

# neptunus

revue navale bimestrielle  
tweemaandelijks marinetijdschrift



ce périodique naval belge est bimestriel  
les six numéros de l'année s'obtiennent  
par abonnement en versant au moins  
120 fr

**ccp 1755**

**société générale de banque ostende**  
**compte : 40.07.79 - neptunus**  
le tarif des abonnements est repris en  
dernière page  
toute la correspondance doit être  
adressée à

**neptunus - b.p. 17. ostende 1**

dit Belgische marinetijdschrift is tweemaandelijks, de zes nummers van het  
jaar kunnen bekomen worden door overschrijving van minstens 120 fr op :

**pcr 1755**

**generale bankmaatschappij oostende**  
**rekening 40.07.79 neptunus**

het tarief der abonnementen wordt op  
de laatste pagina hernoemd  
alle briefwisseling moet worden gericht  
tot

**neptunus p.b. 17 oostende**

# **nep**

les articles, les études  
et les informations de ce numéro  
ont été rassemblés par

hebben de studies, artikelen  
en informaties van dit nummer  
verzameld

presentatie en opmaak van  
présentation et mise en page de

20 jaar  
zm fn  
20 ans

66  
3

tunus

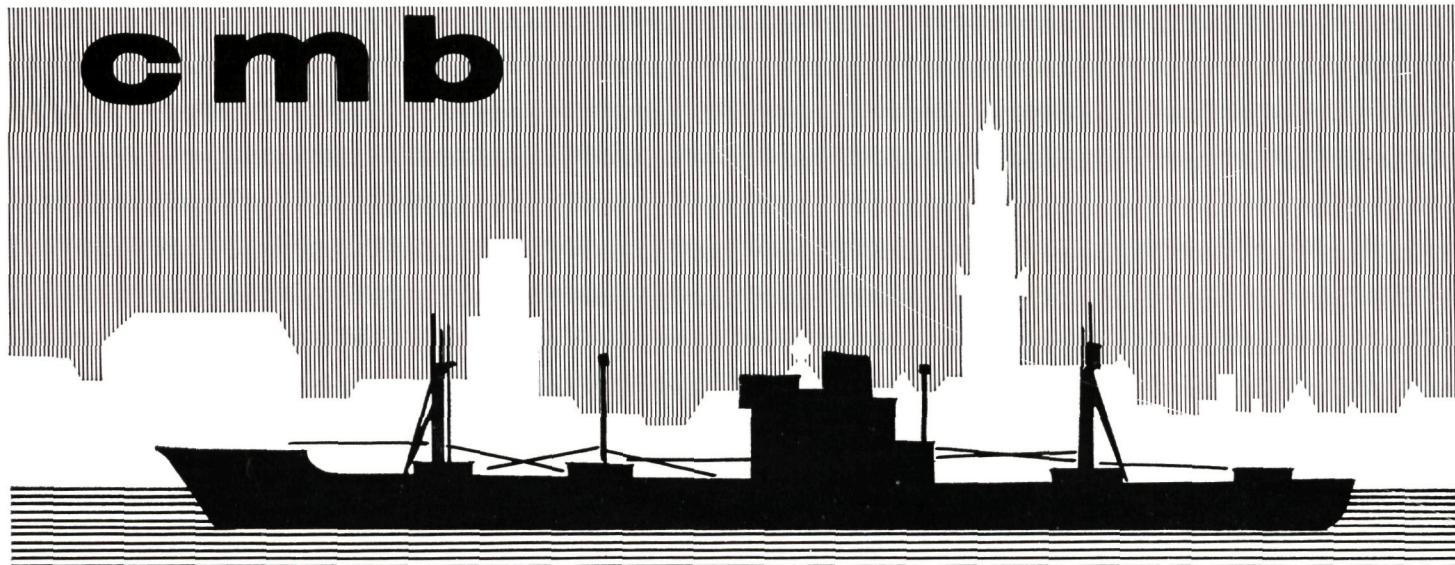
r. prigneaux - w. goethals - m. dubois  
m. vandenbergh - l. decoster

l. decoster.

neptunus 1966 3 p. 1-64 - oostende - aug. 66

ANVERS : AFRIQUE \* AMERIQUES \* ASIE MINEURE

**cmb**

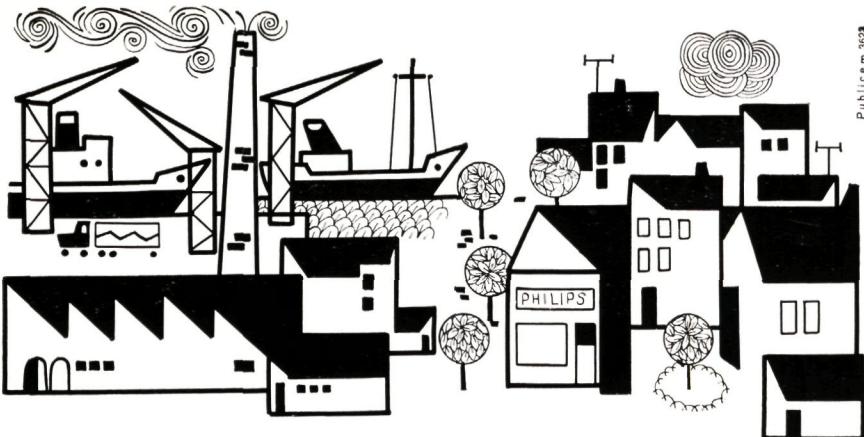


agents-gérants : • AMI • St. Katelijnevest, 61 ANVERS

essence esso extra benzine

mettez un tigre dans votre moteur - stop een tijger in uw tank





**CONFRONTATION!** D'un côté, le progrès industriel et ses nouvelles techniques... PHILIPS lui apporte la perfection de ses équipements industriels. De l'autre, le confort et les loisirs accrus... PHILIPS y contribue par des appareils nouveaux et raffinés. De chaque côté : un nom : PHILIPS... c'est plus sûr !



**CONFRONTATIE!** Aan de ene kant industriële vooruitgang en nieuwe technieken... PHILIPS' bijdrage is de perfectie van zijn industriële uitrusting. Aan de andere kant komfort en meer vrije tijd... PHILIPS verleent zijn medewerking door nieuwe, ingenieuze apparaten. Altijd en overal : een naam : PHILIPS... steeds betrouwbaar !

**par sympathie**

**uit sympathie**

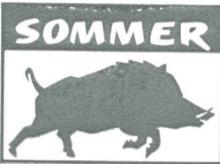


# tapisom

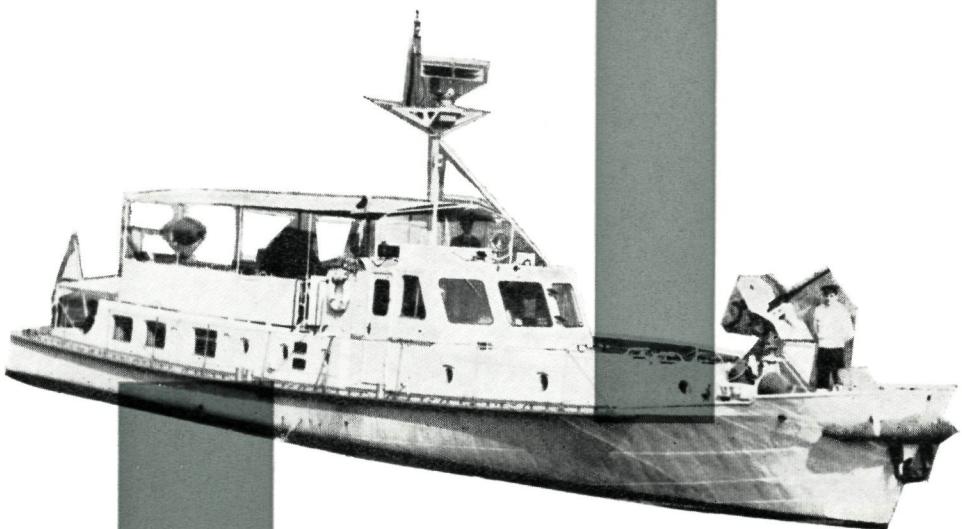
# tapiflex

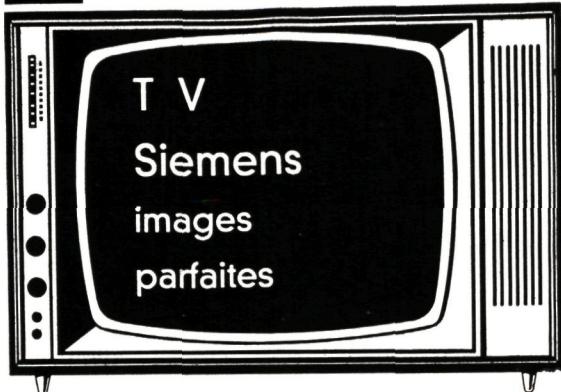
caselith national-péruwelz

c'est un  
dans votre bateau



- il ne pourrit pas
- il ne glisse pas
- il ne s'use pas
- il ne s'effiloche pas





**technique  
d'avant-garde**



Demandez documentation auprès de

**S. A. SIEMENS N. V.**

Bureau de Charleroi  
4, rue du Beffroi, Charleroi  
Téléphone 32.22.30

La voie directe et agréable vers l'Angleterre  
**RENSEIGNEMENTS, DOCUMENTATION, etc. :**

Agences de voyages et clubs automobiles agréés,  
Service des Paquebots à Ostende-Quai. (tél. 776.01)

**oostende**

**dover**



De korte en aangename zeeweg naar Engeland  
**INLICHTINGEN, DOCUMENTATIE, enz. :**

Erkende reisagentschappen en automobielclubs,  
Dienst der Paketboten te Oostende-Kaai (tel. 776.01).

# SIGNAAL À TRAVERS LES OCÉANS



Les équipements SIGNAAL, installés à bord de ces 166 vaisseaux,  
fournissent à leurs commandants les services de contrôle  
et de commande les plus modernes

Systèmes de radar, de contrôle de tir, de traitement d'information, de service de contrôle du trafic aérien  
**N.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN HENGELO HOLLANDE**

## sommaire

## inhoud

neptunus gaat prat op zijn volledige politieke en confes...  
neptunus se targue d'une totale indépendance dans les...

Il y a un an, le 20 juillet la Princesse Paola nous promettait une photo récente.

Cette année, le 20 juillet cette photo ornait le stand Neptunus à l'Exposition de la Force Navale.

Het is een jaar geleden dat Prinses Paola ons een foto beloofde.

Dit jaar, op 20ste juli, versierde deze foto de stand Neptunus op de tentoonstelling van de Zeemacht.



onafhankelijkheid  
s politiques et confessionnels



en juillet à Ostende; la fête nationale et celles du  
20ème anniversaire de la F.N.

**échos du numéro «special congo» 3.65**  
**weerkank van ons speciaal nummer 3.65.**

● la défense de l'embouchure du fleuve Congo  
verdediging van congomonding  
général e.v. e. janssens

● ventje... tanga maye

militaire marines (feb-juli) l. hoornaert

20 jaar reserve r.p.

commodore petitjean

le personnel - het personeel

mouvements de la flotte - bewegingen van onze vloot

de belgische oorlogsschepen

les navires de guerre belge r. van noeyen

- artevelde
- zinnia
- d'Entre casteaux
- torpilleurs «Wielingen»



# juli te oostende en juillet à ostende

Tout avait été prévu, programmé, minuté et répété pour que le 21 juillet et les journées voisines commémorent à Ostende, la naissance - il y a 136 ans - de notre Nation et, celle il y a 20 ans, de notre Force Navale.

