

onze vissers in wereldoorlog II

(vervolg 3)

De Belgische vissersvaartuigen die uit de hel van Duinkerke en die van Saint-Valery-en-Caux te voorschijn kwamen stevenden vandaar of uit Ramsgate naar zuidelijker gelegen Franse havens. Op 6 juni bijvoorbeeld voer een konvooi bestaande uit een 20-tal eenheden onder geleide van een gewapende stoomtreiler naar Le Havre, 's nachts langzaam kort op elkaar sturend op schaduwen of een uiterst klein lichtpuntje. Te Le Havre, onder de altijd aanwezige Luftwaffe-bombardementen, werden voorraden ingenomen en opdracht gegeven naar Saint-Vaast-la-Hougue door te varen. De groep kwam daar op 8 juni aan.

Op de rede van Saint-Vaast bleef het tussen 9 en 18 juni betrekkelijk rustig. Andere collega's waren echter onderweg of bezig met een weinig voldoening schenkend karwei op 10, 11 en 12 juni, te Saint-Valery (zie hoger). Het was een bedrieglijke rust, want op 12 juni werd de grote haven Le Havre, op de monding van de Seine-rivier, ontruimd.

Enkele Belgische vissersvaartuigen hebben daar de rol van "overzet" gespeeld en een hoogst verdienstelijke oorlogstaak vervuld. De Seine, die daar in de Seine-baai uitmondt, was maar te Rouen overbruggt, een dikke 50 km verder landinwaarts. Tussen de monding en Rouen waren 4 veerdiensten bedrijvig en die waren op dit cruciale tijdstip overbelast. Daarbij eisten terugtrekkende Britse troepen op een hoogst hardnekkige manier de volstrekte prioriteit voor zich op om de overkant te bereiken, want de Duitsers zaten hen op de hielen. Maar niet alleen op hun hielen! De stroom Franse en Belgische militairen en vluchtelingen moest maar via Rouen omgeleid worden!

Belgische vissers - de Z.50-LYDIE-SUZANNE, die later moest verlaten worden, en de Z.3-IRMA GERMAINE evenals de Z.71-IRMA die nadien Engeland kon bereiken - maakten een eind aan de impasse en brachten met hun vaartuigen heel wat vluchtelingen - een dikke 1000 - naar de overzijde. Bij het ontruimen van Le Havre - de H.81-MADBLEINE-MARCEL verliet als laatste vaartuig deze haven - gingen heel wat koopvaardij-schepen in de vernieling, o.a. de Belgische zogenaamde Congoboot ALBERTVILLE - 10.629 ton bruto en de PIRIAPOLIS - 7.430 brutoton op 11 juni, zonder evenwel slachtoffers te maken.

11.059 Britse soldaten werden er weggehaald ten koste van het verlies van een personeelsschip en schade aan 3 destroyers.

*

Het Marinekorps te Dartmouth, 190 man sterk, moest op 7 juni haar artilleristen aan land brengen om in te schepen ter koopvaardij.

Op 13 juni werd Dartmouth verlaten om de Franse haven Lorient ,

tussen Brest en St.-Nazaire, arrondissement Morbihan, op de monding van de Scorff-rivier, aan te doen.

Op 15 juni daar aangekomen kreeg haar commandant majoor De Carpentrie van de Franse admiraliteit de toelating om daar een Belgische basis in te richten, en werd het korps ingedeeld bij de 5e Groep Patrouilleurs van de Franse Marine Nationale.

