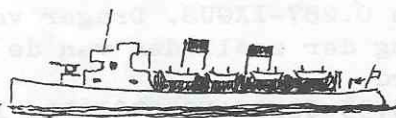
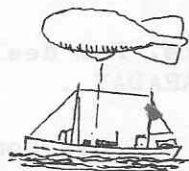


Verantw. Uitgever : R. Decleer , Stuiverstraat , 108 B 8400 Oostende

[illegible]

onze vissers in wereldoorlog II

"Lijst der Eeretekens toegekend aan de Zeelieden van den oorlog 1939-45

II.-Na den dood .

III.-Visscherij.

LUSYNE ,René

LUSYNE , Pierre

DELBOL, Joseph

RAGAERT, Georges

Schipper van de Z.50-LYDIE-SUZANNE, Drager van het Oorlogskruis .
Volbracht vrijwillig vier reizen naar Duinkerke.

Vergeten we niet het verlies van de motortreiler 0.293-VAN DER WEYDEN
vissend op 4,5 kabellengten van boei nr 4 -Milford Haven . Het vaartuig
werd door een mijn getroffen en verloor haar 8 opvarenden op 3 november
1940. Haar bezetting bestond uit : Maurice Boeyden, schipper; Fernand De-
vriendt, 1e motorist ; Marcel Vermote, stuurman; Jos. Coulier, matroos; Frans
Ghys, matroos; Isidoor Vanneuville, matroos ; Fernand Ocket, 2e motorist ;
Lucien Verkempinck , jongen.

LYCKE, Achiel

Schipper van 0.287-IXΘUS. Drager van het Oorlogskruis. Redde 70 man van den tanker FARADAY, welke in brand stond.

VANDERWAL, Frédéric

Dchipper van 0.327-HENDRIK CONSCIENCE. Redde 39 man van den getorpedeerden tanker MAYA.

Bekomen den Gouden Medaille der Kroonorde :

VIAENE, Romeo

Machinist van 0.287-IXΘUS. Drager van het Oorlogskruis. Nam deel aan de redding der zeelieden van de brandende m.t. FARADAY .

VANDENBERGHE, Gérard

Matroos van Z.35-CONSTANT-LEOPOLD. Buitengewone moed bij het bombarderen van zijn schip.

Bekomen de Gouden Medaille der Leopold II Orde :

ROOMAN, Albert . Motorist van 0.227-COR JESU .

LUCA, Prosper . Matroos van 0.86-GEORGES EDOUARD .

ANNYS, Hector . Matroos van 0.225-GUIDO GEZELLE .

Vrijwilligers aan boord van hun schip voor het inschepen der soldaten te Duinkerke.

RUBBEN, Urbain

MAKELBERGHE, Maurice

VANHOVE, André

Matrozen van 0.287-IXΘUS. Allen drager van het Oorlogskruis. Redden 70 zeelieden van het brandend schip FARADAY .

(n.v.d.r. : uit WANDELAER-okt. 1946-Offic.Orgaan v/h Beheer v/h Zeewezen)

Vijftien mijl zuidoost ten zuiden van Berry Head, Devon, werd in de nacht van 12 op 13 oktober 1942, de H.77-GILDA, door een mijn vernietigd. Het vaartuig, gestationeerd te Brixham, was daar vissend toen het op een mijn liep. De 6 opvarenden vielen als slachtoffer.

De H.77-GILDA - het schip der legende - was bij de evenementen te Duinkerke, was op weg naar St.-Valery-en-Caux, was te St.-Vaast-en-Hougue, was in de omgeving van Brest vooraleer definitief Engeland te bereiken. Bij het rampzalig einde bestond de bemanning uit: Arthur Pots, schipper, 31 jaar; Albert Pots, stuurman, 21 jaar; Arthur Lenaers, motorist, 31 jaar; Amandus Bulteel, matroos, 22 jaar; Louis Mallefeydt, matroos, 36 jaar; Constant Mallefeydt, jongen, 14 jaar.



