespecialiseerd in de behandeling van ertsen, steenkool en andere stortgoederen, heeft een optie gelicht voor de inplanting van een grote terminal voor massagoederen aan het Nieuwe Havendok.

De door de Stad Antwerpen te verlenen concessie, die over 50 jaar loopt, situeert zich aan de noordzijde van het Nieuwe Havendok waar een waterdiepte van 58' voorhanden is zodat afgeladen schepen van 100 tot 125.000 tdw kunnen ontvangen worden.

Het betreft een terrein van in het totaal 80 ha., met een kaaimuurlengte van 1.000 m. en een diepte van 800 m.

In een eerste fase (tegen 1981) zal een strook van 200 m. ingericht worden waarop 2 nieuwe portaal-kranen, elk met een capaciteit van 40 à 50 ton zullen opgericht worden.

In een tweede fase wordt dan andermaal een strook van 200 m. ingericht en in een derde fase de resterende 400 m.

Aan de installaties aan het Hansadok realiseerde Stocatra verleden jaar een globale trafiek van 11,3 miljoen ton tegenover 8,7 miljoen ton in 1977. In de eerste 6 maanden van dit jaar werden reeds 6,6 miljoen ton omgeslagen.

Na Hessenatie en Noord Natie is Stocatra het derde bedrijf dat een concessie bekomt aan het Nieuwe Havendok op de rechter Scheldeoever te Antwerpen.



DERDE ROLL-ON/ROLL-OFF TERMINAL IN DE VOORHAVEN TE ZEEBRUGGE

De heer G. Mathot, Minister van Openbare Werken, heeft de opdracht gegeven om op 13 december e.k., een derde landingsinrichting voor roll-on/roll-off schepen in de voorhaven te Zeebrugge aan te besteden.

De bouw van deze derde ro-ro terminal werd, onder druk van de steeds sneller groeiende trafiek tussen Zeebrugge en Groot-Brittannië, een dringende noodzaak.

Hij zal bestaan uit een platform op boorpalen en wordt gebouwd tegen de Leopold-II-dam, in de onmiddellijke omgeving van de bestaande terminals. De uitvoeringstermijn ervan bedraagt ongeveer 1 jaar.



VADEMECUM VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

Uitgeverij Publitra, Brouwersvliet 33, bus 4, 2000 - Antwerpen.

370 blz., losbladsysteem met plastieke opbergmap, prijs 550 fr., prk. 000-0083337-14.

In de haven van Antwerpen zijn zowat 1.000 verschillende bedrijven actief in 60 havengebonden activiteitenbranches.

Tot de drie kwantitatief belangrijkste sectoren behoort deze van de reders, scheepsmakelaars, scheepsagenten en operators, een groep van zo'n 175 bedrijven die in de Scheldehaven een vierhonderdtal scheepvaartlijnen vertegenwoordigen. Het hoogste aantal scoort echter de groep van de expeditiebedrijven, goed voor nagenoeg 300 firma's. De derde sector met meer dan honderd ondernemingen vormen de behandelaars van goederen.

Activiteitsbranches met meer dan 50 bedrijven zijn verder de scheepsbouwers en -herstellers, de leveranciers van uitrusting voor schepen/lichters, de nijverheidszeevaartagenten, de wegvervoerders, de stouwers, markage- en controlebedrijven, de herstellende, verhuurders en verkopers van mobiele heftoestellen, de Rijnvaartbedrijven en de luchtvaartexpedities.

In de overige branches zijn telkens minder dan 50 bedrijven actief, waarbij het echter ook hier veelal hoog gespecialiseerde ondernemingen betreft zoals bergingsbedrijven, ontrappings- en ontsmettingsbedrijven, classificatiebureaus, kuipers- en schoorders, dispatcheurs, graansilo's, wijnopslagbedrijven, containerherstellings- en -verhuurbedrijven, goedereexperten, offshoreondernemingen en dergelijke meer.

Een geactualiseerde lijst van al deze bedrijven, alfabetisch gerangschikt en bovendien nog eens per activiteitenbranche ingedeeld werd zopas in het kader van het abonnementssysteem op de aanpassingen van het viertalig « **Vademecum van de Haven van Antwerpen** » gepubliceerd. Het betreft in feite een volledig herwerkte en aangevulde « Who's who » waarbij naast het gedeelte gewijd aan de privébedrijven ook de hoofdstukken i.v.m. autoriteiten, diensten en verenigingen, consulaire vertegenwoordiging, verscheppingsmogelijkheden, transporters, arbitragemogelijkheden, business information, medische diensten en arbeidsvoorwaarden werden geactualiseerd.

Dit naslagwerk tevens een gedeelte reglementen en tarieven dat de meest recente teksten op dit vlak publiceert.

Van een uitgeverij als Publitra hadden we verwacht dat de persnota meer nuttige gegevens zou bevat hebben. We dienden inderdaad telefonisch contact te nemen, om de prijs, het aantal bladzijden, formaat en wijze van bestellen te vernemen. Heeft men ooit bij Publitra van recensie-eksemplaren gehoord... ?

Wat de inhoud betreft, die bijzonder interessant blijkt te zijn, hebben we ons volledig gebaseerd op de persmededeling.