Bruxelles livré aux bulldozers le commodore Lurquin et l'Etat-Major proposèrent la côte comme cadre des fêtes de juillet.

Il avait fallu tenir compte du trafic incessant des malles - 19 prévues dans l'après-midi du 21 - le défilé naval s'étant de ce fait transformé en revue; de la marée pour les évolutions du tout nouveau Godetia qui recevrait S.M. le Roi et les autorités; du trafic aérien dans lequel s'immiscaient quelques 140 avions militaires; des touristes et des problèmes de parking; des possibilités de logement pour les troupes et les musiques; des routes à immoler aux chars...

Bref, tout une organisation éphémère était née de la collaboration des représentants de la Cour et des divers ministères, des Forces Armées, de la Force Navale et de la Ville d'Ostende.

Le 18, les musiques militaires de France, des Pays-Bas, d'Allemagne et de chez nous investissent le quartier Mahieu, les 4 chevaux et les poids lourds cèdent leurs garages aux chevaux de l'Escorte Royale, les blindés bivouaquent près de leurs chars.

Le 19, les répétitions de la musique et de la flotte alternent avec les ultimes préparatifs. Aux Galeries Royales, en front de mer, l'Exposition de la Force Navale attend l'heure du vernissage.



Le 20, Ostende se réveille avec le mauvais présage d'un soleil trop matinal. A 11h sur la digue de mer, le commodore Lurquin, inaugure la première partie du programme particulier à la Force Navale : l'Exposition 1966. Pendant 10 jours malgré les averses locales et quotidiennes des milliers de touristes de toutes nationalités parcoureront les salles magnifiques, s'intéresseront aux documents exceptionnels que le Musée de la Dynastie et les Archives du Royaume ont bien voulu nous confier.

Trois thèmes sont développés dans cette exposition. Les 20 ans, la Force Navale aujourd'hui, la Famille Royale et la Marine de guerre.

Les 20 ans : se sont les rares objets de notre passé maritime trop méconnu. La Force Navale d'aujourd'hui : ce sont les instruments bizarres de la Recherche scientifique, les travaux océanographique en mer du Nord, d'incessante

Alles was nauwkeurig voorzien, ingericht, gepland, en herhaald om tijdens de periode van de 21 juli te Oostende op grootse wijze de nationale feestdag te vieren, het 136-jarig bestaan van onze natie en het 20-jarig bestaan van de Zeemacht.

Iedereen wist dat de Brusselse straten en lanen het rijk der bulldozers waren; commodore LURQUIN en de stafzeemacht hebben dan ook voorgesteld dat de kuststede als kader zou dienen voor de juliefeesten.



foto c. adam

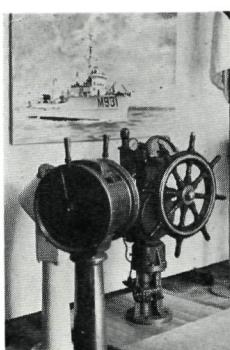
Men moest rekening houden met het onophoudend heen en weer varen van de mailboten - 19 waren er voor de namiddag van de 21ste juli voorzien - Het vlootdefilee werd derhalve in een revue omgevormd; men mocht het getij niet uit het oog verliezen voor de receptie aan boord van de Godetia, die de Koning en de hoogste overheden aan boord zou ontvangen; in de lucht moesten 140 militaire vliegtuigen zich akkoord stellen met het gewone luchtruim; toeristen brachten parkingproblemen mede; de troepen moesten worden gehuisvest en gevoed; de pantsers mochten de straten niet beschadigen...

Ja, een enorme organisatie werd op de been gesteld, en deze was het resultaat van de medewerking van het Hof, de verschillende ministeries, de strijdkrachten, de zeemacht en de stad Oostende.

Op 18 juli komen de militaire muziekkapellen van Frankrijk, Nederland en uit ons eigen land de kazerne Mahieu binnengerukt; de kamions staan hun plaats af aan de paarden van de koninklijke escorte, de pantsertroepen richten hun bivak op in de onmiddellijke nabijheid van de pantsers.

11

Op 19 juli worden de laatste voorbereidseisen getroffen, terwijl de muziekkapellen hun repetitie uitvoeren en de vlootparade herhaald wordt. De koninklijke gaanderijen op de zeedijk hebben de tentoonstelling van de zeemacht onderdak verleend : de opening is nabij.



lutte contre les mines; ce sont aussi les loisirs avec l'incroyable maquette d'une frégate du XVIII<sup>e</sup> siècle, dont nous reparlerons et que le premier-maître Lebrun construit depuis trois ans, avec les radio-amateurs dont la station de radio emplissait l'exposition de contacts lointains.

Notre collaborateur et ami le dessinateur Carlo Adam se permettait lui, de vivre la Force Navale de demain avec le A 961 qui va naître cette année. Il y avait encore Inforsermi et «Nos Forces» avec son numéro spécial sur le Godétia.

Une ancre géante en fer forgé surmontée d'une couronne royale servait de support généalogique à la Famille Royale, autour d'elle étaient rassemblés les témoignages de l'attention constante de nos souverains pour la Marine Militaire. Et en face, ce 20 juillet encore, mer belle et beau soleil pour les unités au mouillage qui bordent la plage de Middelkerke à Ostende. Mais le «weather forecast» n'est guère enthousiaste. Dans l'après-midi, l'escorteur d'escadre 820 USS RICH rejoint son poste d'invité et les bérêts blancs s'entraînent au triple «Hoeree» traditionnel...

Le soir, les lourds nuages gris s'étaisent et crèvent sur Ostende et noient le tap-toe des huit musiques militaires. Neptune placera les fêtes sous le signe de l'eau; malgré l'attention touchante, nous aurions préféré le signe du soleil...

21 juillet : Fête Nationale, Ostende se secoue des pluies nocturnes et la Mer du Nord roule les dragueurs au gré des vagues.

A Bruxelles, se déroule le traditionnel Te Deum; Ostende connaît les cérémonies similaires et l'hommage aux Marins sous un soleil timide. Vers midi le temps change : le vent force au Noroit 6 à 7 beaufort «increasing to 8» comme pour confirmer le bulletin météorologique. La mer est dure et la marée monte. A 12.15 h, le CVP Van Dijck qui est allé se rendre compte de la tenue des navires en ligne doit ordonner au Kamina et au USS Rich de ne pas quitter Zeebrugge. A 12.50 h, le Commodore Lurquin fait annuler le programme naval : le trajet en mer du Godétia avec les autorités et la presse ne peut se pratiquer en toute sécurité. Le journal parlé de 1300 h diffuse le communiqué : «Le Roi ne passera pas les navires en revue; la revue navale est supprimée». Quelques heures plus tard il en sera de même pour le défilé aérien.

1600; la marque royale monte au mât du Godétia et pendant une heure le Roi et le Prince Albert visiteront ce nouveau bâtiment, de la passerelle à la salle des commandes en passant par le carré et le bloc opératoire.

Alors qu'il fait chaud et bon à Bruxelles, la Drache Nationale se déverse sur les 3500 hommes du défilé des troupes qui se sont massés les longs des boulevards. Les navires rentrent au port.

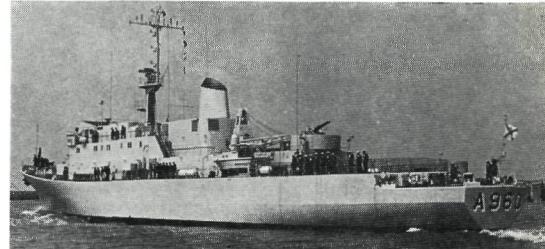
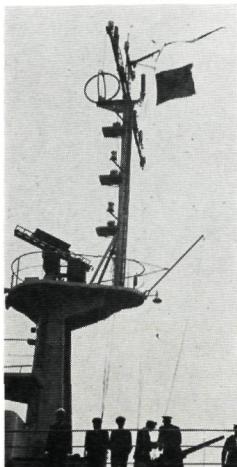
A 1700 le Roi quitte le bord et reçoit l'hommage des 21 coups de canon, impressionnée, la pluie cesse. Le défilé militaire commence sous un ciel de novembre et orné d'une guirlande de parapluies.

Dès la fin défilé, les écluses célestes s'ouvriront de nouveau et le second tap-toe des musiques de marines devra se réfugier sur le minuscule kiosque de la place d'Armes.

Ironique, le soleil brillera le 23 alors que les fêtes de juillet se terminent avec une démonstration des plongeurs-démineurs dans le bassin du Mercator, et un Bal des Equipages le soir. La pluie n'aurait rien pu y changé...

foto adam c

Koninklijk paviljoen  
21 juillet 1600, la marque royal



de Godetia op 20 juli  
le Godetia le 20 juillet

les parapluies  
d'ostende où novembre  
en juillet  
novemberijd in juli



de eer aan boord voor de Koning  
en Prins Albert

les honneurs du bord au Roi  
et au Prince Albert



13



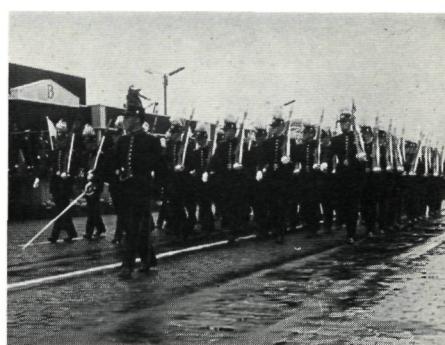
le CPV Van Dijck et Mr Poswick Ministre de la Defense Nationale

CPV Van Dijck en Mr Poswick Minister van Landsverdediging



le bouquet final des hommes-grenouilles  
apotheose bij een duikersdemonstratie

stoïques sous le déluge - manhaftig blijven spijs de regen



l'ERM devant la tribune Royale  
HMS gaat de Koninklijke Tribune voorbij

l'arrivée du centre de formation, entre deux averses  
afwisselend regenbuien en opklaringen - het centrum voor  
Marine-vorming trekt voorbij



De 20 ste ontwaakt Oostende onder het slecht voorteken van een al te vroege zon. Om 11 uur huldigt commodore Lurquin het eerste deel in van het programma dat specifiek aan de zeemacht eigen is : de tentoonstelling 1966. Niettegenstaande de plaatselijke regenbuien worden de prachtige zalen dagelijks, en 10 dagen aan één stuk, door duizenden toeristen van allerhande nationaliteiten bezocht; uitzonderlijke documenten uit het museum van de dynastie en het riksarchief oogsten veel bijval. Drie thema's worden erin ontwikkeld. Het 20 jarige bestaan; de zeemacht nu; de koninklijke familie en de oorlogsmarine. Het zijn de zeldzame voorwerpen van ons maritiem verleden dat te weinig gekend is. Het wetenschappelijk onderzoek, de oceanografische opzoeken in de Noordzee, de nooit ten einde komende strijd tegen de mijnen. Het zijn ook de ontspanningsmogelijkheden, met de ongelooflijke makette van een achtentiende eeuws fregat, waarover wij het nog zullen hebben, en die eerste meester Lebrun sinds drie jaren bouwt; met de radio amateurs waarvan het radiostation de zalen met verre contacten vulden. Onze medewerker en goede vriend Carlo Adam waagde de zeemacht van de toekomst te schetsen met de A 961 die dit jaar van stapel zal lopen. Hierbij kwamen nog Infosermi en «Onze Macht» met zijn speciaal nummer over de Godetia.