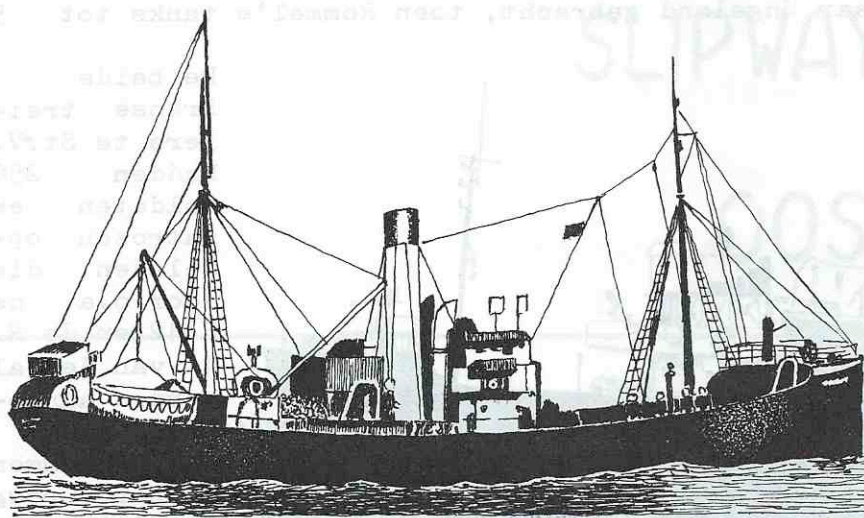
De Carpentrie bracht zijn staf over op de A.4 en kreeg de loodsboot P.16 toegewezen.

De Z.8 begon, samen met een Franse treiler, mijnen te vegen terwijl aan boord van de Z.25 een zwaardere motor werd ingebouwd met het oog op het slepen van veegtuig.

Doch op 13 juni kreeg het Marinekorps opdracht uit te wijken naar het zuidelijker gelegen Le Verdon op de monding van de Gironde-rivier.

Daar waren de O.348-JACOB VAN MAERLAND en de O.140-JEANNINE-GEORGETTE reeds aangekomen om uitgerust te worden voor het vegen magnetische mijnen, taak die ze uitgevoerd hebben tot op 24 juni, dag dat Frankrijk de wapenstilstand tekende.

Het Korps vertrok daarop naar de meest zuidelijke Franse haven Saint-Jean-de-Luz, nabij Spanje, waar de eenheden zich verzamelden: de O.348, de O.140, de A.5, de Z.25-DE RUYTER, de O.317-MAURICE-ROGER, de A.4, de A.5, de Z.8 en de T.1.



Belgische gewapende stoomtreiler

A.5, zee met het doel Bilbao, Spanje, te bereiken waar ze geïnterneerd werden. Via onderhandelingen werd verkregen dat op 3 officieren en een onderofficier na, voor het onderhoud der vaartuigen, de leden van het korps naar België zouden terugkeren op 24 februari 1941.

*

En de ontruiming ging nog verder door. In Cherbourg, Brest, St.-Nazaire, Nantes, La Rochelle, Verdon en Bayonne, verdrongen zich 150.000 Engelsen, 25.000 Polen en 18.000 Fransen om aan boord van schepen te geraken om over te steken.

Op 14 juni kreeg de Franse marinecommandant van Saint-Vaast-la-Hougue twee Franse gewapende treilers van het nu gewezen "Front du Havre" te zijner beschikking, n.l. de motortreiler A.D.-337-JACQUES MORGAN en de oude stoomtreiler (vóór 1914) A.D.-57-NADINE, twee vissersvaartuigen uit Dieppe.

De JACQUES MORGAN was een oude bekende uit Oostende want het, destijds mooie vaartuig werd in 1936 uit staal gebouwd op de scheepswerven Béliard, Crighton & C^o, Oostende, voor rekening van de rederij "Société d'Armement Remy et Cie", Dieppe. De werf had in de moeilijke jaren volgend op 1930 zich ingespannen om iets fraais te bouwen en dat was ze! Haar hoofdafmetingen waren: lengte o.a. 30,65 m, breedte 6,50 m en holte 3,55 m. Ze mat 150 ton bruto en werd bewogen door een 300 pk dieselmotor.