ALBERTO DE LA GUARDIA Y OYA, POSTUUM BENOEMD

Naar we lezen in de « Rivista General de Marina » werd Alberto de la Guardia y Oya, voormalig Militair Attaché van Spanje te Brussel en bijzonder goede vriend van onze Zeemacht, postuum tot « contralmirante » benoemd.

Deze benoeming dient beschouwd als een postume hulde en erkenning van de grote verdiensten van Don Alberto de la Guardia.

Deze benoeming zal zijn talrijke vrienden in België veel genoegen doen. Neptunus maakt van deze gelegenheid gebruik om aan zijn weduwe Dona Matilde Herrero en zijn kinderen, te getuigen van de grote genegenheid die we, hier in België en in het bijzonder bij de Zeemacht, hadden voor haar echtgenoot en vader.

E.V.H.

OVER VROUWEN, SCHEPEN EN DE ZEE

Opmermeester J.B. DREESEN

De zomerkruisvaart 1979 voor onze leerling-officieren aan de Koninklijke Militaire school, de Hogere Zeevaartschool en het Hoger Technisch Instituut is uitstekend verlopen. Totdaar een zeer zakelijke vaststelling. Een belangrijk feit in deze trainingskruisvaart van één maand is echter onopgemerkt voorbijgegaan. Voor de eerste maal in onze militaire maritieme geschiedenis werd een vrouw ingescheept.

Ja, als uw oud zeebonkenhart het niet zo onmiddellijk kan verwerken, gaat U er dan even bij zitten.

De jonge dame die geschiedenis maakte was Tweede Meeester Damar Marie-Chantal SAUVAGE. Als leerlinge aan de Koninklijke Militaire School, 118de promotie, Alle Wapens, werd ze met haar medeleerlingen ingescheept om «te praktiseren gedurende ene maande de nobele zeevaartkonste».

ONDANKS alle zwartkijkerij — rokken aan boord brengt ongeluk — is de reis van de Zinnia zoals gezegd zonder haperingen verlopen. Nog een opvatting in onze maritieme gedachtenwereld die we moeten herzien. Het lijkt ons dan ook een uitstekende gelegenheid om aan vrouwen en schepen een stukje te wijden.

In het Engels zijn de woorden SCHIP en ZEE vrouwelijk. In de meeste andere talen is dat ook voor zee, maar niet voor schip het geval. Als men naar de oorsprong of de reden hiervan vraagt, krijgt men onvermijdelijk het antwoord «dat ze beiden even wispelturig zijn». Op de vraag in hoeverre dit juist is durf ik hier, voornamelijk sedert we vrouwelijk personeel bij de Zeemacht hebben, niet nader ingaan.

In de voornaamste Romaanse talen is het woord **schip** mannelijk en in de even voornaamste talen langs de Germaanse kant onzijdig. Anders is het gesteld met een voorvader van het schip, de BOOT. In het Frans spreekt men van UNE CHALOUPE of UNE EMBARCATION, terwijl het in het Spaans UNA LANCHA is. In het Duits is het woord onzijdig, maar in het Nederlands bleef er een tikkeltje vrouwelijkheid hangen, want het is tweeslachtig en kan, volgens de Dikke van Dale, als een mannelijk of vrouwelijk zelfstandig naamwoord gebruikt worden.

Deze vrouwelijke oorsprong van de zee en de sche-

pen heeft in de loop der tijden zijn invloed gehad op de taal van de zeelui.

Een eerste bron is hier de scheepsterminologie, waaruit we op het eerste zicht, al enkele woorden kunnen lichten, zoals bv. BEGIJN of BAGIJN, het onderste zeil van een BEZAANSMAST.

De JUFFERBLOK is een ronde blok zonder schijf met gaten waardoor de TALREPEN zijn geschoren. Het GRIETJE is het bovenkruiszeil in de kruismast van een volschip. «Naar de GRIETEN kijken» is dan ook niet wat u denkt, maar de verplichting van de roerganger aan boord van een volschip om bij het sturen nauwgezet de grietjeszeilen in het oog te houden. Ze waren altijd het scherpst gebrast en wanneer ze begonnen te killen lag het schip uit zijn koers.

Een OUDWIJF is de naam voor een verkeerd gelegde knoop die loswerkt maar ook de naam die men aan een ongeoorloofde plooi in een zeil geeft.

Tussen de uitdrukkingen en zegswijzen van het algemeen taalgebruik is er ook een oogst te halen. Wie kent er niet de zegswijze : «HOUTEN SCHEPEN EN JONGE VROUWEN ZIJN DUUR TE ONDERHOUDEN». Een paar van die zegswijzen hebben het voornamelijk over oudere ongetrouwde dames. Zo is EEN SCHIP MET ZURE APPELEN een oude jongedochter waarvan de kansen op een huwelijk tot een minimum herleid worden. EEN SCHIP ZO OUD, ZEI HET SCHIPPERSMEISJE, OF HET DOET SOMTIJDS WEL EEN REISJE, is de liefkoosde uitdrukking van een oudere jongedame die nog wel van een minnerijtje houdt.

Van oude veeleisende meisjes die ongetrouwd blijven zitten zegt men DAT OUDE OF DURE SCHEPEN AAN WAL BLIJVEN of ook DAT DE DUURSTE SCHEPEN HET LANGST AAN WAL BLIJVEN. Een zeer vernederende uitdrukking voor het zwakke geslacht is echter EEN VROUW EN EEN KIP ZIJN DE PEST AAN BOORD. Zeer sjagrijnig voorwaar.