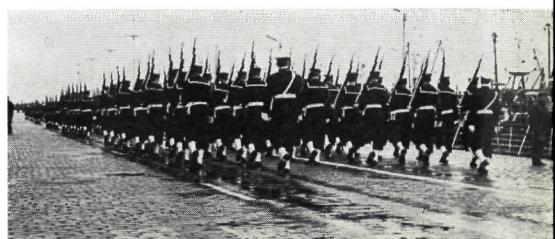
Een gigantisch ijzeren anker met het koninklijk embleem bekroond diende als steun voor de stamboom van de koninklijke familie, rondom dewelke de getuigenissen verzameld waren van de bestendige aandacht door onze vorsten aan de oorlogsmarine gewijd.

Bij valavond spreiden zich de zware en donkere wolken over Oostende; zij barsten in regen los en verhinderen de taptoe van 8 militaire muziekkapellen. Neptunus zou de feesten onder het teken van het water plaatsen... 21 juli : Nationale feestdag. Te Brussel gaat het traditioneel Te Deum door; Oostende kent dezelfde plechtigheden en de huldiging van de zeelieden gebeurt onder een schuchter zonnetje. Rond de middag verandert het weer; de wind blaast 6 à 7 Beaufort, «increasing to 8». De zee is ruw en het getij stijgt. Om 12 h 50 laat Commodore Lurquin de vlootparade aflasten : het reisje van de Godetia met de overheid en de pers aan boord, kan voor de passagiers niet in volle veiligheid geschieden. De Koning zal de vloot niet schouwen; enkele uren later gebeurt hetzelfde voor de luchtparade. 16 h. De Koninklijke kleuren worden aanboord van de Godetia gehesen en één uur lang bezoeven de Koning en Prins Albert het nieuwe schip, van de brug tot de commandozaal, zonder de wardroom noch de moderne operatiezaal te vergeten. Terwijl te Brussel de zon schijnt, stort onze nationale regenbui zich op het 3.500 man sterke troependefilee neer. Om 17 h verlaat de Koning de Godetia en wordt met 21 kanonschoten gehuldigd. Het troependefilee begint onder een novemberhemel, en wordt door een regenschermfestival begroet.

Ironisch genoeg zal de zon de 23 ste juli in volle glorie schijnen, terwijl de julifeesten tot hun einde komen met een demonstratie door de duikers-ontmijnersploeg in de Mercatorkom en een Bemanningsbal 's avonds. De regen zou er niets meer aan veranderd hebben...

I. d.

la fin d'un défilé  
exit...





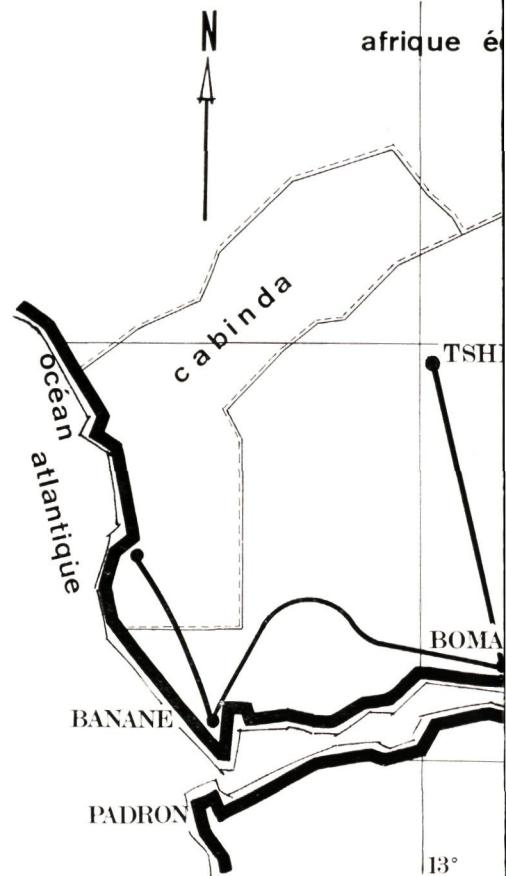
alfo

Het speciaal nummer dat wij verleden jaar aan de Congolese zeevaartproblemen wijdden heeft ons over gans het jaar een belangrijke briefwisseling bezorgd. Wij kunnen onmogelijk alle bijzonderheden verstrekken, alle artikels publiceren die ons werden opgestuurd. Wij hebben het nochtans interessant gevonden twee van de ons ingezonden stukken te laten verschijnen, daar hun maritiem aspect het dossier dat wij hadden opengeslagen, goed vervolledigt.

Le numéro spécial consacré l'an dernier aux questions maritimes du Congo nous a valu, tout au long de l'année, un courrier abondant. Nous ne pouvons ouvrir nos colonnes à toutes les précisions, à tous les articles qui nous sont parvenus. Cependant nous avons cru intéressant d'en publier deux qui par leur aspect maritime complètent le dossier que nous avions ouvert.

I.d.

## LA DEFENSE

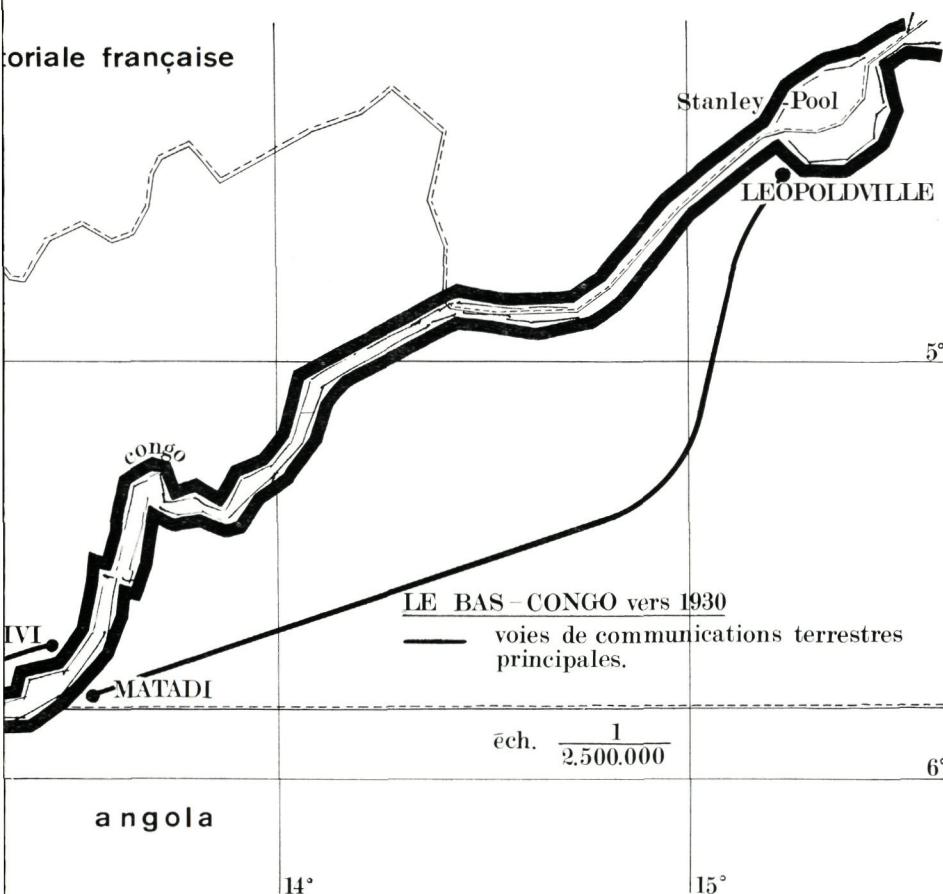


## e. janssens

général e. r.

Les marins connaissent bien cette embouchure majestueuse qui débute vers la mer une masse énorme d'eau douce en y traçant, en surface, une bande brûlante qui va jusqu'à vingt kilomètres des côtes, et en profondeur, un sillon qui s'en va plus loin encore dans les fonds de l'océan. Le fleuve Congo déverse dans l'Atlantique 30.000 mètres cubes d'eau en une seule seconde en juillet et atteint son débit maximum avec 60.000 mètres cubes à la seconde en décembre.

# L'EMBOUCHURE DU FLEUVE CONGO



Les lèvres de l'embouchure sont, au sud, la pointe portugaise du Padron, et, au nord, la pointe congolaise de Banane. Entre ces deux lèvres, il y a dix kilomètres d'eau.

Les Portugais, avec Diego Cao, découvrirent en 1482 cette prestigieuse embouchure et débarquèrent sur la rive sud, à la pointe du Padron, où ils plantèrent une stèle de pierre, gravée aux armes du Portugal et surmontée d'une croix. Si l'on sait qu'un tel monument s'appelle en portugais Padrao, on comprend pourquoi la pointe qui en fut ornée prit le nom de pointe du Padrao, puis de pointe Padron.

Mais le grand fleuve qui se cachait en amont de l'embouchure, et que les Portugais appelaient Zaïre, garda son mystère jusqu'en 1485. A cette époque, le portugais Diego Cao revint en ces lieux et, avec trois caravelles, remonta le courant jusqu'à l'endroit qui devait un jour s'appeler Matadi.

Au cours des siècles, diverses incursions étrangères eurent lieu dans l'estuaire du fleuve, mais c'est en août 1879 que, de Banane, Stanley remonte le Zaïre avec une petite flottille d'embarcations diverses qui emportent treize Européens et cent quarante-cinq Africains. Stanley arrive ainsi à hauteur du futur Matadi et fonde, sur la rive nord, la première station belge d'Afrique, Vivi, qui en est aussi la première fortification, puisque cette station était fortifiée. Signalons en passant que nous devrions dire que Vivi est la première station du Comité d'Etudes du Haut-Congo, mais ce comité c'était Léopold II, et Léopold II, c'était la Belgique.

Notre propos est de rappeler comment cette partie du fleuve Congo, qui va de Vivi à Banane, a été organisée pour sa défense depuis 1885, époque de la proclamation du premier Etat Indépendant du Congo, jusqu'en 1960, date de la proclamation du second Etat Indépendant. Il s'agira ici du passé et non du futur, d'histoire et non de projets.

comptoir hollandais de Banane - 1830



Dans une première partie, nous décrirons les lieux, dans une seconde, nous traiterons des actes, des actes militaires posés en vue d'assurer la défense du bas-fleuve.

# 1. les lieux

## Mais quel est ce fleuve ?

C'est l'artère vitale de l'énorme pays qu'est le Congo, auquel il a donné son nom, après lui avoir donné son unité géographique.

Gigantesque, il parcourt la cuvette centrale de l'Afrique sur plus de 4.000 kilomètres, absorbant l'eau de cent affluents, recueillant les pluies alternées du Sud et du Nord de l'équateur, unissant des centaines de milliers de riverains navigateurs, nourrassnt des millions de pêcheurs. Tantôt majestueux et grave, il s'étale sur des surfaces énormes; tantôt impétueux et violent, il bondit aux travers de rapides resserrés. Sombre sous un ciel de tornade, il est éclatant sous le soleil, présentant selon l'heure, le jour, l'endroit et la saison, des aspects sans cesse différents mais toujours beaux.

Un livre ne suffirait pas à le décrire, aussi ne pouvons-nous ici le traiter avec les honneurs qu'il mérite et devons-nous, pour nous limiter à notre objet, nous contenter d'en décrire l'embouchure.