De beide eenheden van de Pêcheries à Vapeur, die te Oostende gebleven waren na 28 mei 1940, de gebombardeerde en gezonken motortreiler 0.89-FREDDY (zie hoger) en de stoomtreiler 0.97-JACQUELINE, werden door de Duitsers alq prijs gevoerd, hersteld en in dienst genomen. Beide gingen verloren. De 0.89-FREDDY verging op 3 augustus 1942 bij Westkapelle vóór het eiland Walcheren, Nederland.

Het jaar 1942 bracht verdere wijzigingen aan de samenstelling der Belgische vissersvloot in Engeland, die zich op 31 december 1942 als volgt voerde. De indeling in de havens onderging eveneens enige wijzigingen, toe te schrijven aan het weinig gunstig rendement der vissers van uit Brixham. Zij deed zich voor als volgt :

Havens	Stoomtreilers	Motortreilers	Open boten	Totaal
Fleetwood	2	7	-	9
Milford H.	-	2	-	2
Cardiff	-	2	-	2
Swansea	-	14	2	16
Newlyn	-	20	-	20
Brixham	-	65	6	71

	----	----	----	----
Totalen	2	110	8	120

In de loop van het jaar 1943 kende de vissersvloot twee rampen. Op 19 februari 1943 liep de O.260-LINDBERGH I - 67 ton bruto - 200 pk - vissende op een mijn op 15 mijl bezuiden Berry Head (Devon). Er waren 5 doden te betreuren.

3 augustus 1943 werd de Z.3-IRMA-GERMAINE - 19 brutoton - 70 pk - door een mijn vernietigd, op 8 mijl zuidoost van Berry Head (Devon). Haar bemanning bestaande uit 3 leden, verloor het leven.

Op 13 augustus 1943 bracht de H.42-PHARAILDE een $\pm$ 18 meter lange boot binnen te Newlyn, afgeladen met 22 uit Frankrijk gevluchte mannen aan boord, n.l. 4 neergeschoten vliegers, 4 reporters en de rest Franse vissers.

De hulppatrouilleboot O.310-ZEEMEEUW - 100 brutoton - 240 pk - varende voor de Royal Navy, kwam op 21 september 1943 nabij Gravesend, aan de Theems, in aanvaring met een ander vaartuig en zonk. Het wrak werd later gelicht.

In de loop van 1943 moest de haven Brixham worden ontruimd door de vissersvaartuigen.

De 4 vissersvaartuigen die in 1942 door de Belgische Regering waren opgeëist geworden, gingen over naar de Britse Admiraliteit, die er twee andere terug ter beschikking stelde voor het uitoefenen van de visserij.

Op het einde van 1943 was de toestand als volgt :

Havens	Stoomtreilers	Motortreilers	Open boten	Totaal
Fleetwood	2	7	-	9
Milford H.	-	2	-	2
Cardiff	-	2	-	2
Swansea	-	14	-	16
Newlyn	-	49	1	50
Mavagissey	-	8	-	8
Looe	-	5	-	5
Brixham	-	20	3	23
Opliggend	-	1	3	4
	----	----	----	----
	2	108	9	119

Vanaf 1 januari 1944 was de visvangst van uit Brixham geschorst. De aldaar gestationeerde schepen, die niet in december 1943 afgevaren waren naar Newlyn, Mavagissey of Looe, werden in de rivier Dart opgelegd.

Van uit Cardiff opererend slaagde de houten motortreiler O.132-CHRISTOFFEL COLUMBUS er op 20 februari 1944 in 20 drenkelingen van de destroyer H.M.S. WARWICK op te pikken, en aan land te brengen, die binnen haar zicht werd getorpedeerd. De Brit mat 1.100 ton, 95 meter lengte, kon met haar 18.000 pk vermogen een snelheid van 24,5 mijl ontwikkelen. De bezetting bedroeg 125 opvarenden.

Einde april 1944 werden nog een tiental vissersvaartuigen van uit Newlyn naar Fleetwood gestuurd. De landing op de Europese kust vroeg zuidwestelijk gelegen laadhavens en de vissersvaartuigen moesten de plaats ruimen.

Na de landing mochten ze naar hun vertrouwde havens terug keren om de visserij te hernemen.