Dit waren enkele voorbeelden uit eigen taalgebied. Laat ons ook echter even het oor te luisteren leggen bij onze zuiderburen die het soms zeer kleurrijk kunnen zeggen. Een onderrichter in de zeemanschap aan de gekende ECOLE NAVALE te Brest gaf zijn leerlingen op het einde van de opleiding steevast de volgende raad mee :

A terre, défie les chiens par-devant
les chevaux par-derrière
et les femmes de tous les bords.

A bord, défie l'aulofée
défie l'aulofée
saisie l'embellie
salue les grains
et arrondis les points.

De volgende zegswijze noteerden we in Saint Malo :
Méfié-toi de la poulie qui grince
et de la femme qui se tait
il faut engraisser une et battre l'autre.

Vragen we een Engelse zeeman «Why is a ship
called SHE» dan zal zijn antwoord zijn :
— because there is always a great deal of bustle
around her;
— because there is always a gang of men around
her;

- because she has a waist and stays;
- because it is not the initial expense that breaks
you, it's the upkeep;
- because it takes a lot of paint to keep her
looking good;
- because she is all decked about;
- because it takes a good man to handle her
properly;
- because she shows her topsides, hides her
bottom and when coming into port heads for
the buoys;
- because she is sometimes hard to manoeuvre
and needs a good master to be driven.

Tot daar onze korte wandeling doorheen deze tuin
van vrouwelijke vergelijkingen. We beloven binnen-
kort een mannelijke tegenhanger, voor het even-
wicht natuurlijk.



neptunus winkeltje



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

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

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

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

En stock dès fin novembre.

In stock eind november.

NIEUW!

NOUVEAU!

INFO RESERVE

OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

1. EERVOLLE ONDERSCHIEDINGEN -

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Het heeft Zijne Majesteit de Koning behaagd op datum van 20 juli 79 :

Il a plu à Sa Majesté le Roi de conférer, à la date du 20 juillet 1979 :

Het Kruis van Officier in de Leopoldsorde te verlenen aan :

La Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold au :

FKP BECHET R.
FKP GRELL P.
FKP MAINIL H.
FKP STINISSEN P.

Het Kruis van Officier in de Kroonorde te verlenen aan :

La Croix d'Officier de l'Ordre de la Couronne au :

1LZ DEBRUYNE J.
FKP VANGESTEL K.
FKP VAN HOUDT W.
1LZ VAN ZEELAND A.

Het Kruis van Ridder in de Leopoldsorde te verlenen aan :

La Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold au :

1LZ ANDRE J.
1LZ BAETENS P.
1LZ DE HAEN A.
1LZ DEHOUCK L.
1LZ DELFORGE E.
1LZ DUBUISSON M.
1LZ FLAHAUT L.
KVK HAMOIR E.
KVK MAES E.
KVK MEINERTSHAGEN D.
KVK POLLEFLIET J.
1LZ SCUVIE P.
KVK STRUMANE R.
KVK THISSEN J.
1LZ VANDAMME J.

Het Kruis van Ridder in de Kroonorde te verlenen aan :

La Croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne au :

LTZ BASTIN B.
VTZ COLLARD J.
2VZ DEJONGHE L.
VTZ FONTEYN P.
VTZ JANSSENS P.
VTZ LAETHEM D.
LTZ LAMINE A.
VTZ SIMONS G.
VTZ SPEDE J.
LTZ VANBELLE D.
LTZ VANCANEGHEM G.
LTZ VAN HOOYDONCK G.
LTZ VANTIGGELEN P.

2. REUNION DU C.A.

Le mardi 25 septembre écoulé avait lieu une réunion du Conseil d'Administration de notre association à bord du M 931 KNOCKE amarré au port de GAND. A l'ordre du jour figuraient :

- Organisation du prochain congrès à ANVERS.
- Activités nationales à organiser par notre nouveau N3 VAN DIEST.
- Activités des sections locales.
- Rapports avec l'UNOR-NVRO.
- Communiqués du présent.
- Points divers.

3. CHAILLOT, PREMIER PORT DE FRANCE

Au hasard de vos flâneries à travers Paris lors d'un congé de détente, ne vous est-il jamais arrivé de consacrer une brève visite au Musée de la Marine qu'abrite une aile du Palais de Chaillot ?

Ce musée, assurément l'un des plus beaux de France, renferme d'extraordinaires merveilles. On y admire de nombreuses maquettes en bois précieux, en ébène, en ivoire, ornées d'argent ou de cuivre.

On y voit aussi des tableaux de Joseph Vernet, de Marin-Marie, des dessins d'Ozanne, des aquarelles de François Roux et des trophées des grandes expéditions françaises.

Cette collection est assurément la plus complète qui existe au monde. Aussi mérite-t-elle bien la visite de tous ceux que passionnent les choses de la mer.

4. CONGRES EUROPEEN DES OFFICIERS DE RESERVE

Au cours du récent mois d'août a eu lieu à AVIGNON le congrès de la C.I.O.R. Rappelons que cet organisme groupe tous les cercles européens d'officiers de réserve.

Dans la prochaine édition d'Info Réserve paraîtra un bref compte rendu de ce congrès.