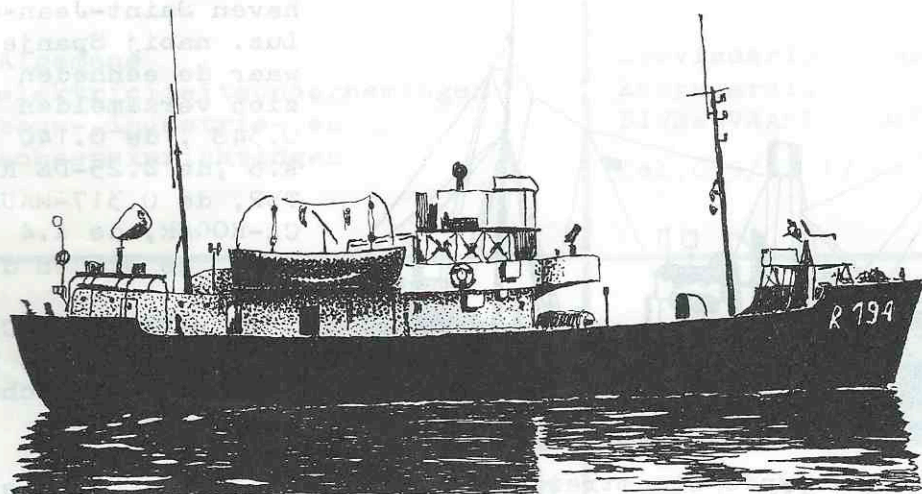
Op 17 juni kreeg generaal Rommel bevel van Hitler zo vlug moge-

lijk naar Cherbourg op te rukken om de herinscheping van Britse troepen zoveel mogelijk te stuiten.

En inderdaad, nabij Carentan boden Franse en Britse troepen hardnekkig weerstand en slaagden er in de Duitse opmars enkele uren te vertragen.

En op 18 juni naderden Rommel's tankspitsen Saint-Vaast-la-Hougue. De meeste Belgische vissersvaartuigen die oorspronkelijk Saint-Vaast (omstreeks 22 mei - ± 80 eenheden) als basis hadden, keerden niet allen terug, en zij die terugkwamen waren meestal erg gehavend, kneusjes opgelopen onder werk waarvoor ze hoegenaamd niet gebouwd waren. Voor- en achterstevens verbrijzeld, averij allerhande. Zonder uitzondering vertoonden ze sporen van hetgeen ze hadden doorgemaakt, zowel bij dag bij nacht, driftig, gissend en gokkend. De motoren waren brutaal bediend en dikwijls overbelast. Sommige konden herstellingen ondergaan, andere verkeerden nagenoeg in zinkende toestand.

De Franse commandant kreeg orders het stadje en het nabije fort La Hougue te verdedigen, maar dit bevel werd enkele uren later in de namiddag van 18 juni herroepen en St.-Vaast moest evacueren. Om 16 u verliet het laatste schip Cherbourg met in totaal 30.630 Engelsen die allemaal gered werden en naar Engeland gebracht, toen Rommel's tanks tot 5 km waren genaderd.



Een Belgische hulppatr.-treiler, de ADRIATIC - gewapend met 1 éénponder en 3 mitrailleurs

De beide Franse treilers te St.-V. hadden 250 soldaten en matrozen opgeladen die door o.a. de H.42 en de H.41 van de wal werden aangevoerd. Twee Duitse bommenwerpers poogden dit tevergeefs te verhinderen.

Veel vissersvaartuigen konden niet ontkomen daar ze aan de grond zaten wegens het lage tij; omdat ze dermate beschadigd waren; omdat hun machines hen de snelheid van 6 mijl niet konden leveren die het konvooi zou ontwikkelen, o.a. de H.-16-EMMA-LEON, de Z.14-FRANS-HENRIETTE, de H.51-NAVIS MARIAE, de Z.41-YVONNE, de Z.72-ANGELE-LISETTE - 30 ton - 1937 - red. Vanwijnsberge T., de Z.4-BUFFALO BILL, de Z.7-GUSTAAF-RACHEL, de H.55-HENRI-YVONNE, Z.6-ELONA-CONSTANCE, de Z.49-ALBATROS.