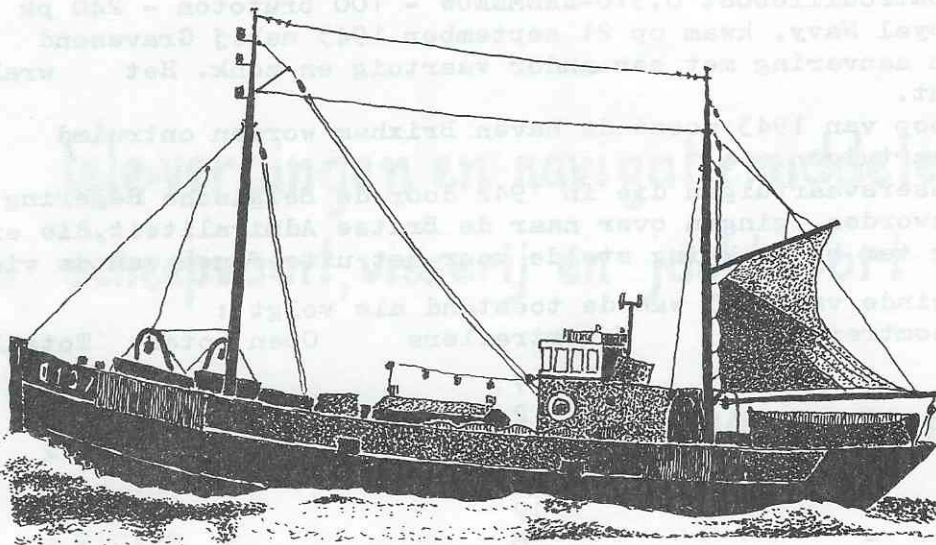
Op 1 juni 1944 werden een 10-tal Belgische vissersvaartuigen van minder dan 50 ton grootte door de Navy opgeëist om te Cardiff enige verbouwwerken te ondergaan. Op 6 oktober 1944 vertrokken ze, richting Oost-Engeland, bemand door Belgische vrijwilligers, liefst vissers, onder het "Red Ensign", om te helpen bij het zuiveren van de Schelde, na de bevrijding van Antwerpen.

Intussen werden nog een veertigtal der opliggende vaartuigen, waaronder meerdere garnaalscheepjes, door de Britse Admiraliteit in "time charter" overgenomen.

De toestand op 31 december 1944 was als volgt :

Haven	Stoomtreilers	Motortreilers	Open boten	Totaal
Fleetwood	2	9	-	11
Milford H.	-	1	-	1
Cardiff	-	2	-	2
Swansea	-	12	-	12
Newlyn	-	30	-	30
Brixham	-	23	5	28
Admiraliteit	8	110	-	118
	10	187	5	202
Verloren	2	26	-	28

De vooruitgang der oorlogsverrichtingen liet toe verschillende "time charter"-schepen vrij te geven ; zo konden in de eerste maanden



O.137-STE THERESE DE JESU

van het jaar 1945 een twaalfstal schepen terug ter visserij uitgerust worden, waar-tussen de O.179-IBIS II en de O.285-MARIE-JOSE-ROSETTE die naar België overgebracht werden om in-gezet te wor-den als visse-rijpolitie-kruisers.

De Belgi-sche kust was door de Geallieerden in de loop van september 1944 van Duitsers bevrijd, en enkele maanden later practisch heel het land, maar begin 1945 waren ze in het zogenaamde Ardennenoffensief in hevige ge-vechten gewikkeld met een Duitse strijdmacht die een poging wou doen om de haven van Antwerpen terug in handen te krijgen. Wat grandioos misluk-te, maar 76.890 dode,gewonde en vermiste Amerikaanse soldaten Kodtte! De oorlog eindigde op 8 mei 1945 .

Het is slechts begin 1945 dat toelating ko, bekomen worden voor de vissersvaartuigen om terug naar het vaderland te keren.De eer-ste afvaart had plaats op 9 juli 1945 en duurde geleidelijk tot einde december 1945.