5. TEHUIZEN VOOR RESERVEOFFICIEREN IN WEST-EUROPA

Een student die lid is van de V.J.H. kan met zijn kaart overnachten in alle jeugherbergen van West-Europa. Op menselijk vlak zijn de kontakten die de jongeren in deze tehuizen onder elkaar kunnen hebben soms bijzonder verrijkend.

Een reserveofficier kan op vertoon van zijn lidkaart NVRO-UNOR tot bepaalde messes van het land toegang hebben. Ons werd meer dan eens de vraag gesteld of hij van deze mogelijkheid ook gebruik kan maken in andere Nato-landen.

Voor het ogenblik zijn we ons aan het inlichten over dit punt. Wie ons adressen kan bezorgen over tehuizen, centra, messes en andere militaire inrichtingen buiten België waar de RO's hun buitenlandse kollega's kunnen aantreffen, licht ons in op Postbus 94 te 8400 Oostende. We publiceren dan een lijst van deze inrichtingen.

6. DE VERENIGING DER RO-ZM, EEN SERVICE-KLUB

Rotary, Lions', Kiwanis en noem maar op, hebben in alle hoeken van het land, en ook buiten onze

grenzen, lokale afdelingen waar de leden de voordelen kunnen genieten van deze « service »-klubs. Weliswaar luidt voor hen « Noblesse oblige » maar daarnaast zijn ook de voordelen die voor hen voortvloeien uit de kontakten die zij met kollega's uit alle beroepsmiddelen kunnen leggen.

Ook onze kring van marineofficiëren kan als één grote « service »-klub fungeren. Met dit doel werd ook ons jaarboek van RO-ZM uitgegeven. Het is nu in herdruk. Alle effectieve leden van onze vereniging krijgen een exemplaar.

Zodra deze lijst van RO-ZM, gerangschikt volgens beroepen, in uw bezit komt, denk eraan de voorkeur te geven aan kollega's reserveofficiëren in uw beroepsactiviteiten. Ook voor « tips » zullen zij graag bereid zijn u te helpen.

De kring der RO-ZM één grote « service »-klub ? Het kan beslist een realiteit worden.

H.P. ROGIE
Adj-N5

GEWESTELIJKE AFDELINGEN - SECTIONS LOCALES

LIEGE

Le 9 Juin dernier, soit 3 semaines seulement après la création de la section, une manifestation « navale » a eu lieu à Liège, en collaboration avec l'Association des Anciens.

A 11 h. un embarquement a eu lieu sur les vedettes de la FN LEIE et LIBERATION à destination de Tihange, où Mr De Haas de Intercom nous a fait visiter la Centrale Nucléaire. Le retour s'est effectué par un temps aussi beau qu'à l'aller et l'arrivée à Liège à 20 h. a trouvé tous les passagers, Officiers, Anciens et les Epouses, avec un teint particulièrement bronzé.

Prochaine réunion en octobre.

WEST-VLAANDEREN

1. Mars van de IJzer en M.S.A.

Eind juni had in de Ardennen de Marche du Souvenir et de l'Amitié plaats, ingericht door het 3de Ardeense Jagers. Een kleine Westvlaamse delegatie RO-ZM, onder leiding van voorzitter ROGIE nam hieraan deel en legde de 128 km van het parcours af van ARLON tot VIELSALM gedurende de vier dagen die hiervoor voorzien waren.

Eind augustus ging dan de 7de editie van de « Mars van de IJzer » door. Circa 125 km doorheen het prachtige Vlaamse Polderlandschap en de heuvels van Zuid-Vlaanderen. Ook hier was een Westvlaamse delegatie o.l.v. haar voorzitter aanwezig onder de talloze kringen van RO.

2. Winterbal en rijstafel

Begin december, in de officiersmess van de Bootsman Jonsenkazerne van OOSTENDE, richt de afdeling « West-Vlaanderen » het traditionele winterbal in. Vooral worden leden en sympatizanten vergast op een Indonesische rijstafel. Het optreden van een choreografische groep wordt eveneens in het vooruitzicht gesteld.

OP RUST EN RETRAITE

1MC VERHEECKE U.

Hij nam dienst in FEB '53 bij de Zeemacht in het gezelschap van de gebroeders VANHAECKE.

Pas in dienst stond hij onmiddellijk «in de bres» om zakken zand te vullen te KNOKE om bressen in de zeedijk te dichten als gevolg van de 1 februari-storm in 1953.

Na zijn eerste opleiding muteerde hij naar de Algerine VAN HAVERBEKE onder het bevel van Commandant DELFORGE met als 2i.b Commandant DESCHIETERE de Loppem.

Einde '53 kreeg hij zijn kandidaat onderofficiersleiding in de SKG aan boord van de Algerine DU-FOUR (later NZADI, gezonken in Banane).

Na de School voor kandidaat gegradueerde ging hij terug aan boord van de VAN HAVERBEKE.

Van de VAN HAVERBEKE werd hij in '55 overgeplaatst op de VICTOR BILLET in afwachting van zijn vertrek naar de USA voor de MSO ARTEVELDE, die afgehaald werd in SEATTLE. Hij werd benoemd tot 2MR in SAN FRANCISCO in DEC '55 waarna hij aan boord van de ARTEVELDE terug in België belandde.

Pas terug nam hij deel aan de manoeuvres in Hoek van Holland waar hij aan boord van de M927 SPA zat, toen deze op een golfbreker liep. Achteraf muteerde hij aan boord van de M916.