Après Léopoldville, le fleuve, ramassant toutes les monts de Cristal, lutte pendant 350 kilomètres contre les roches, saute plus de 30 chutes et rapides, pour arriver à Matadi, à une altitude inférieure de 260 mètres à celle de Léopoldville (Kinshasa). A Matadi, il se trouve, aux mortes eaux, à l'altitude moyenne de 7,5 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer et, aux vives eaux, à l'altitude moyenne de 15,5 mètres. C'est à Matadi que nous allons prendre le fleuve pour l'étudier jusqu'à son embouchure, afin de mieux connaître ce bief maritime qui va de Matadi à Banane et qui s'étend, le long de la ligne de navigation, sur 137 kilomètres, un peu plus que la distance qui sépare Bruxelles d'Ostende.

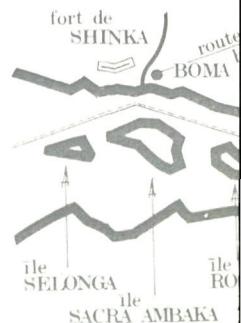
19

Entre Matadi et Banane, on distingue trois tronçons : rocheux, étroit et resserré, va de Matadi à l'île des rocheux, étroit et resserré, va de Matadi à l'île des Princes (50 kilomètres); le tronçon divagant s'étale de l'île des Princes à la Pointe Ecossaise (60 kilomètres) et le tronçon profond court de la Pointe Ecossaise à l'océan (27 kilomètres).

## le tronçon rocheux

Voyons d'un peu plus près chacun de ces tronçons. En amont de Matadi, les rapides empêchent les navires de remonter le fleuve. En aval, après avoir quitté le port dont les quais s'étirent sur plus de mille mètres, avec un mouillage minimum de 8 mètres, nous naviguons dans un couloir unique, large d'environ un kilomètre et bordé de rochers et d'écueils. Le cours du fleuve n'est pas rectiligne et les changements brusques de direction forcent le navigateur à être d'autant plus attentif que les coudes impriment des remous à la masse d'eau. Nous traversons ainsi le Chaudron d'Enfer, où les remous deviennent tourbillons, puis, après quelques changements de cap et en évitant des îles rocheuses, nous passons au sud de l'île des Princes.

Au thalweg du tronçon rocheux, la profondeur d'eau a varié de 25 à 30 mètres.



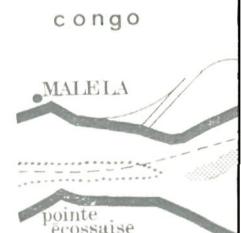
## le tronçon divagant

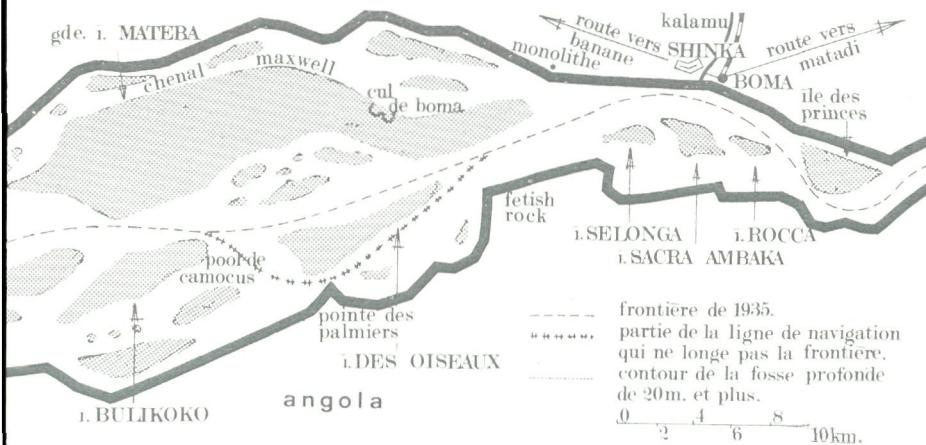
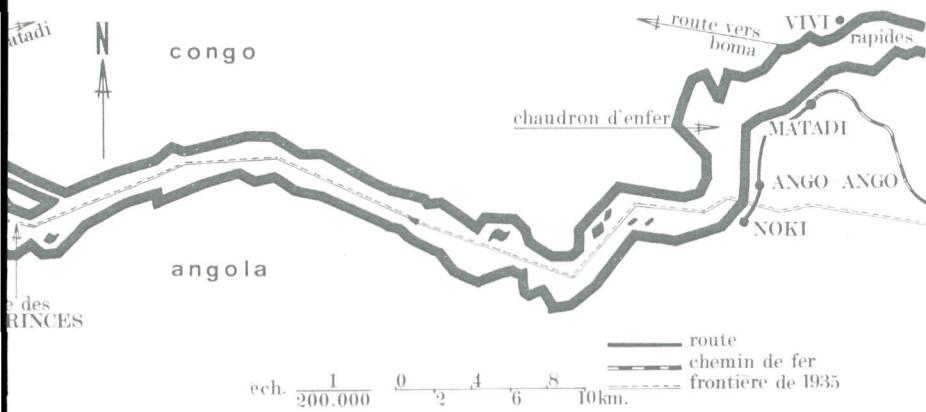
A partir de l'île des Princes, le fleuve s'élargit, les fonds se relèvent, les rives sont moins agressives. Toujours en descendant le cours d'eau, après avoir contourné l'île des Princes, nous arrivons devant Boma, au méridien duquel le fleuve a déjà près de 5 kilomètres de large et commence à s'encombrer d'ilôts. Devant Boma émergent les îles Rocca, Sacra, Ambaka, et Selonga.

Boma, qui fut la capitale du Congo de 1886 à 1930, est restée un port important avec ses quelque 200 mètres de quai à 8 mètres de mouillage minimum. Boma est reliée, par la route, à Banane et au bac de Matadi; par un chemin de fer à voie étroite, à Tshela, capitale du Mayumbe.

Après Boma et ses quais, nous apercevons à tribord le mamelon qui supporte le fort de Shinkakasha et lui donne un commandement de 40 mètres sur le plan d'eau.

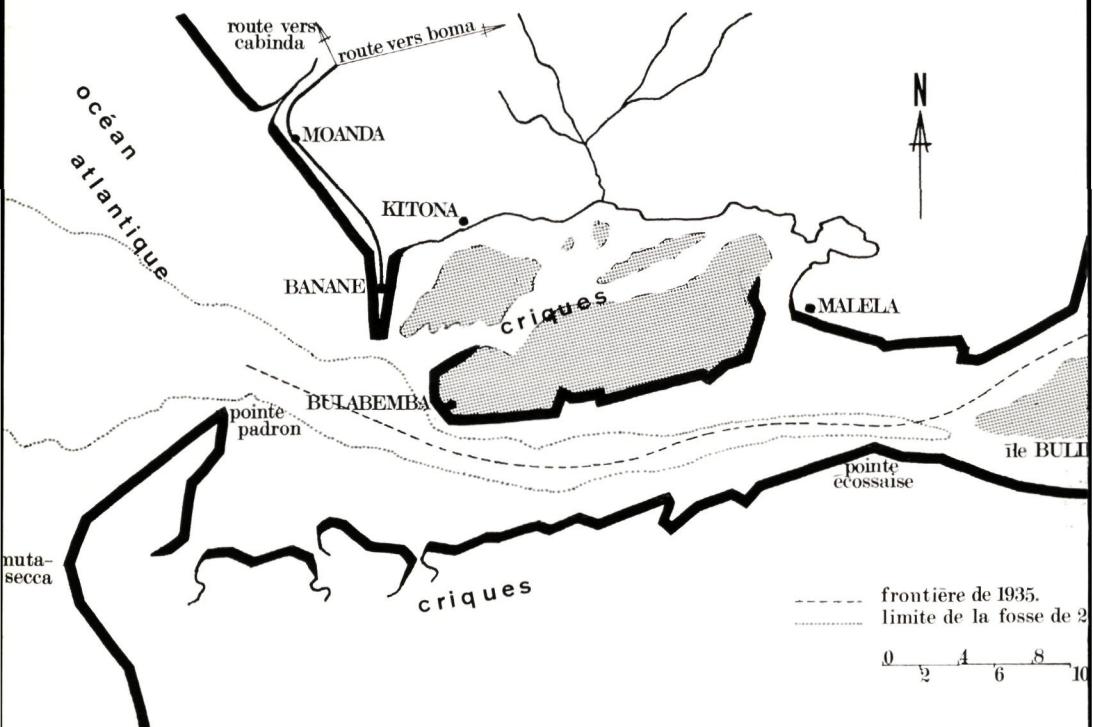
La route de navigation que nous suivons est la route actuelle. N'entrons donc pas dans le chenal Maxwell, mais dirigeons-nous vers le sud-ouest pour passer entre la grande île Mateba (à tribord) et Fetish Rock (à bâbord). Les collines s'éloignent des rives, le paysage s'élargit, mêlant, à l'avant-plan, l'eau, la végétation et les plaines, tandis qu'à l'arrière-plan s'arrondissent des élévations ayant parfois des formes bizarres comme le Monolithe (ou doigt de Dieu) et le Cul de Boma, identifiable par deux formes rondes et rapprochées. Des borassus et des baobabs coupent l'horizon.





Les îles, de plus en plus nombreuses, ne sont plus rocheuses mais alluvionnaires; leurs contours changent avec la montée et la descente des eaux, provoquées par la marée - qui fait sentir ses effets jusqu'à quelques kilomètres en amont de Boma - et par les crues de mai et de décembre.

Sur toute la longueur du tronçon divagant, de Fetish Rock à la Pointe Ecossaise, la navigation est difficile car les bancs de sable sont nombreux et mouvants. Aussi doit-on draguer la passe qui contourne actuellement l'île des oiseaux par le sud, traverse le pool de Camoëns, longe l'île Bulikoko par le nord et arrive à la Pointe Ecossaise. Quoi qu'il en soit, le mouillage a toujours dépassé huit mètres.



La Pointe Ecossaise franchie, le fleuve n'a plus qu'un bras profond qui mène à la mer, en augmentant sans cesse de profondeur. Mais, si ce bras est unique et visiblement marqué par deux murs de palétuviers, il n'en est pas moins bordé, tant au Nord qu'au Sud, par une zone de criques constituée par un dédale d'îles sans relief, fréquemment submergées et séparées par des canaux inextricables, encombrés d'une végétation semi-aquatique.

La zone des profondeurs supérieures à 20 mètres est indiquée sur le plan ci-dessus. Elle se rapproche lentement de la rive septentrionale pour se redresser brusquement à hauteur de Bulabemba, défiler devant la pointe de ce nom et piquer ensuite, plein avant, dans l'Océan.

Franchissons également l'alignement Banane - Padron, prenons le large et retournons-nous pour admirer la côte. De la gauche vers la droite, c'est-à-dire du Nord au Sud, la côte nous apparaît sous la forme d'une falaise, parfois rouge, parfois jaune, parfois coupée, comme à Moanda. Cette falaise s'atténue pour se fondre au Nord de Banane en banc de sable, plongeant dans l'eau et constituant, en prolongation de la pointe de Banane, le banc Stella. Au-delà des falaises s'étalent de beaux plateaux sur l'un desquels la Belgique a construit une base aéro-navale au Nord de Kitona. Notons que les 37 kilomètres de côte congolaise ne sont pas accessibles aux bâtiments de mer, du fait des hauts-fonds de sable qui la protègent, tandis que la côte portugaise, au sud de la pointe Padron, peut être approchée de très près, vers Muta-Secca par exemple.