De Belgische Regering in ballingschap had in de loop van 1942 in enkele Britse steden waar heel wat Belgische gezinnen geconcentreerd waren,scholen geopend waar lager onderwijs verstrekt werd.Te Brixham waar de meeste vissersgezinnen vertoefden,richtte ze zelfs een Visserij-school op, bestuurd door de kapitein M.C.De Deken. Een van de leraars was de Lt Vanhove. Daar werd beroepsonderricht verstrekt aan de manne-lijke vissersjeugd o.a. seinen, weerkunde,zeevaartkunde,zeevaartrekenen, kaartlezen,zeetechniek,scheepsmotoren,fysica,electriciteit,werktuigkunde.

Er waren in bepaalde steden,min of meer veraf van Brixham, of-ficiieren van de Staatsmarine die op bepaalde dagen zeevaartonderwijs verstrekten aan oudere kandidaten. Eenmaal per jaar werden te Brixham examenen afgenomen, door een jury, van de kandidaten die zich aanboden voor het verwerven van volgende brevetten :

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1 Bescheepte jongen | 4 Motorist 100 pk |
| 2 Schipper 2e klasse | 5 Motorist 500 pk . |
| 3 Schipper 1e klasse | |

Onder de bemanningsleden die met de staatsschepen in mei 1940 naar Engeland voeren, was een officier, de Luitenant bij de Staatsmarine Victor Billet, die zich na 28 mei 1940 niet kon neerleggen bij de overgave aan de Duitsers en dacht aan de oprichting van een Marine-gevechtsgroep teneinde te kunnen terugslaan naar de Duitse vijand.

Hij was in mei 1940 38 jaar oud geworden, na vaart op de koopvaardijvloot, nu 6 jaar bij de Staatsmarine in dienst. Hij haatte routine en in 1937 reeds vroeg en verkreeg hij 6 maanden verlof om de kabeljauwvangst voor de bereiding tot stokvis, op de New Foundland Banken te bestuderen. Hij voer op het Franse hospitaalscheepje van Pater Yvon die de Franse vissers daar bijstond, en vertoefde regelmatig aan boord van de enorme vissersvaartuigen. Hij richtte een neutrale vereniging voor vissers op, rustte een vissersvaartuig uit, hielp de Aalmoezeniers van de Arbeid en sloofde zich uit voor de kwekelingen van het K.W.Ibis. Vandaar de verklaring van de naamgeving op de nieuwe motortreiler na de oorlog door de v.z.w. De Zee, de 0.311-VICTOR BILLET.

Hij werd vrijwilliger bij de Royal Navy Reserve en kwam op 22 oktober 1940 te Skegness toe.

- Skegness - Een stadje aan de Britse oostkust, graafschap Lincolnshire, juist boven de baai The Wash, een beetje afgelegen, een voormalig Butlin-camp of vakantiedorp, lijkt deze vakantiespecialist er meerdere over Groot Brittannië had gebouwd. Nu gevorderd door de Admirali - teit voor de basisopleiding van de aspirant Navy-soldaten.

Het terrein was 1.600 meter lang en 800 meter breed, ingenomen door 2 enorme loodsen, een 20-tal chalets, 2 voetbalvelden omgeven door oplopende zitplaatsen voor het publiek, hutten voor duizende militairen, een bioscoop met zitjes voor 2.300 liefhebbers, 2 zwembaden, meerdere schietstanden waaronder enkele van 200 meter lengte. Het geheel voerde de naam H.M.S. Royal Arthur.

Het is inderdaad traditie bij de Royal Navy dat niet alleen de oorlogsschepen maar ook de landinstallaties, als eigendom van de Britse Kroon, de letters H(is) of nu H(er) M(ajesty's) S(hip) vóór de naam dragen.

Bij zijn aankomst te Skegness was de Lt Billet vergezeld van een 30-tal jonge vissers uit Fleetwood die vrijwillig dienst namen bij de R.N.S.B. (Royal Navy Sectie België). Naast de Belgen waren er nog Noeren, Fransen en Britten in het kamp.