In 1959 was hij leerling in de bootsmanskursus in de groep IV van LOMBARDSIJDE. Na deze cursus vervoegde hij zich bij MERCANTILE te Antwerpen DINANT voor de MSI SERAING en één jaar later de MSI DINANT.

In 1961 keerde hij terug naar één van zijn eerste liefde, de MSO ARTEVELDE.

In 1962 BOVESSE.

In 1963 Schippersexamen.

In 1964 kwam hij voor de eerste maal als onder-richter in de Nautische School tot 1969.

In 1969 werd hij onderrichter in EGUERMIN tot 1971, waar hij bijzonder gewaardeerd werd om zijn speciale manier van lesgeven.

In 1971 werd hij coxswain aan boord van de RDS ANDENNE onder bevel van 1MC VANDENBERGEN.

In 1972 kwam hij terug naar de Nautische School, waar hij zich tot de laatste dag van zijn loopbaan maximaal inzette, als een zeer bekwaam onder-richter en een degelijk onderofficier.

1MC JOORIS

Op 3 JAN '39 opgeroepen voor zijn dienstplicht bij het 3e linieregiment.

In SEP '39 mobilisatie.

Hij nam deel aan de 18-daagse veldloop in 1940. Na een vluchtig contact met de Duitsers in EIGEN-BILZEN-Limburg, trok hij mee terug tot aan de LEIE in Oost-Vlaanderen.

Op 24/5/40 werd hij, gedurende de slag aan de LEIE, gekwetst en afgevoerd naar een hospitaal. Na verschillende verplaatsingen van hospitaal tot hospitaal belandde hij in Antwerpen. Hier werd hij na zijn genezing door de Duitsers opgepikt en 2 jaar in krijgsgevangenschap gestoken te HERRFURT STALAG 4A (nu Oost-Duitsland).

Op 11/11/46 nam hij dienst bij de Zeemacht, volgde in DEN HELDER de cursus van scheepstimmerman,

waarna hij dienst deed aan boord van de ALGERINES, LECOINTE, GERLACHE en VAN HAVERBEKE. Na zijn dienst aan boord ging hij over naar de werkplaats op de Logistieke groepering om van daar uit, na een walbeurt van 2 jaar, naar de ARTEVELDE te gaan. Deze inschepingsbeurt werd gevolgd door het bijna traditionele jaar in KALLO. Van KALLO muteerde hij naar de Marine-basis te Nieuwpoort, maakte er het einde van de basis mee om daarna over te gaan naar de Nautische School waar hij zijn loopbaan beëindigde.

ZENOBE GRAMME

Après une saison bien chargée, on procède à la toilette du ZENOBE GRAMME.



Retiter les mâs est toujours une opération spectaculaire.



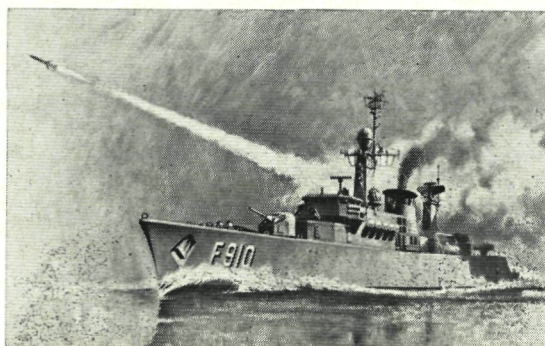
boutique neptunus

neptunus winkeltje

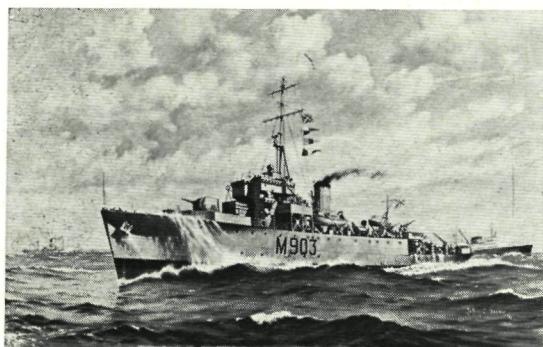
**Commandez
dès à présent
vos cartes de vœux 1980**