Avant de quitter ces lieux, disons encore que Banane est un port intéressant, qui offre dans sa baie aux fonds de 5 à 9 mètres un abri aux navires, et dont le quai assure, à marée basse, un mouillage de plus de 4 mètres.

## 2. la défense du bas-fleuve

Nous consacrerons la présente étude à la période qui va de 1885 à 1960 et nous signalerons tout de suite que la défense du bas-fleuve a dû être envisagée de manières différentes selon les époques qui se succéderont.

Au début de l'Etat Indépendant de Léopold II (1885), il s'agissait de s'opposer aux prétentions portugaises, prétentions qui englobaient non seulement tout le bas-fleuve, de Matadi à Banane, mais aussi les territoires riverains, tant au Nord qu'au Sud.

Sous le régime belge, c'est-à-dire à partir de 1908, le problème était d'empêcher, en temps de guerre, les navires ennemis de forcer l'estuaire et d'atteindre ainsi Boma ou Matadi, en y débarquant ou non des troupes; cette éventualité s'est précisée au cours des guerres 1914-1918 et 1939-1945.

A partir de la deuxième indépendance congolaise, celle de 1960, la République démocratique du Congo n'a manifesté jusqu'à ce jour aucune tendance particulière en ce qui concerne la défense du bas-fleuve.

### de 1885 à 1908

Dès le début, l'Etat indépendant de Léopold II eut à faire face aux prétentions portugaises sur les deux rives du fleuve. L'Angleterre commença par appuyer ces prétentions (1884) qui, finalement, se heurtèrent au veto des puissances réunies à Berlin (Congrès de Berlin, 1885). Mais, la tension entre le Portugal et le Congo n'en demeura pas moins vive et il était urgent que l'Etat Indépendant fût en mesure d'empêcher la violation de ses eaux territoriales par des navires de guerre étrangers, tout comme il était impérieux de protéger Boma, capitale de l'Etat, contre toute tentative de débarquement.

Il fallait en somme que les prétentions du Portugal, momentanément mises en veilleuse, ne trouvent pas l'occasion de se rallumer par suite d'une faiblesse trop manifeste de son concurrent. En d'autres termes, la force était nécessaire à l'Etat pour que les velléités de son adversaire ne se traduisent par l'occupation de la rive septentrionale et par des actes de guerre.

Quelle belle possibilité s'offrait là à une marine de guerre belge ! Mais de marine de guerre belge, il n'y en avait point à ce moment, et c'est sans un navire de guerre que Léopold II dut créer un empire à 7.000 kilomètres de la métropole. Et ceci n'est pas le moindre des paradoxes de son incroyable entreprise !

Léopold II comprit tout de suite l'utilité d'un bâtiment de guerre dans une telle conjoncture et s'efforça, en vain, d'en acheter un en Grande-Bretagne, de l'armer, de l'équiper. Comme on n'improvise pas dans ce domaine, le Roi-Souverain, privé de force navale, se rabattit sur la force de terre, et plus spécialement, sur la fortification qui florissait à cette époque en Belgique, sous l'égide de Brialmont.

De quoi s'agissait-il ? Essentiellement, de défendre Boma contre les insultes des canonnières portugaises naviguant dans les eaux territoriales congolaises et d'être en mesure de bloquer toute navigation sur le fleuve, depuis Fetish Rock jusqu'à l'île des Princes. Un tel objectif devait conduire à un système fortificatif orienté face au sud, contre le Portugal.

C'est ainsi qu'en 1891, en bordure du fleuve et à environ deux kilomètres à l'ouest de Boma, sur une petite éminence rocheuse qui domine de 40 mètres le niveau moyen des eaux, on vit s'ouvrir les chantiers d'un fort en béton simple : le fort de Shinkakasha.

Le fort se présente sous la forme d'un chevron ayant la pointe dirigée vers le sud. Sur chaque branche du chevron, à ciel ouvert, se trouvent 4 canons de marine Krupp de 160 mm, à 38 calibres, une vitesse initiale dont j'ai perdu le souvenir mais qui était considérable pour l'époque, chargement par la culasse et obus de tous genres, y compris les obus perce - cuirasse, dont la portée dépassait largement les objectifs extrêmes de Fetish Rock et de l'île des Princes. Chaque canon était installé dans une cuve de béton, sur affût pivotant, à commande démultipliée par manivelle, le tout sous protection d'un bouclier d'acier hémisphérique, solidaire de l'affût.

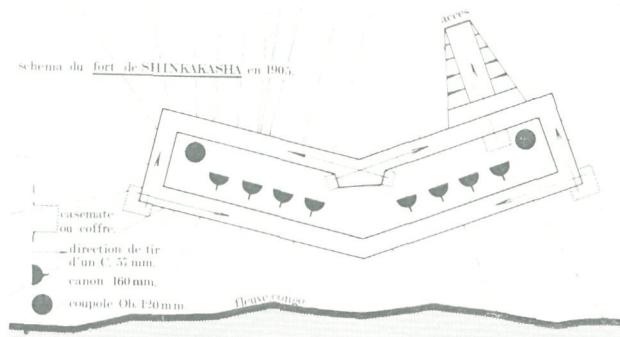
Bref, chacune des deux batteries de quatre canons constituait un splendide prototype de l'artillerie la plus moderne de l'époque, capable de couler tout croiseur qui se serait risqué jusque dans le tronçon divagant du fleuve.

Le massif central du fort et ses 8 canons de marine étaient entourés d'un fossé sec, battu par des canons à mitraille de 57 mm, abrités dans des coffres d'escarpe et de contre-escarpe. Sous le massif central, on trouvait galeries, logis, dépôts et installations diverses nécessaires à la vie. Des sorties d'infanterie permettaient à la garnison du fort de quitter les logis pour accéder à la superstructure du massif central et occuper des positions d'où elle pouvait repousser par le feu des petites armes les assauts de l'ennemi.

Une poterne d'entrée était creusée dans le roc de la contre-escarpe du front de gorge et défendue par le feu d'infanterie et par un canon de 57 mm tirant de l'escarpe.

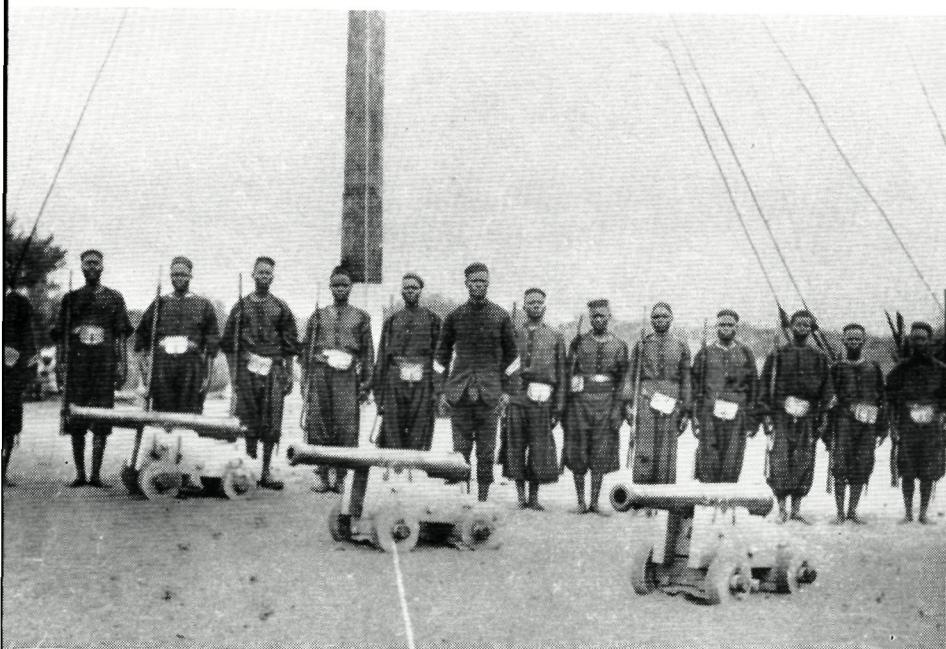
C'est le commandant Pétillon, du deuxième régiment d'artillerie belge qui dirigea les travaux de 1891 à 1894, aidé des lieutenants Haneuse et Baekelmans. Il fit largement usage de la main-d'œuvre indigène et, ce faisant, fournit la démonstration des aptitudes des Congolais, lorsqu'ils étaient bien conduits, aux travaux de charpenterie et de bétonnage. J'ai personnellement fait connaissance, en 1939, avec la maçonnerie de Shinkakasha et les coupes que j'y ai faites me prouvérent que la qualité du béton y était supérieure à celle du béton des forts belges de la Meuse, leurs contemporains. Cette constatation technique faite, je dois avouer que, de toutes les fortifications dont j'ai eu à m'occuper, Shinka, (on dit souvent Shinka pour Shinkakasha) fut celle à laquelle je me suis le plus attaché tant j'y ai senti vivant le souvenir de Léopold II et des pionniers belges de la fin du siècle passé.

schéma du fort de SHINKAKASHA en 1905.



les batteries pointées sur l'Angola portugais, le fort de Shinkakasha palliait l'absence de marine de guerre vers 1895.

à Banane, les canons portugais deviennent batteries de salut.



Retournons en 1892, année où, le 13 août, le gouverneur général Wallis quitte Boma, à bord de son bateau, l'HIRONDELLE, pour aller à Shinka, inaugurer le fort. Cette inauguration fut à vrai dire tragique, car au cours de cette cérémonie, un Belge, le sergent Piron, fut par l'éclatement de la culasse d'un matériel d'artillerie accessoire. Nous croyons qu'il s'agit de la culasse d'une pièce de salut, mais nous n'avons aucune certitude à ce propos et nous recevrions avec reconnaissance tout renseignement concernant ce cruel accident. En 1900, des travaux complémentaires furent exécutés sous l'impulsion du commandant Wangermée, vice-gouverneur général du Congo, et d'un officier belge nommé Mahieu. Ces travaux avaient pour objet principal d'ajouter au fort deux coupoles en acier coulé armées chacune d'un obusier de 12 (120 mm) capable de battre les nombreux angles morts qui entouraient l'ouvrage. Ces travaux furent terminés en 1905.

Une tragédie devait encore marquer le fort en 1900 lorsqu'une partie de sa garnison se mutina et tira au canon sur Boma. Heureusement, les mutins lancèrent des obus auxquels ils avaient omis de mettre des fusées et les obus tombèrent comme des pierres sans exploser. Les troupes fidèles reprisent Shinka, la rébellion fut matée - comme il se doit - par la force, et punie - comme il le faut - avec dureté. Les fossés du fort servirent de lieu d'exécution aux condamnés à mort par les armes.

## de 1908 à 1939

Avant la guerre de 1914-1918, le bas-fleuve possède les forces suivantes :

L'Etat-Major de la Force Publique, à Boma.

La compagnie d'artillerie et du génie, forte de 225 hommes, cantonnée à Shinka.

La compagnie du Bas-Congo basée à Boma, a plus de 500 hommes dispersés dans la région.

Le fort de Shinka dispose de ses 8 canons de 160 mm avec 650 coups, de ses deux coupoles pour obusier de 120 mm avec 400 coups et un obusier de réserve, de ses 13 canons Nordenfeldt de 57 mm de flanquement avec 1300 coups.