Van meetafaan moesten schepstermen worden gebruikt en aangeleerd in een langzaam uitgesproken Engels.

De commandant, die af en toe wisselde, was dan de Commodore Buchley. Naast een Belgische Marineofficier was er een vrijwilliger van de Navy-reserve, de Lt Mann, als verbindingsofficier, die zich 4 jaren lang het wel en wee van de Belgische aspiranten zou aantrekken. Onderofficier Thurnton, een Londenaar, was er de hoofdinstructeur. Ook aanstaande officieren bij de Belgische afdeling moesten er de basisopleiding doormaken.

Het onderricht begon met de militaire drill, hanteren van handvuurwapens, het geweer met bajonet en de mitrailleur, schietoefeningen met beide, parade. Later werd gewerkt aan de militaire zeemansopleiding, hangmat ophangen en oprollen; Mae-West-reddingsgordel omdoen, morseseinen, vlaggeseinen en seinen met de Aldislamp, knopen leggen, kabel rollen, schade controle, sloeproeien, schip verlaten. Daartoe lag midden in een zwembad een houten roeiboort voor een 15 à 20 man, te bereiken via een 3,5 meter-hoge stellage, over een bakspier en afdalen in de boot via een touw ladder.

Na 6 weken verlieten de aspiranten Royal Arthur als lichtmatroos. Sommige die er voor geschikt en bekwaam waren konden zich nog verder bekwamen (tot 6 maanden lang) in specialiteiten zoals roerganger, electricien, artillerist, stoker, radarman, verpleger, klerk, torpedist, navigator, codeur, detectie (asdic) (asdic = Allied Submarine Detection Investigation Committee. De Amerikanen noemen het Sonar).

Op de eerste groep Belgen volgde een tweede van 23 man, dan een derde van 51 man, en zo verder.

Voor sommige taken moesten de aspiranten een andere Marinein-

richting opzoeken.

In HMS Drake, te Devonport, Plymouth, was de moederkazerne (ho-barracks) en tevens het depot van waaruit de nieuwe richtingen werden opgegeven. Alle Belgische zeelieden en aspirantzeelieden passeerden er, een 400 matrozen waaronder een 150 vissers, en een 90-tal officieren. Daarnaast was er ook een artillerie-school.

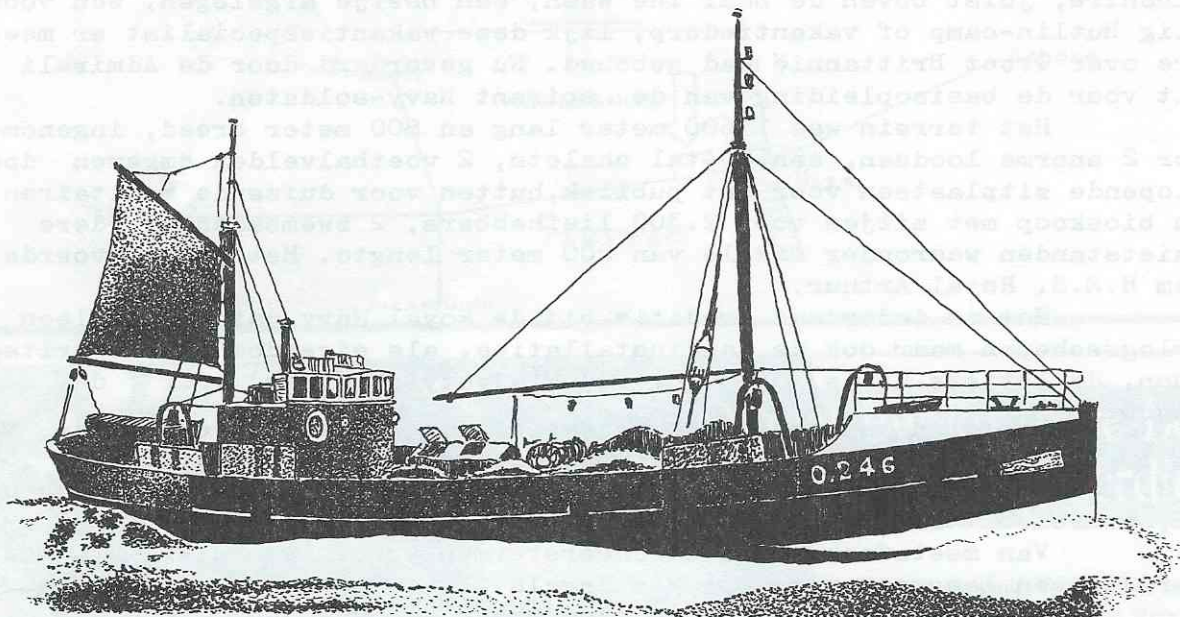
Het Koninklijk Instituut voor de Marine te Dartmouth en het Greenwich Naval College verzorgden de opleiding van de beroepsofficieren.