**Bestel nu
reeds uw wenskaarten
voor 1980**



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



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



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

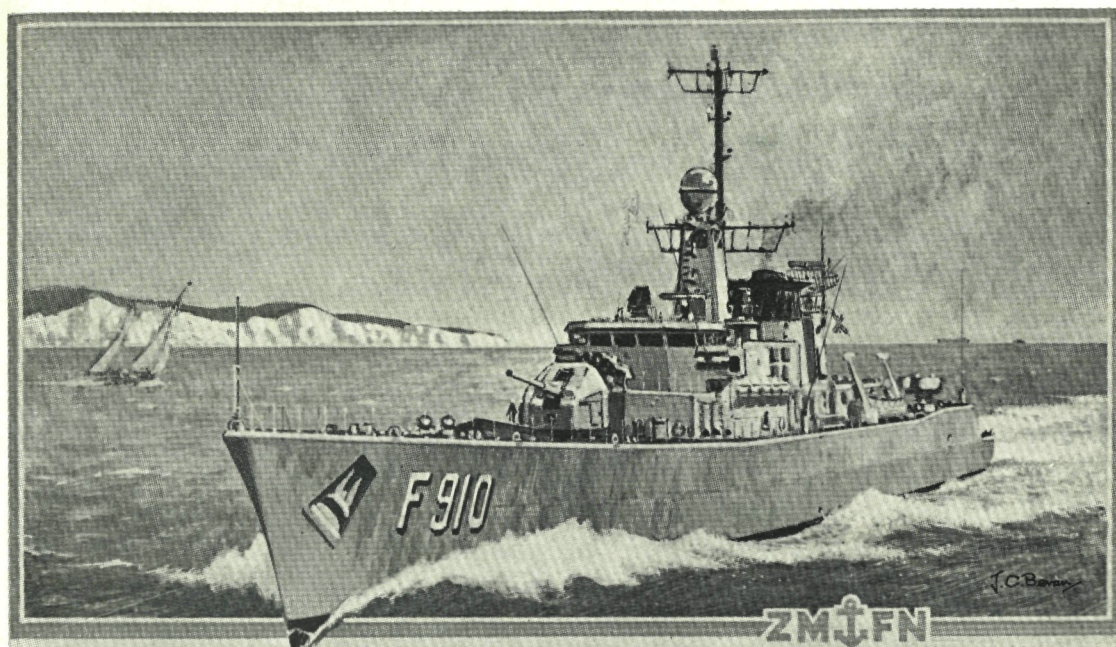
Cette série de trois cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les peintures de l'artiste Jeffrey C. Bevan, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 30,— F, T.V.A. incluse.

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

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

Deze unieke reeks wenskaarten, uitgevoerd in vierkleurendruk, gemaakt naar de prachtige schilderijen van de marinekunstenaar Jeffrey C. Bevan, zijn verkrijgbaar per reeks van drie aan de som van 30,— F, B.T.W. inbegrepen. Niettegenstaande de steeds maar stijgende papier- en drukkosten, kan Neptunus deze kaarten leveren aan de prijs van 30,— F per reeks. Verzendingskosten : 6,— F.

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



Prachtige wenskaarten van de Fregatten.

F910 WIELINGEN

F911 WESTDIEP

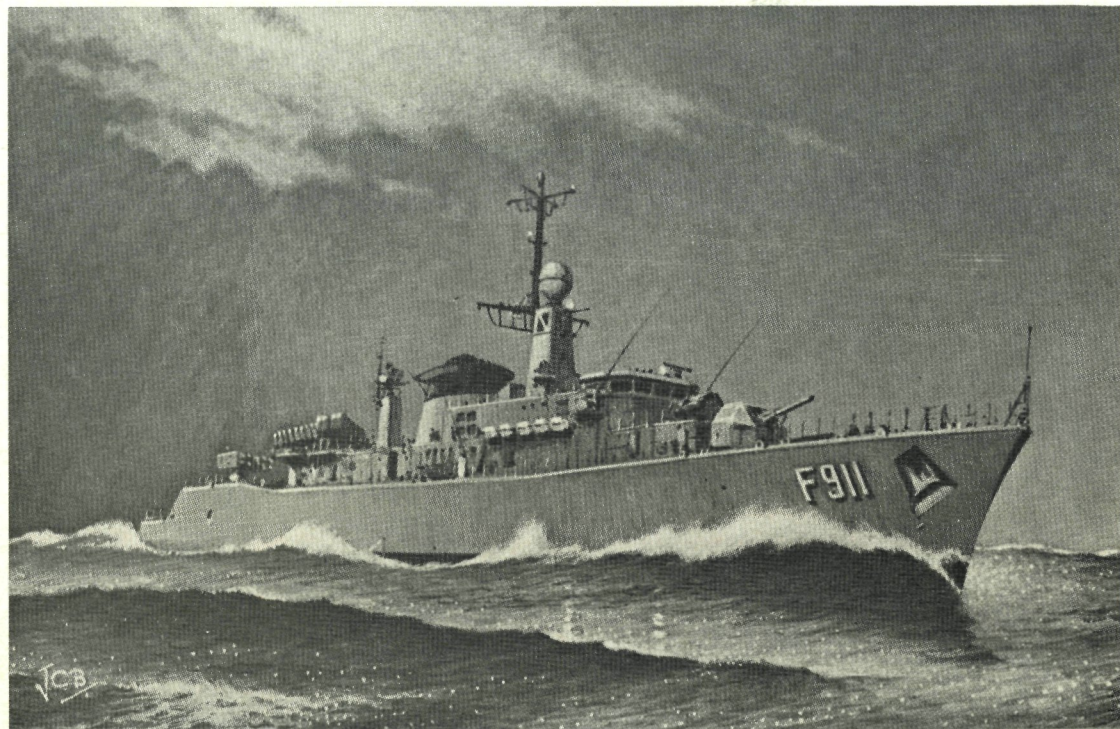
Prijs : 15,- fr. omslag inbegrepen (+ 10,- fr. verzendingskosten)

Splendide carte de vœux de frégates.

F910 WIELINGEN

F911 WESTDIEP

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





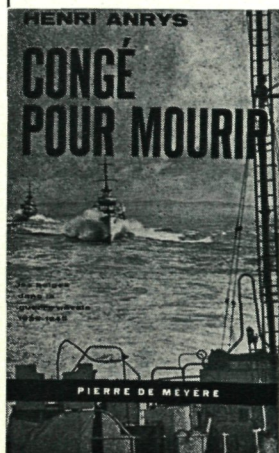
Wenskaarten uniformen, in kleur,
per reeks van 8.
Cartes de vœux « Uniformes »,
série de 8.