Le service civil des voies navigables possède quelques embarcations non armées.

Tandis qu'en Europe les armées allemandes franchissent, le 4 août 1914, la frontière belge; en Afrique, le s/s INGRABAN, de nationalité allemande, est à quai à Matadi. Le 8 août 1914, un autre navire de commerce allemand, le s/s INGBERT, se réfugie dans la baie de Banane. Mais, tant est grande notre candeur, que le gouverneur général Fuchs estime que le Congo doit rester neutre dans le conflit qui commence. Il laisse les deux navires ennemis quitter le Congo.

Petit à petit, la Belgique s'aperçoit que le Congo doit suivre le sort de la métropole et, le Congo entre en guerre. Il faut défendre l'accès du fleuve contre les entreprises navales et c'est ici que l'on se met à songer que la défense de l'estuaire d'un fleuve doit se faire dès cette embouchure et qu'il ne sert à rien d'arrêter un raid naval à 80 kilomètres à l'intérieur des terres si l'ennemi a pu débarquer ses troupes à l'embouchure. En outre, certaines mesures sont étudiées ou appliquées : études quant à l'emploi des mines sous-marines et de barrages par câbles d'acier, application des mesures relatives à la suppression du balisage et à l'extinction des phares.

Au cours du conflit, l'Amirauté Britannique installa deux canons d'arrasonnement de 3 pouces, sur affût chandelier, à la pointe de Banane. Je crois que deux autres canons de même calibre furent placés à Malela pour intercepter les bâtiments légers, un peu avant la pointe Ecossaise. Enfin, le port de Banane servit d'abri aux unités de la Marine Britannique chargées de la surveillance de l'Atlantique Sud.

Vers 1916, la supériorité allemande à l'est du Congo, sur le lac Tanganyka, exigea un renfort d'artillerie et, comme le secteur du bas-fleuve était calme, on enleva deux pièces de 160 mm au fort de Shinka pour les installer à Albertville (Kigoma) et faire régner la puissance de l'artillerie belge sur les eaux du lac Tanganyka. Ces deux canons sont toujours visibles à Albertville.

(musée royal de l'Afrique centrale)  
les canons de 160 déplacés de  
shinkasa à kigomo



Ainsi donc, le bas-fleuve avait traversé la grande tourmente de 1914-1918 sans événement notable, et la paix revenue replongea cette région dans le calme des tropiques. Le calme était tel qu'un inspecteur d'artillerie de la Force Publique déclassa les six canons de 160 mm du fort de Shinka qui furent démontés et enterrés dans les fossés du fort. Ce geste regrettable enlevait au bas-fleuve son meilleur élément défensif, alors qu'aucun autre moyen de remplacement n'était mis en place.

La période de paix qui sépare les deux guerres mondiales fut aussi marquée par un événement plus heureux : l'accord belgo-portugais de 1935 qui fixait la frontière entre le Congo et le Portugal en se basant sur des repères géodésiques et des alignements et non plus sur le tracé, par trop variable, du thalweg.

# de 1939 à 1960

alfo  
à comarban



La période que nous abordons se situe juste avant la deuxième guerre mondiale et touche de près à des événements que nous avons vécus. Cette période est donc délicate à traiter; comme elle se prolonge jusqu'en 1960, elle a, en outre, un caractère d'actualité qui oblige à une certaine discréetion, tant vis-à-vis du secret militaire que vis-à-vis du secret d'Etat. Nous ne préciserons donc ici que ce qui est entré dans le domaine de la documentation publique et nous aborderons le sujet sur la pointe des pieds...

En 1939, l'auteur de ces lignes fut chargé de l'étude de la défense du bas-fleuve. Trois idées le guidèrent : d'abord, préciser le but que l'on devait se proposer; ensuite, recenser les moyens existants, en vue de la réalisation du but fixé; enfin, proposer les moyens minima supplémentaires, indispensables à la poursuite du but.

Le but était triple et consistait à empêcher :

un raid naval jusqu'à Matadi,  
l'obstruction d'une ou de plusieurs passes du fleuve,  
l'occupation des territoires du Bas-Fleuve et du Mayumbe; il était, en effet, vain de vouloir défendre l'accès du cours d'eau lui-même, si l'on tolérait que l'adversaire en occupe les rives.

Le recensement des moyens existants conduisit à l'énumération suivante :  
A Banane, était cantonné un peloton de fusiliers cyclistes.

A Malela, on trouvait, sur place, deux plates-formes bétonnées tandis qu'étaient entreposés au fort de Shinka, devant en surgir à la mobilisation, deux canons de 3 pouces de marine avec 3.700 coups, un canon Vickers de 37 mm avec 3.000 coups et un projecteur électrique avec groupe électrogène. En outre, et toujours à la mobilisation, le fort de Shinka devait constituer le détachement de Malela qui comprendrait, outre les trois canons et le projecteur, deux pelotons, un canot à moteur et deux baleinières, les embarcations étant à réquisitionner...

Au fort de Shinka, d'où les beaux canons de marine de 160 mm avaient disparu, il ne restait que :

2 obusiers de 120 mm sous coupole, avec 400 obus explosifs.  
1 canon de 37 mm Vickers, avec 3.000 coups.  
13 canons de 57 mm Nordenfelt de caponnière, avec un total de 1.200 coups.  
1 projecteur.  
2 canons antiavions de 40 mm.

Le personnel était réduit aux artilleurs nécessaires au maniement des pièces et aux fantassins formant un peloton de fusiliers et un peloton de mitrailleurs. Existaient en outre, un canot à moteur et une baleinière.

A Boma, se cantonnait une compagnie d'infanterie et une section de mitrailleuses.

A Matadi, on recensait une compagnie d'infanterie, une section de mitrailleuses et une batterie d'artillerie antiaérienne.

Comme on le voit, ces moyens étaient insuffisants à la réalisation du but minimum que l'on devait se fixer. Certes, il était question de la mise en œuvre d'autres moyens, mais ceux-ci avaient le terrible défaut de ne pas exister. On parlait de vedettes lance-torpilles à Banane, de barrages de mines à Maléla et à Shinka, de deux canons de marine de 120 mm type Bofors, que l'on comptait installer à Shinka, d'une escadrille d'avions basée à Boma. Ces projets étaient d'autant mieux dans l'air que, en 1939, l'air international était dangereusement chargé d'orage, mais, restant dans «l'air», ce n'étaient que de simples vues de l'esprit, demandant encore études et mises au point.

Car c'était une erreur de vouloir centrer la défense sur Shinka, alors que le danger ne venait plus du Portugal, mais du large. C'était de la timidité de limiter le calibre d'artillerie au 120 mm car un tel calibre ne coule pas avec certitude le navire le plus important susceptible de remonter le fleuve : le croiseur, contre lequel 150 mm. étaient plus indiqués.

Les études furent poursuivies et aboutirent, le 14 février 1940, aux propositions présentées par le commandant en chef de la Force Publique au Gouverneur Général.

Ces propositions comportaient :

Une défense de l'estuaire du fleuve et du port de Banane par de l'artillerie de marine placée, principalement, à Bulabemba et, accessoirement, à Banane.

Une force d'infanterie suffisante pour protéger l'artillerie ci-dessous, pour défendre la côte contre les débarquements et pour couvrir la mobilisation du Bas-Fleuve. Cette infanterie devait être cantonnée sur les beaux plateaux du nord de Kitona.

Une défense navale assurant la surveillance de la côte, l'arrasonnement et, éventuellement, l'attaque à la torpille des unités ennemis.

Des moyens d'aviation.

Une organisation permanente au commandement unique.

Dans ce système, la défense, tout en restant échelonnée en profondeur, était reportée vers l'avant et disposait de cinq éléments de force pour s'opposer aux entreprises de l'ennemi.

C'est dans ces bonnes dispositions d'esprit que le Congo est surpris par la guerre, le 10 mai 1940. Très vite, on s'aperçoit que le Congo est un appont précieux pour les alliés. Il agit par les armes (Campagne d'Abyssinie, 1940-1941); complète, avec Banane, Boma et Matadi, les lignes de communication maritime des alliés permet les relations aériennes entre l'Amérique et le Caire, par Léopoldville (Kinshasa) et Stanleyville (Kisangani); fournit enfin, sous formes multiples, matières premières, parmi lesquelles l'uranium jouera ultérieurement le rôle que l'on sait !

Cet appont devait être protégé et c'est ainsi que, sous l'influence et avec l'aide des alliés, les idées de base de la note du 14 février 1940 furent partiellement réalisées. Ce fut pour nous une grande surprise de le constater en 1947, lorsque nous revîmes au Congo. La guerre nous avait entraîné en maints endroits lointains de la Colonie et avait orienté notre attention vers d'autres secteurs. La reprise du contact avec le Bas-Fleuve nous montra que les idées de la note du 14 février 1940 avaient germé et que, notamment, l'artillerie de l'embouchure avait un calibre approprié et des emplacements adéquats.

Par la suite, il nous fut donné de voir d'autres éléments renforcer la défense : ce fut d'abord un rapprochement entre le Portugal et la Belgique qui effaça les oppositions d'antan et permit de coordonner l'action sur les deux rives du fleuve; ce fut ensuite, vers 1950, l'aide de la Belgique, qui apporta enfin, au Bas-Fleuve, les éléments navals et aériens qui lui faisaient défaut. On vit la Force Navale Belge s'installer à Banane et la Force Aérienne partager avec la Force Terrestre la base militaire de Kitona.

La défense du Bas-Fleuve avait reçu ainsi la forme souhaitée. Nous eûmes le privilège d'y mettre la touche finale en organisant, vers 1955-56 le commandement de l'ensemble des forces affectées à ce secteur, en y améliorant les transmissions et en décidant, non sans un pincement de cœur, le déclassement du fort de Shinka et sa reconversion en dépôt de munitions.

Parmi toutes les réalisations que nous avons laissées, là-bas, très loin, au Congo, il y a cet ensemble de moyens affectés à la défense du Bas-Fleuve. Il mérite le respect et nul doute qu'il aurait pu l'imposer à un adversaire l'abordant de face.

Pour le présent, nous ignorons comment ce système a été entretenu, d'abord, et adapté aux exigences du jour, ensuite.

Pour l'avenir, puissent les Congolais surmonter les difficultés qu'ils traversent et avoir alors le temps et les moyens de veiller à la défense de l'artère vitale de leur pays.

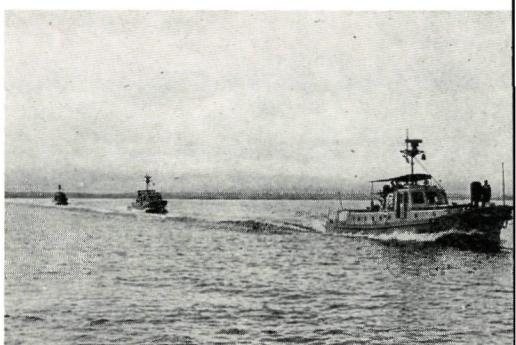
e. janssens,  
général e.r.  
de l'association  
des écrivains de  
la mer et de  
l'outre-mer.