Het HMS Excellent, ook nog Whale Island genoemd, was het moederhuis van de scheepsartillerie, te Portsmouth en verzorgde tevens torpedo- en navigatie-kursussen.

In HMS King Alfred te Hastings en Brighton konden de vrijwillige reserveofficieren voor hun opleiding terecht.

Te HMS Nimrod, Campbeltown, was de school voor het anti-onderzeebootgevecht.

In Chatam, de grote Navy-basis aan de Medway-rivier konden o.a. de stikers terecht voor een cursus oliestoken.



O.246-FRANS-ELZA

In HMS Warrington konden de codeurs de geheime codes leren, en in HMS Lochinvar, Port Edgard, Noord-Schotland aan The Minch, kwam al het personeel van de mijnenvegers samen, evenals de stokers en een opleiding artillerie. Er was zelfs een school waar de kustverdediging aan bod kwam, HMS Attakt.

De Belgische lichtmatrozen die HMS Royal Arthur verlieten moesten praktijkervaring opdoen aan boord van patrouilleschepen met gedeeltelijk Belgische bemanning aan boord. Later werden deze eenheden volledig door Belgen bemand.

De aviso QUENTIN ROOSEVELT, gebouwd in 1917, was oorspronkelijk een Franse eenheid doch aan de Britten overgelaten, 581 ton groot en bewapend met twee stukken geschut van 71 en 47 mm. Deze kolenstoker had twee Schotse ketels en had destijds dienst gedaan als visserijpolitiekruiser, was gestationeerd te Boulogne en goed gekend bij onze vissers. In 1942 werd de QUENTIN ROOSEVELT te Aberdeen verwezen naar de sloper.

HMS PHRONTIS was een oude stoomtreiler, gebouwd in 1911, 288 brutoton groot, met Stornoway als basis, die petrouillewerk deed van 1941 tot 1944 vóór de basis op Scapa Flow.

Kustpatrouilleurs waren de RAITEA, de ELECTRA II en HMS SHELDON. HMS KERNOT (de loodsboot 16) was gestationeerd te Liverpool.

Verder dienden afzonderlijke Belgen op grotere oorlogsbo-

dems voor enige tijd. De Lt Billet werd geplaatst op HMS BRILLANT, destroyer van de B-klasse, 1.360 ton groot, 34.000 pk, snelheid 35 kn, 98 meter lang, bemanning 138 koppen, om zijn opleiding te voltooien. Andere voeren op onderzeeboten, op patrouilleschepen, op escorteschepen, e.d.

Lt ter Zee Victor Billet, toen commandant van een tanklandingsboot voor zes tanks, groot 450 ton, was onder de 550 zeelieden die sneuvelden op 19 augustus 1941 op de stranden van Dieppe bij een landingsopganging.

Groot Brittannië heeft gedurende Wereldoorlog II constant gebrek gehad aan kleine eenheden voor escorte en patrouille, en met de ervaring uit Wereldoorlog I met de "sloop", groeide het scheepstype kustescorte of korvet. Het moest een scheepstype zijn dat door niet gespecialiseerde werven, koopvaardijwerven dus, kon worden gebouwd op hun vertrouwde methodes. Als prototype werd de romp van een succesvolle walvisjager, de SOUTHERN PRIDE van de werf Smith's Dock, Middlesbrough, aangevaard. Het ontwerp was eenvoudig en moest als massaproduct kunnen worden gebouwd en uitgerust met de zuigerstoommachine-installatie waar heel wat machinebouwers wat aan hadden.