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

Frais d'expédition : 6,— F.

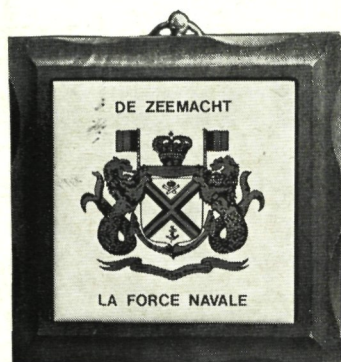
Speciale eindejaarsprijs :
3,— F stuk, 20,— F voor 8.
Zonder omslag geleverd.

Verzendingskosten : 6,— F.



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

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



TEGEL ZEEMACHT

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

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

Verzendingskosten : 15,- Fr.

Zelfde tegel is ook verkrijgbaar ingewerkt in een houten kader.

Prijs : 120,- Fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten : 25,- Fr.

CARREAU FORCE NAVALE

Magnifique carreau en véritable Faïence (Villeroy & Boch) avec emblème de la Force Navale peut être obtenu à Neptunus.

Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise.

Frais d'envoi : 15,- Fr.

Le même carreau peut être obtenu sur bois.

Prix : 120,- Fr. T.V.A. comprise.

Frais d'envoi : 25,- Fr.

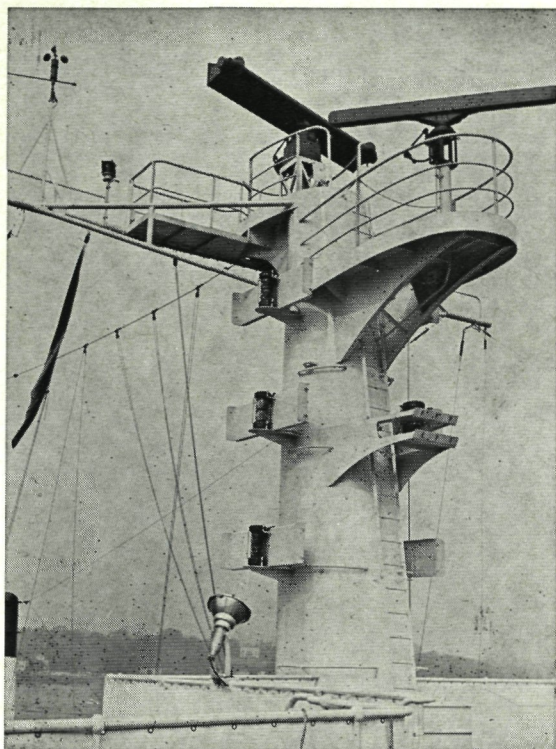


Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

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

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

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



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

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

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)

Telex : 31598 eni b



Elektrische installaties
Brandbeveiliging
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71

**” Wedden dat uw kinderen
CHA - CHA verkiezen ? ”**



CHOCOLATE CARAMEL WAFER

N.V. **BELIARD MURDOCH** S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.
Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.



S C H E E P S B O U W
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hek-
treilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues,
chalutiers, dragueurs de mines etc...

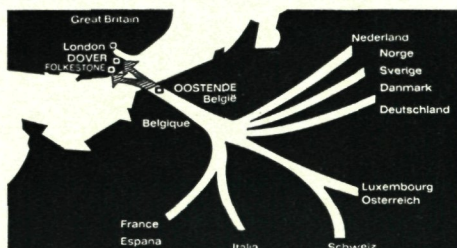


Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS



ANTWERPEN-OOSTENDE

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



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

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

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

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

BOELWERF

N.V.

TEMSE

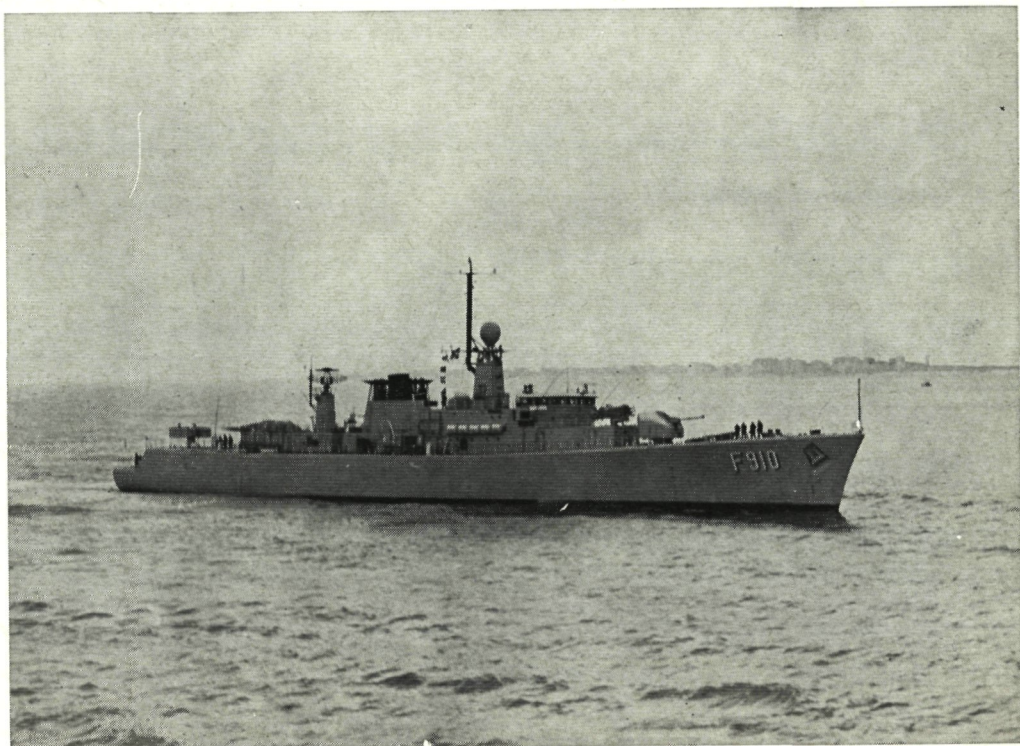
S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