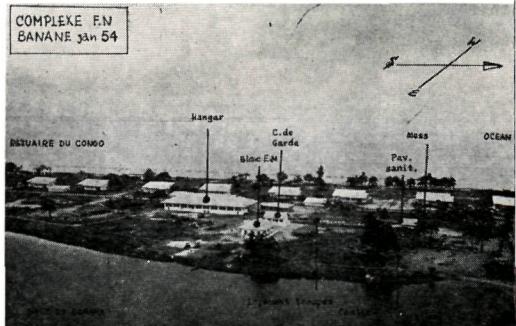
l'algérienne a.f. dufour... n'zadi



l'atlantique sud et le cap de moanda



les vedettes sur le fleuve



# de verdediging van de kongomonding

De monding van de statige Kongostroom werd ontdekt in 1482 door de Portugezen DIEGO en CAO. Het zou tot 1873 duren voordat STANLEY de Kongo opvoer en een eerste nederzetting bouwde te VIVI, het huidige MATADI. De schrijver van het artikel stelt zich tot doel, de problemen in verband met de verdediging van de Kongomonding toe te lichten, strekkend over een periode van 1885 tot 1960.

## **situering van de kongomonding**

Deze waarlijk machtige stroom bespoelt het Centraal Afrikaans bekken over een afstand van meer dan 4000 km. Het gedeelte dat ons meer speciaal aanbelangt is het stuk van Matadi tot Banana (137 km), onderverdeeld in drie markante delen.

Het rotsachtige stuk, gaande vanaf de watervallen, die zich stroomopwaarts voorbij Matadi bevinden, tot aan het Prinseneiland.

De diepte varieert hier van 25 tot 30 meter en de stroom vertoont grillige kronkels en kolken, onder meer de beruchte Duivelskolk.

e. janssens  
general e. r.

Het vlakke stuk, met een verbredende stroom, gekenmerkt door vlakke oevers en hinderlijke zandbanken. Het loopt van het genoemde Prinseneiland, over Boma, de oude hoofdstad, het oude fort van SHINKAKASHA, tot Pointe Ecossaise.

Het diepe stuk, van Pointe Ecossaise tot Banana, waar de stroom in feite een brede, steeds dieper wordende zeearm is.

Van uit zee ziet de Kongolese kust er uit als een steile rotswand, met wisselende kleuren; ten noorden van de monding vervlakken deze rotsen en lopen uit op de zandbanken van Banana.

## **de verdediging van de beneden-stroom**

De verdediging van de Beneden-Konog was van verschillende aard naargelang van de beschouwde periode. Inderdaad waren de defensieproblemen van de Onafhankelijke Kongostaat van 1885 tot 1908 gericht tegen Portugal, dat begerige blikken wierp op de streek ten noorden en ten zuiden van de lijn Matadi-Banana. Onder België, vanaf 1908, bestond de verdediging er voornamelijk in, de riviermond in oorlogstijd tegen invallen te beschermen.

# de verdediging

## tussen 1885 en 1908

De gemelde aanspraken van Portugal waren des te heviger, daar de Onafhankelijke Kongostaat over geen verdedigingswerken in het gebied van de Beneden-Kongo beschikte. Hier lag een reuze kans voor de oprichting van een Belgische Marine ! Het was echter tot de landstrijdkrachten dat Leopold II zich noodgedwongen moest wenden om het tij te keren. Dit gaf aanleiding tot het bouwen van het fort van SHINKAKASHA, dat met uitstekend geschut uitgerust werd.

## tussen 1908 en 1939

De eerste wereldoorlog deed het ongerijmde uitschijnen van een verdediging die steunde op een versterking die 80 km stroomopwaarts lag. De Britse Admiraliteit liet dan ook op de landtong van Banana 2 stuks geschut plaatsen met de bedoeling eventuele vijandelijke bodems te praaien.

Deze periode is tevens gekenmerkt door het verheugend Belgisch-Portugees akkoord van 1935, dat de Kongolees-Angolese grens vastlegde.

## tussen 1939 en 1960

In 1939 werd steller van dit artikel gelast met de studie van de verdediging van de Benedenstroom.

Deze verdediging was erop gericht een raid op Matadi langs de stroom te verhinderen, het onbruikbaar maken van de vaargeulen te beletten en de bezetting van het stroomgebied tegen te gaan. Deze doelstellingen en de studie van de aanwezige en aanvullende middelen, leidden uiteindelijk tot de volgende voorstellen : De verdediging van de monding door marineartillerie te BULABEMBA en te BANANA;

een infanterie-eenheid ter bescherming van deze artillerie en voor het verijdelen van ontschepingen; de hoogvlakte van KITONA werd vooropgezet als legerplaats;

een maritieme verdediging voor de kustbescherming;

een permanente luchtmachtsteun.

Dit alles was nog in het stadium van de plannen toen de tweede wereldoorlog uitbrak. Onder impuls en met de hulp van de geallieerden werden deze voorstellen echter gedeeltelijk gerealiseerd en uiteindelijk, in 1950, aangevuld met de oprichting van de marine-basis van Banana.

Steller eindigt met de wens dat Kongo eerstdaags de huidige moeilijkheden te boven zou komen en dan de tijd en de middelen zou vinden voor de verdediging van haar levensader, de Kongo-stroom.

Samenvatting w.g.

Sur le Haut Congo vers les années 20, le «Ville de Bruxelles», sternwheeler déplaçant une bonne centaine de tonnes aux dires d'un jaugeur optimiste, assurait le service courrier sur la ligne de l'Itimbiri.



le sternwheeler "ville de bruxelles" - photo congopresse  
cliché extrait du livre "histoire de la navigation au congo" de a. lederer. \*

Ce rafiot devait sa présence en amont des rapides du Bas Congo à la robuste constitution des indigènes de la route des caravanes, soutenus par l'obstination de quelques blancs dont les conceptions manutentionnaires se limitaient à ré-

REMINISCENCES AFRICAINES....

**ventje**

partir des charges de 30 kgs par porteur, faire coltiner celles-ci dans une certaine direction déterminée sur l'ordre de marche à l'allure de 15 km par jour, ouvrable ou non, dans un pays en général hostile à ce genre de performance. Le fait seul que le matériel parvint intact au chantier de montage de Léopoldville aurait mérité un «Oscar» de la débrouillardise.

Propulsé par une machine à vapeur de 120 CV, chauffant au bois, calant de 0,60 m à 1,00 m suivant la hauteur des eaux, ce steamer pouvait embarquer une douzaine de passagers blancs, peu exigeants et compréhensifs, pour lesquels la notion de confort total n'excédait pas le bueno retiro à chasse, le filtre d'eau potable et une douche au débit parcimonieusement triste.

**33**

\* l'ouvrage remarquable de a. lederer - ingenieur const. navales.

histoire de la navigation au congo peut être obtenu au music royal de l'afrique,

centrale terveuren (470 fr.)

Le «Ville de Bruxelles» soudure entre le Fleuve Congo et l'orée des Uélés, avait pour maître après Dieu un capitaine mécanicien, brugeois d'origine, dont le nom ne me revient plus mais portant surnom «Ventje», pour la simple raison que tous, depuis l'omnipotent GG (lire gouverneur général) jusqu'au poisseux marmiton noir officiant dans les entrailles d'une cuisine enfumée, étaient invariablement interpellés sous ce vocable, muté tout spécialement en Congolie de sa native campagne flandrienne dans le but bien déterminé d'éviter à son utilisateur le fastidieux souci de se remémorer les noms de tas de gens adonnés aux déplacements fluviaux.

Le Capitaine-mécanicien était une figure propre au réseau d'affluents du fleuve Congo, desservis par petites unités. Engagé pour exercer à la Colonie la fonction de mécanicien il pouvait éventuellement faire précéder son titre du mot «capitaine» après avoir effectué un stage «pont» et avoir subi un examen devant un jury dont la sévérité était indirectement proportionnelle aux difficultés de recrutement.

«Ventje» était de cette race hybride mi-pont, mi-machine. La chef anglaise dans la main gauche alors que la droite rectifiait les erreurs du timonier; l'oreille droite tendue pour enregistrer les bruits anormaux pouvant émaner de la machine, l'oreille gauche attentive aux profondeurs chantées par le sondeur à la perche; l'œil gauche consultant les témoins du manomètre et niveau d'eau de la chaudière, l'œil droit fixé sur l'eau pour déceler le frissonnement annonçant un banc de sable, le capitaine-mécanicien n'avait plus alors qu'à veiller à la propreté de l'unité, la subsistance des passagers et la bonne tenue des documents du bord pour bénéficier de l'acrimonieuse appréciation de son armateur, ou de son délégué, en général plus grincheux encore.

Or les seuils de l'Itimbiri non balisé offraient aux environs de l'étiage des profondeurs limitées à 60 centimètres pour un courant très faible. Pour éviter bien des ennuis de navigation en décrue «Ventje» avait conçu un procédé personnel de reconnaissance pour déterminer le thalweg aux endroits délicats. Approchant lentement du banc de sable à franchir il fichait l'étrave de son rafiot dans le banc au petit bonheur la chance et le maintenait ainsi en poussant avec la machine. Le sondeur de service convoqué à la timonerie était gradué à la peinture blanche respectivement à 0,50 m et 1,00 m par rapport au sol. Sur sa peau noire ces marques ressortaient admirablement bien. Sautant à l'eau à l'avant cette échelle de brassage vivante se promenait sur le banc immergé jusqu'à ce que «Ventje», qui le suivait à la jumelle, reconnu une profondeur suffisante. Au coup de sirène l'éclaireur-sondeur s'immobilisait et se muait en bouée. Le bateau remis en marche franchissait le banc de sable à l'endroit marqué par la balise humaine qui se hisse à bord au passage, souvent bruyamment encouragé par les passagers enchantés de l'intermède, et le voyage se poursuit jusqu'au haut fond suivant.

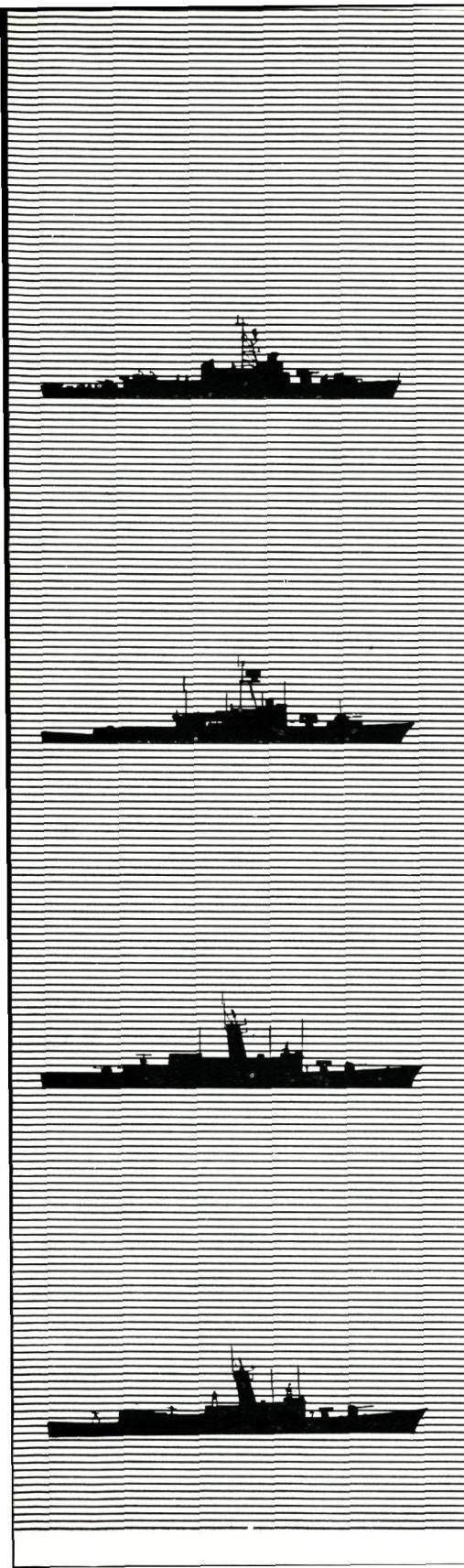
Loin de sa campagne brugeoise, «Ventje», brave homme au doux sourire énigmatique, repose en terre d'Afrique victime d'une fièvre mauvaise.