Om 17 u verlieten de bruikbare Belgische eenheden Saint-Vaast, een konvooi bestaande uit o.a. de H.42-PHARAILDE, de H.41-JACOMINA, de H.63-VICTOR-EMMA, de H.77-GILDA, de Z.67-QUO VADIS, de Z.35-CONSTANT-LEOPOLD, de Z.42-KOMPAS. Om 18 u volgden de JACQUES MORGAN en de NADINE, gevolgd door de redeboot Nr 11.

's Anderendaags 19 juni reden Duitse tanks St.-Vaast binnen om de verlaten vaartuigen te bekijken, terwijl uit St.-Malo 21.474 soldaten ontsnapten.

Het konvooi stevende naar Brest, het groot Franse Marine-arsenaal, arrondissement Finistère. Op 19 juni 's avonds kwam Brest in't verschiet. 6 Franse gevluchte matrozen naderden evenwel per bootje de JACQUES MORGAN en meldden dat Brest reeds in handen van de Duitsers gevallen was, nadat 32.584 man konden ontsnappen. Daarop besloot de Franse gezag-

voerder naar Engeland over te steken, en kwam met beide gewapende treilers op 20 juni omstreeks de middag te Falmouth aan, Zuid-West-Engeland. Er was oorspronkelijk wel wat geharrewar onder de Belgen over het feit dat Brest uitgesloten was. Men mag niet vergeten dat de zeevaart voor dergelijke kleine kusteenheden zovèr in Het Kanaal volkomen vreemd was en ieder nu op eigen verantwoordelijkheid voer.

Na een 45-urendurende pal noordelijke oversteek kwam de meest langzame H.42 te Newlyn-Pensance toe, vermoedelijk als laatste Belgisch vaartuig. De H.40 en de H.73 kwamen te Fowey toe, evenals de Z.2. Andere eenheden liepen naar Dartmouth, naar Brixham; één moest zelfs terug naar een Franse haven daar het tempo voor haar machine te hoog lag, n.l. de Z.42-KOMPAS - 22 ton - 1928 - 75 pk - red. Huysseune.

Hier eindigde voor veel vissers-reders van 18 mei tot 20 juni de maandlange teloorgang van hun vooroorlogse wereld, hun familie doelloos, bezittingen kwijt, hun jarenlange arbeid tot het verwerven van het scheepje dat hier moest opgeofferd worden !



Dat de Britse Imperiale Legerstaf werk maakte van het uit Frankrijk overbrengen van haar legereenheden, hier nog de onverwachte bevestiging van dit feit bij het avontuur van de motortreiler O.191-ANGELE-EMILE dat hier eerder in het Contactblad verscheen bij de loopbaanbeschrijving van motorist, later eigenaar Georges Derycker.

Bij het verlaten van Oostende op 18 mei zou de familie van reder Velghe Emiel over land per autobus naar Le Treport, nabij Dieppe uitwijken en de O.191 zou via de zee hen daar ophalen.

Door omstandigheden buiten hun wil slaagden de opvarenden van de O.191 niet in hun opzet de familie op te halen, daar in iedere haven die aangelopen werd, ze steeds verder zuidwaarts waren getrokken met of tegen hun goesting. Op een gegeven moment was de O.191 hun spoor bijster en ontmoedigd vertrok het vissersvaartuig vanuit de rede van Cherbourg naar Engeland, Weymouth. Uiteindelijk kreeg de O.191 na allerlei administratieve rompslomp de haven Newlyn (Pensance) bijna op het uiterste zuidwestelijke punt van Cornwall. Daar aangekomen kreeg reder Velghe van de Belgische Consulaire agent, dhr B. Stevenson, een brief van de uit het oog verloren familie uit Nantes, Frankrijk, waarin dringend werd gevraagd hen te komen halen om naar Engeland overgebracht te worden.