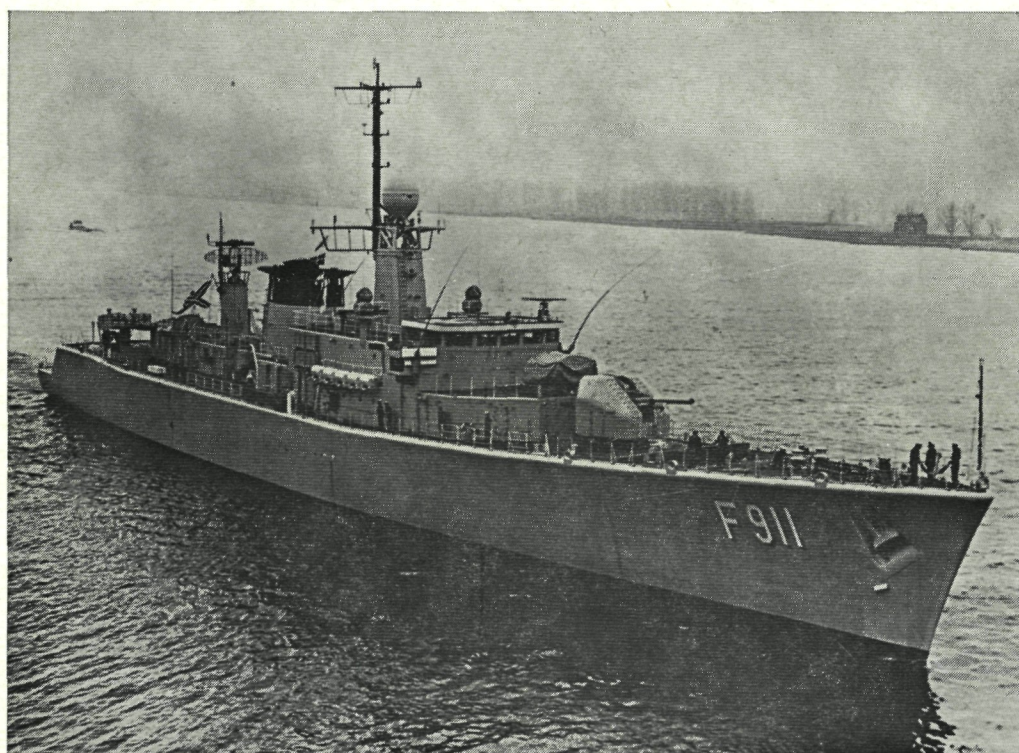
**ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.**

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

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

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

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



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN



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

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

B-2000 Antwerpen
Telex AMIAN 31 366

boutique neptunus

neptunus winkeltje

MAGNIFIQUE FOULARD POUR DAMES

Ce magnifique foulard pour dames était spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie.

Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chique, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est en vente en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 250 F + 25 F de frais de port.

En stock dès fin novembre.



PRACHTIGE DAMESHALSDOEK

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

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 250 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad...

niet te lang wachten !!

In stock eind november.

ZELFKLEVER

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



AUTO-COLLANT

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,- F + 4,5 de port.

la force navale recrute !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

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

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

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

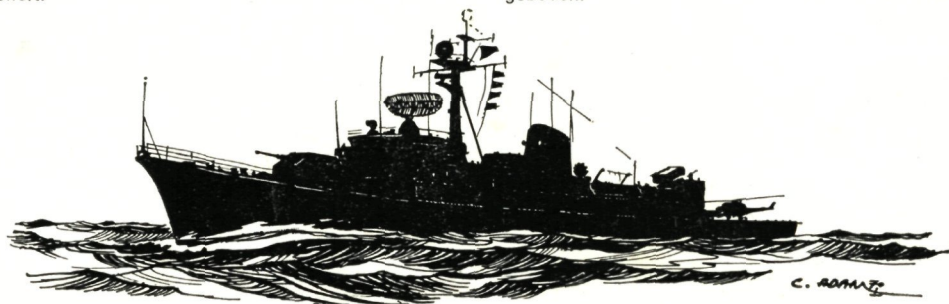
de zeemacht werft aan !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

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

Wordt onder andere mecaniciens, dekmatroos, elektriciens, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

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

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

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

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

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

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

nr 181 - no 181

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

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

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

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

Tel. (091) 25 47 86 Gent