Doch het efficiënte werk van de kustpatrouilles dreef de Duitse U-boten meer de oceaan op, zodat de korvetten ook de grote plas op moesten voor escortewerk bij gebrek aan beters, feit waarvoor ze eigenlijk niet gebouwd waren.

De nood aan iets groters was accuut, meer instrumenten, meer wapens, dus grotere bemanningen, deden het ontwerp groeien en het fregat deed terug (zie zeiltijd) haar intrede in de vloot.

In de loop van de oorlog werden veel wijzigingen, dus verbeteringen, uitgevoerd aan de korvetten. Oorspronkelijk met een kort bakdek ($\pm 1/3$ lengte), dus een klein vooronder en met een mast vóór de brug, zagen volgende verbouwingen uitvoering:

- a) een zeewaarschuwingssradar R.D.F. werd achter de brug opgesteld.
- b) Het bakdek werd verder naar achter doorgetrokken (ruim $2/3$ van de totale lengte).
- c) De mast van vóór de brug kwam nu achter de brug.
- d) Zes 20 mm luchtafweerkkanons werden in de brugvleugels en langs het middendek opgesteld.
- e) Een vooruitwerpend wapen (hedgehog) werd vooruit op het kanonplat-form bijgevoegd.

Het boegkanon werd hoger geplaatst en de brug werd ruimer en een dek verhoogd, de Schotse cilindrische stoomketels werden vervangen door waterpijpketels.

Drie korvetklassen werden gebouwd, n.l. de Flower-, de gewijzigde Flower- en de Castle-klasse.

De Flower-klasse (221 eenheden, de eerste werd te water gelaten op 24-1-1940) waren 925 ton groot, 63 meter lang over alles, 10 meter breed en hadden een diepgang van 3,5 meter. De enkele schroef werd aangedreven door een zuigerstoommachine (4 cilinder verticale triple expansie-) van 2.750 pk, waarmee een snelheid van 16 kn werd behaald. De bewapening bestond een kanon vlakbaangeschut van 100 mm op de bak, 1 tweeponder luchtafweerkanon of 4 stukken 12,5 mm luchtafweerkkanons en 4 mitrailleurs van 7,7 mm. De bezetting bestond uit 85 man.

De gewijzigde Flower-klasse (60 eenheden, de eerste te water gelaten op 15-6-1942) mat 980 ton, was 63,5 meter lang over alles, had een breedte van 10 meter en een diepgang van 3,35 meter. De enkele schroef werd bewogen door een zuigerstoommachine (4 cilinder verticale triple expansie-) van 2.880 pk die haar een snelheid van 16 kn gaf. Haar bewapening bestond uit een vlakbaankanon van 100 mm op het bakdek, een tweeponder luchtafweerkanon, 6 luchtafweerkkanons van 20 mm één diepzee-granaatwerper. Haar bemanning telde 109 koppen.

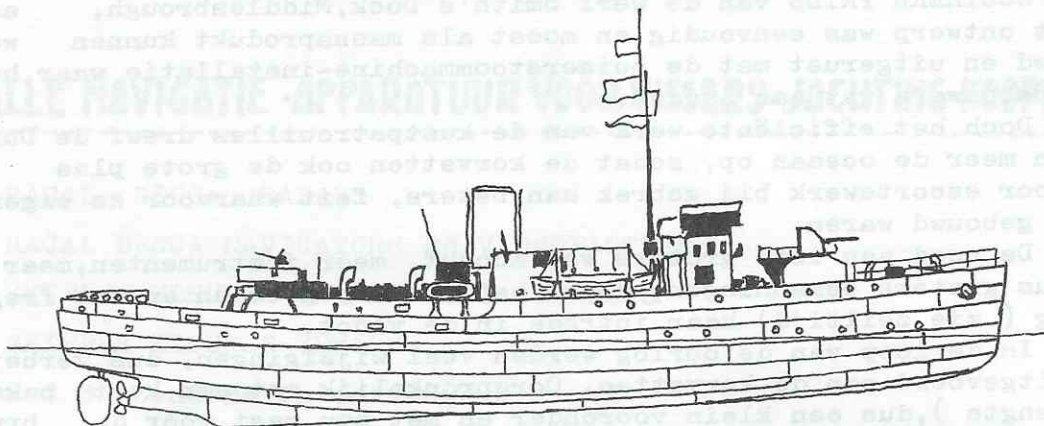
Van de Castle-klasse (44 eenheden, de eerste te water gelaten op 21-6-1943) was 1.010 ton groot, 76 meter lang overmeten, 11,2 meter breed en had een diepgang van 3 meter. Haar zuigerstoommachine (4 cilinder vert. triple expansie-) ontwikkelde een vermogen van 2.880 pk