De O.191 kreeg de toestemming om naar Nantes te varen en de mensen op te halen. Te St.-Nazaire, Bretagne, op de monding van de Loire-rivier aangekomen, was daar de ontruiming van Britse militairen volop bezig, in totaal 57.175 soldaten. Daar ook werd de O.191 gedwongen 200 mensen van het Leger des Heils (Salvation Army) aan boord te nemen om ze op de rede aan boord van een groot passagiersschip over te varen.

Daar hun eigen vaartuigen achter gesaboteerde sluisdeuren lagen, traden de Britten drastisch op en kreeg een destroyer opdracht achteruit varende de deuren te rammen. Wat ook gebeurde !

Na de brede Loire een 78 km stroomopwaarts gevaar te hebben, kwam de O.191 aan de rand van Nantes, dat hevig gebombardeerd werd. Ze kregen met enig marchanderen de familie met haar hebben en houden aan boord en raasden terug naar zee. Ter hoogte van St.-Nazaire werd het vaartuig door Duitse verkenningspantsers beschoten, gelukkig zonder erg.

Bij het verlaten van de Loire-monding werd de Britse LANCAS - TRIA met 5.800 man aan boord door de Luftwaffe tot zinken gebracht.

*

Vanmeetafaan waren er, veelal met min of meer grote aantallen vluchtelingen geladen, vissersvaartuigen waarvan de reders niet veel vertrouwen hadden in een gunstige afloop van het oorlogsgebeuren en dan ook resoluut kozen voor een zovèr mogelijke schuilplaats. Meerdere reders van

van middelgrote eenheden kozen La Rochelle, arrondissement Charante Maritime, als voorlopige basis, aan de grote Golf van Gascogne (de "bay" voor veel vissers), ongeveer in 't midden van de Franse Golf van Gascogne-kust.

Daar waren heel wat collega's aangekomen, o.a. de stalen 0.217-ANDRE-MARCEL - 125 ton bruto - 1936 - 240 pk - red. Verleene K.L.; de stalen 0.345-IRENE-RAPHAEL - 139 ton bruto - 1636 - 300 pk - rederij Ghys-Zonnekeyn; de houten 0.168-JOSEPH-MARCEL - 68 brutoton - 1929 - 150 pk - red. Zonnekeyn-Maes; de houten 0.245-EVOLUTION - 58 brutoton - 1907 - 120 pk - red. Verhaeghe F. en L.; de stalen 0.326-COSTES ET BEL-LONTE (Franse pionier-vliegers Atlantische overtocht) - 109 ton bruto - 1931 - 200 pk - red. Vileyn A.; de stalen 0.122-MARIE-FRANS - 1936 - 75



Belgische hulppatr.-motortreiler ANCRE
D'ESPERANCE - 1 éénponder, 1 mitra.

ton bruto - 200 pk - rederij Viaene J.; de houten N.60, een zeilsmak met 100 pk-motor - schipper Vileyn U.; de stalen 0.300-JONGE FRANS - 100 ton bruto - 1930 - 240 pk - red. Huysseune F.; de stalen 0.306-FRANS-SUZANNE - 107 ton bruto - 1935 - Huysseune Fr.; de 0.263-ELISA - 75 ton bruto - 1935 - 200 pk - red. Viaene J.; de houten 0.128-REINE DES ANGES - 1930 - 68 brutoton - 150 pk - red. Verleene F.

Nagenoeg op alle schepen moest de voedselvoorraad aangevuld worden en 2 mensen

mochten de wal op om daarin te voorzien. De Franse Marine-autoriteiten hielden reeds rekening met naderende wijandelikheden, en de Belgische vaartuigen kregen opdracht vrouwen en kinderen aan de wal te brengen, die buiten de stad La Rochelle werden ondergebracht.

Vanuit het nabije La Pallice namen 2.303 Britten en 4000 Polen de benen. De Belgische vaartuigen kregen toelating om in zee te steken om voor meerdere dagen te vissen. Op 22 juni werd de stad ingenomen door de Duitsers en op 25 juni 1940 tekende Frankrijk de capitulatie. Even voordien konden meer dan 15.000 Polen via Bordeaux en Bayonne over zee ontsnappen.

In de 45 dagen van gevechten verloren de Fransen ongeveer 120.000 gesneuvelden, duidelijk een hoog cijfer voor de korte duur van de strijd. De Duitsers telden 27.034 gesneuvelden, 111.034 gewonden en 18.384 vermisten. Samen met Duinkerke werden in totaal 368.491 Britten en 189.541 geallieerde troepen uit Frankrijk gehaald.

In de loop van de maand juli werden de beste en de krachtigste Belgische eenheden door de Kriegsmarine gevorderd teneinde omgebouwd te worden tot "minensuchboot".

Ook de Duitsers lieten de visvangst in de betrekkelijk veilige Golf van Gascogne toe. In de zomermaanden moest dicht tegen de kust worden gewerkt, in de winter dieper in zee, ongeveer tussen het noordelijke eiland Belle-Ile en ter hoogte van het zuidelijker Bordeaux. De reizen duurden 8 dagen afwisselend voor de bemanning drie reizen varen en drie reizen thuis. Matroos Verleene M. voer er in deze functie op 18 Belgische schepen.

Dat het toch niet allemaal rooskleurig was getuige de ramp met de 0.168-JOSEPH-MARCEL die in de maand december 1941 op een mijn voer

en zonk. Met haar verdween ook haar bemanning, bestaande uit : Nieuwenhuyse Arthur, schipper ; Burgot Julien, motorist; Maes Marcel, matroos; Ghys Albert, matroos ; Van den Berghe Th., matroos; Mouchard Moïse, matroos. Dit waren niet de eerste, en het zouden ook niet de laatste zijn.

Hoe stond de visserijvloot er bij op het einde van het West-Europees treffen. Volgens het Beheer van het Zeewezen, bleek uit een overzicht van de Belgische vissersvloot in juli 1940 gezien van uit Londen:

In thuishaven gebleven: Oostende 1	=1
Vernield te Dieppe : Oostende 6	=6
Vernield te Fécamp : Oostende 1	=1
Vernield te Duinkerke : Oostende 2, Heist 1, Nieuwpoort 2	=5
Opgemerkt te Dieppe : Oostende 7	=7
Opgemerkt te Boulogne : Nieuwpoort 1, De Panne 1	=2
" " La Rochelle : Oostende 11, Nieuwpoort 1	=12
" " Lorient : Oostende 12	=12
" " St.-Vaast : Oostende 2, Heist 6, Zeebrugge 7, Nieuwpoort 6	=21
" " in Spanje : Oostende 2, Zeebrugge 1	=3
Onbekend : O-54+11, H-38+1, Z-37+3, Bl-15+5, N-35+1, OD-8, P-6+9	=223
Engeland: O-157+4, H-33, Z-20, Bl-3, N-9, OD--, P--	=226
Totaal : O-225+15, H-78+1, Z-65+3, Bl-18+5, N-54+1, OD-8, P-7+9	=518

Een telling gedaan op 22 februari 1941 wees aan dat volgend aantal Belgische vaartuigen in Engeland waren aangekomen :

Stoomtreilers	12 op 14
Motortreilers	210 op 471
Open boten	4 op 33
Totaal	226 op 518

Deze cijfers blijken niet te kloppen. In tegenstelling tot 1 vaartuig dat in de thuishaven van Oostende zou gebleven zijn (zeker 2 gezonken in het 1e Handelsdok), bleven er 138, meestal van kleine tonnemaat, over heel de kust verspreid thuis. Wanneer het cijfer 223 onbekende bestemming zou verminderd worden met 138 thuisblijvers, dan lijkt het overschot $223 - 138 = 85$ een meer aannemelijk aantal eenheden met onbekende bestemming.