waarmede haar enkel schroef 16,5 kn snelheid haalde.

Een eerste korvet GODETIA-K.72, een eenheid van de Fomer-klasse, werd op de scheepswerven van Smith's Dock, Middlesbrough op 8-5-1940 te water gelaten. Ze ging evenwel verloren op 6-9-1940 na een aanvaring met het S.S. MARSA benoorden Ierland.

De tweede GODETIA-K.226 (de ex-DART), eveneens Flower-klasse , werd gebouwd op de scheepswerven John Crown & Sons,Ltd. te Sunderland . Haar kiel werd gelegd op 15 januari 1941, de te water lating had plaats op 24 september 1941. Bij de insienststelling op 12 februari 1942 was de bemanning reeds aan boord, op de Commandant de Lt Pierce,RNR, en enkele onderofficieren na, allen Belgen. De 1e officier Lt Larose zou een jaar later Pierce als Commandant opvolgen.

Zowel HMS GODETIA als HMS BUTTERCUP voeren op het achterschip zowel de Britse als de Belgische oorlogsvlaggen.



Een der eerste Flower-klasse korvetten

Er was nu wel een nieuw schip, bemand door min of meer bekwame zeelieden, maar dat was hopeloos onvoldoende, deze combinatie mocht nog niet ip zee want dat zou op een ramp uitdraaien.

De bemanning moest leren het schip kennen, alle lokalen en rui-
menweten,ze te bereiken,blindelings trappen vinden, hun oorlogsposten
bezetten bij dag en bij nachtelijk duister.

De oefenplaats waar het schip en bemanning 6 weken zouden opwer-
ken was in de omgeving van Tobermorey, HMS Wester Isle, een Schots ha-
ventje in de Inner Hebriden, op het eiland Mull. Dit trainingscentrum
stond onder gezag van Commodore Stephenson.

De bemanning was heel de dag, en soms 's nachts, in touw iedere
dag van de week.De basis beschikte over een onderzeeboot om op zee te
oefenen met de asdic, de dieptebomplieg op het achterschip en de comman-
dant, om tot een efficiënt geheel te komen ; schieten op bewegende doe-
len, op zee of in de lucht. Ze moesten om in geval van uitvallen elkaars
werk kunnen overnemen; regelmatig was er alarm; er moesten denkbeeldige
branden worden geblust en daarom de aansluitingen van de leidingen
blindelings kennen ; het anker moest met de hand gehiewd worden;de bo-
ten moesten gestreken worden om een landingsploeg op een strand af te
zetten ; aan land exerceren ; kursussen volgen; het schip leren varen
met een halve bemanning; en nog meer.

Het was een harde tijd, maar hetgeen de bemanning nodig had om
het schip en haar opvarenden tot één geheel te smeden, want de vijand
was ook hard en zonder meedogen. En was de commodore niet tevreden, dan
duurde het opwerken langer.

Trouwe Lezer,

We deden ons best om deze geschiedenis zo waar-
heidsgetrouw mogelijk op te stellen.De vele documenten die wer-
den geraadpleegd waren ook niet steeds in overeenstemming met
elkaar,voornamelijk inzake aantallen. Daarvoor onze eventuele
verontschuldiging.

R.Decleer