De Belgische vissersvaartuigen die naar Zuid-Engelse havens liepen, werden door lichte eenheden van de Royal Navy naar Poole, Weymouth en zelfs enkele naar Fowey, gestuurd, waar de passagiers aan de wal werden gebracht om op de trein naar Londen te belanden, en daar dan geholpen werden, o.a. door de leden van het Leger Des Heils (zie ook hoger). Het aantal Belgen dat via allerlei vaartuigen Engeland bereikten, bedroeg een goede 6.000.

De bemande eenheden werden allen naar Dartmouth, graafschap Devonshire, gedirigeerd en moesten daar voorlopig op de Dart-Rivier ankeren.

Dartmouth is een havenstadje van 7.000 inwoners groot, doch in de schaduw van het Koninklijk Intituut voor de Marine, samen met dit van Osborne, op het Eiland Wight, in 1905 gebouwd. Ze dienen voor de opleiding van de adelborsten, eerst 2 jaar te Osborne, daarna 2 jaar te Dartmoth.

Vroeger geschiedde de opleiding aan boord van twee houten 19e eeuwse zeilende oorlogsschepen, die op de Dart voor anker lagen. De gebouwen kunnen 400 adelborsten onderbrengen, de oude "vierdekkers" maar 250.

Een ooggetuige (21 mei 1940): " Daar gingen we voor anker op rivier, die zwart zag van de schepen, waaronder veel Belgische vissers : minstens honderdvijftig vaartuigen bij elkaar. Het leek wel een piratenhol ! "Daar lagen ook Franse en Nederlandse vissersvaartuigen.

Oorspronkelijk werden onze vissers door de Zuid-Engelsen hartelijk ontvangen ; na 28 mei reageerden ze evenwel vijandig.

Na de eerste periode van verwarring werden de Belgische vissersvaartuigen globaal door de Belgische Regering opgeëist, ruwweg rekening houdend met afmetingen, bouw en vermogen, verdeeld over de havens

Fleetwood, Milford Haven, Cardiff, Swansea, Newlyn, Brixham en kon er worden gevist binnen zekere tijden en grenzen. Een 1.200-tal vissers met hun familie's, vormden samen een groep van 3.500 landgenoten, verdeeld over de Zuid-West-Engelse havens.

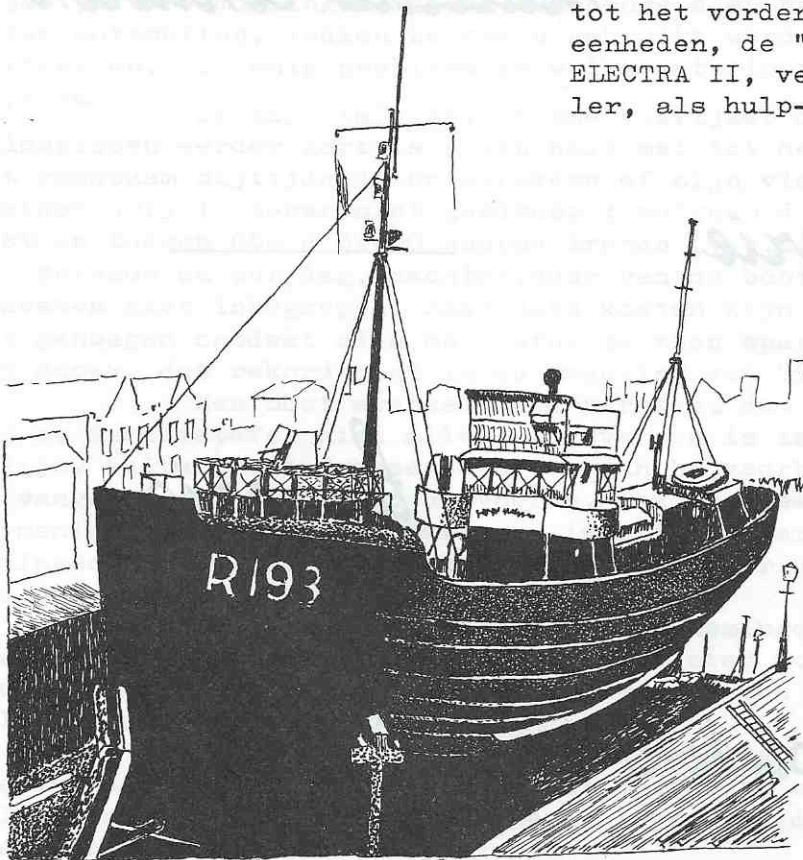
Nu Groot Brittannië in Europa alleen stond, stegen de noden aan allerlei materieel voor de Royal Navy op aanzienlijke wijze, ook aan kleine eenheden. De toevloed van buitenlandse vissersvaartuigen (Franse, Belgische, Nederlandse, later van de Zuid-Afrikaanse en Canadese Marine) bleek voor de Britten onverwacht gunstig. Een gedeelte ervan werd in "time-charter" te huur gegeven aan de Britse Admiraliteit, onder bevel van admiraal Preston, directeur van de "Small Vessels Pool".

Daar de nood acuut was ging de Royal Navy reeds in mei over

tot het vorderen van twee geschikte eenheden, de "steenoude" (1904) ELECTRA II, vermoedelijk geen treiler, als hulp-patrouillevaartuig, en de O.225-GUIDE-GAZELLE (ex-GUIDO GEZELLE) (zie hoger) als ballonversper-ringschip.

In de maand juni waren het er 10 :

de stalen O.347 - CYRIEL VERSCHAEVE - 114 brutoton - 1936 - bij de havendiensten ; de stalen O.124-DE HEILIGE FAMILIE - 114 ton bruto - 1935 - bij de havendiensten ; de stalen O.327-HENDRIK CONSCIENCE- 90 ton bruto -1931- hulppatrouillevaartuig, in 1942 naar het "Ministry of War Transport" ; de stalen O.291-JORDAENS - 74 ton bruto - 1929- ballonversperrings-



De Belgische motortreiler hulppatrouilleschip ADRONIE-CAMIEL - 1 éénponder - 4 mitra.

schip; de stalen O.320- MOED EN WERK - 108 brutoton - 1931 -Dan-boeien - legger ; de B.2-SIRIUS - 91 ton bruto - 1931 - hulppatrouilleschip, opgelegd sedert december 1941 ; de stalen O.324-SONNY BOY - 83 brutoton - 1931 - havendienst ; de houten N.64-STRIJD VOOR CHRISTUS - 73 ton bruto- 1938 - hulppatrouillevaartuig , op 4/1942 naar "Ministry of War Transport" ; de houten O.302-SUZANNE-ADRIENNE - 82 brutoton - 1931 - hulppatrouilleschip, op 11/1943 naar Ministerie van Luchtvaart ; de stalen O.310- ZEE-meeuw - 100 ton bruto - 1930 - onderzeebootbestrijding, verloren op 21-9-1943, door botsing, later geborgen.

(wordt vervolgd)

Trouwe Lezer,

We deden ons best om deze geschiedenis zo waarheidsgetrouw mogelijk op te stellen .De vele documenten die werden geraadpleegd waren ook niet steeds in overeenstemming met elkaar,voornamelijk inzake aantallen. We maken dus geen aanspraak op absolute waarheid. Daarvoor onze eventuele verontschuldigingn .

R. Decler