Qui l'a connu se l'imagine facilement murmurant au préposé aux accès du céleste séjour.

«Dis, ventje, on peut entrer, oui ?»

**Tanga Maye.**

«Ventje», zo heette de kapitein van de postboot op de Itimbiri-lijn; omdat hijzelf iedereen aldus aansprak. Hij had zijn eigen systeem om de waterstand te peilen bij het overschrijden van een zandbank: een inboorling, die op 0,5 m en op 1 m van de grond witte verf op zijn lichaam kreeg, werd de rivier ingestuurd.



# MILITAIRE MARINES

Le nombre limité de pages que chaque numéro de *Neptunus* comporte et l'équilibre linguistique auquel nous tenons nous placent parfois dans l'obligation de ne publier une chronique régulière que dans une langue. C'est le cas cette fois des «Marines Militaires» de L. Hoornaert. La période couverte s'étend de février à juillet.

n.d.l.r.

**I. hoornaert**

**35**

## verenigde staten

Vice-Admiraal W. Ellis wordt, als commandant van de zesde vloot, door Vice-Admiraal F. Asworth vervangen, en wordt zelf stafchef van SACLANT. Schout-bij-nacht J. Shaffer vervangt Schout-bij-nacht H. Kossler als commandant van de «Mine Force Atlantic Fleet».

### VARENDE EENHEDEN.

#### in dienst gesteld

Polaris onderzeesboten SSBN BENJAMIN FRANKLIN.

ASW vliegdekschip met beperkte draagkracht CVS INTREPID (in de zevende vloot).

#### gecommissionneerd

Polaris onderzeesboten SSBN-645 JAMES K. POLK, SSBN-654 GEORGE C. MARSHALL en SSBN-656 GEORGE WASHINGTON CARVER.

Gevechtsonderzeeboot met kernaandrijving SSN-613 FLASHER.

Geleide-wapenfregatten DLG-32 WILLIAD H. STANLEY en DLG-33 FOX, allebei van de BELKNAP klasse.

Hoogzeesescortevaartuig met geleide wapens DEG-1 BROOKE.

een SWIFTBOAT gemaerd  
langszijs van de LSD2-Belle GROVE.  
(U.S. Navy official)



Sedert enkele tijd dienen 23 «swift boats» als patrouillevaartuigen langs de Zuid-Vietnamese kust. Deze kleine eenheden dragen officieel de naam van Patrol Craft Fast; heel modern opgevat, werd hun romp in polyester vervaardigd. Hun lengte bedraagt 15,20 m en hun bewapening bestaat uit 3 mitrailleurs van 12,7 en 1 mortier van 81. Hun snelheid overtreft de 25 knopen. Anderzijds werden op de Vietnamese waterlopen de eerste Patrol Boat River met water-turbineaandrijving in dienst gesteld. Tegen de maand juli werd de afwerking van 160 dezer kleine eenheden met 3 mitrailleurs voorzien.

#### te water gelaten

Polaris onderzeesboten SSBN-657 FRANCIS SCOTT KEY, en SSBN-659 WILL ROGERS.

Gevechtsonderzeesboten met atoomaandrijving SSN-621 HADDOCK en SSN-653 RAY.

Jachtonderzeesboten SSN-637 STURGEON en SSN-651 QUEENFISH.

Escorteschepen met geleide wapens DEG-6 JULIUS A FURER (BROOKE klasse) en AFS-3 NIAGARA FALLS (MARS Klasse).

Amfibietransportdokken LPD-10 JUNEAU en LPD-11 CORONADO (allebei van de RALEIGH klasse).

Snel bevoorradingsschip AFS-4 WHITE PLAINS (MARS klasse).

Oceanografische schepen AGOR-13 BARIETT en AGOR-12 DE STEIGUER.

Hydrografisch schip AGS-27 KANE.

Basisschip voor destroyers AD-37 SAMUEL COMPERS.

# U.S. NAVY 67-68

## VOORUITZICHTEN

**nieuwe schepen.**

Een gevechtsvliegdekschip met atoomaandrijving (CVAN). Deze eenheid zal door 2 kernreactoren (in de plaats van de 8 op de ENTERPRISE) aangedreven worden en zal natuurlijk met een automatisch behandelingssysteem van NTDS gegevens uitgerust worden; het zal tevens een volledig geïntegreerd centrum voor operationele inlichtingen bezitten.

Vijf gevechtsonderzeeërs met atoomaandrijving (SSN) identiek aan deze die in het programma 66-67 voorzien waren, namelijk van de NARWHAL klasse.

Eén amfibietransportdok (LSD).

Elf ontschepingsvaartuigen voor pantsers en infanterie (LST). Deze eenheden die een grotere snelheid zullen ontwikkelen dan hun voorgangers zullen tegen 1972 tot de samenstelling van een amfibievlot bijdragen die in het totaal 1 1/2 div wing teams aan een snelheid van 20 knopen zal kunnen vervoeren.

Twee met startbanen uitgeruste destroyers (DDG). Deze twee schepen zullen groter dan de CHARLES ADAM zijn en zullen met een driedimensionale SPS-48 radar worden uitgerust; tevens zullen zij een NTDS, een sonar met grote draagkracht SQS-26 en een VDS aan boord hebben. Hun bewapening bestaat uit een TARTAR lanceerinrichting, het nieuwe standaardtuig met middelgrote reikwijdte; ASROC, ASM torpedo's en twee artilleriestukken van 127/54 cal.

Tien hoogzeesescortevaartuigen (DE). Deze eenheden zullen van dezelfde aard zijn als deze in het programma van 1969 ontworpen (waterverplaatsing 4000 ton; bewapening ASM, ASROC, DASH en torpedo's).

Vijf hoogzeemijnenvegers (MSO). Zij zullen mijnenveegoperaties kunnen uitvoeren op hoge zee en mijnenjacht (mine hunting) langs de kusten; hun waterverplaatsing zal 940 ton bedragen.

Vijf eskaderbevoorradingsschepen van verschillende type die een snelheid van minstens 20 knopen zullen lopen.

Twee munitiessupply schepen (AE)

Eén polyvalent transportschip (AFS)

Twee petroleumschepen (AOR).

Eén reddingsschip voor onderzeeboten (ASR). Deze nieuwe eenheid zal vaartuigen voor grote diepten kunnen te water laten en zal een grote stabiliteit hebben.

Een eskaderhoogzeesleepboot (ATF).

Twee reddingssleepboten (ATS).

Een oceanografisch schip (AGOR).

Twee hydrografische schepen (AGS).

**worden omgebouwd**

Vijf schepen zullen op gebied van luchtafweer gemoderniseerd worden (driedimensionale radars NTDS) : het betreft de geleide wapenkruiser CG-12 COLUMBUS en vier fregatten.

De DLG-15 zal anderzijds een wijziging ondergaan van zijn teleleidingssysteem voor TERRIER raketten.

Vijf destroyers van de FOREST SHERMAN klasse zullen worden gemoderniseerd (installatie van een VDS, een ASROC en een ASM torpedo's).

De leaderdestroyer DL-2 MITSCHER en de geleide wapendestroyer DDG-35. Deze laatste eenheid zal met de TARTAR en ASROC systemen worden bewapend.

Petroleumschepen AC-43 TAPPAHANNOCK.

Petroleumbevoorradingsschip AOG-1 PATAPSCO.

### **weder in dienst gesteld.**

Het ASW vliegdekschip CVS-11 INTREPID van de ESSEX klasse zal terug naar het operatieterrein van de Stille Oceaan gezonden worden na de ombouwing in offensief vliegdekschip (CVA) met beperkte actieradius. Daarom zal het een reeks lichte aanvalsvliegtuigen aan boord hebben, van het type A-4 Skyhawk (met straalmotoren) en Skyraider A-1 (schroefaanstuwing).

De volgende eenheden traden terug in actieve dienst : het vliegtuigentransport-schip T-AKVS KUA GULF van MSTS (Military Sea Transportation Service) en het hospitaalschip AH-17 SANCTUARY.

De eerste polaris onderzeeboot van de USN, de SSBN-598 GEORGE WASHINGTON vervoegt de Atlantische onderzeeërsflot na een volledige ombouwing (waaronder de vervanging van het A-1 systeem door het A-3 systeem). Vooraleer opnieuw in dienst te worden genomen heeft het ter hoogte van Cape-Kennedy met succes een Polaris A-3 afgevuurd.

Pantserlandingsvaartuigen LST SEDGWICK COUNTY, HAMPSHIRE COUNTY, IREDELL COUNTY, PITKIN COUNTY.

Deze schepen werden terug in dienst gesteld voor Vietnam.

### **worden aan het buitenland afgestaan.**

Het Congres heeft krachtens het Amerikaans hulpprogramma dit jaar de afstand van 11 oorlogsbodems toegelaten : 2 onderzeeërs aan Italië (ex USS CAPTAIN en BESUGO van de klasse BALAO), 1 helikopter carrier aan Spanje, 3 destroyers aan Brazilië, 2 destroyers aan Argentinië, 2 destroyers aan Turkije, 1 escorte-vaartuig aan de Filippijnen.

Het programma voorziet de aanschaffing van 620 nieuwe vliegtuigen waarvan 498 gevechts- en transporttoestellen en 122 trainingsvliegtuigen.

De commissie van landsverdediging van het huis der afgevaardigden heeft de som van 258 miljoen dollar meer gestemd voor de bouw van twee met startbanen uitgeruste atoomfregatten (DLGN).

### **in de reserve opgenomen**

Vliegdekschip voor bestrijding van onderzeeërs CVS-39 LAKE CHAMPLAIN.

### **uit operatie teruggekeerd**

Het vliegdekschip met atoomaandrijving ENTERPRISE is in San Francisco teruggekeerd na 8 maand operaties in de Zuid-Oost Aziatische streek.

## **groot-brittannië**

Het ontslag van de minister van landsverdediging voor de Royal Navy en van de Chief of Naval Staff and First Sea Lord, Admiral D. Luce heeft een reeks wijzigingen teweeg gebracht. Admiraal V. Begg neemt de plaats in van admiraal Luce en geeft het bevel van Portsmouth kanaal over aan Admiraal F. Hopkins. Schout-bij-nacht H. Janvrin wordt Deputy Chief of Naval Staff en wordt door Schout-bij-nacht I. Beloc, sedert januari 64 adjunct van SACLANT is te Norfolk gestorven op 3 april. Hij was 56 jaar oud.

### **VARENDE EENHEDEN**

Er werd beslist geen nieuwe vliegdekschepen meer te bouwen en dit ten voordele van de Royal Air Force, die aldus een vijftigtal jachtbommenwerpers F-111 met wijzigbaar spansel kan verkrijgen.

Anderzijds zal het bouwprogramma dat 4 SSBN voorzag ongeveer 4 maanden vertraging oplopen en alleen de RESOLUTION zal dit jaar van stapel kunnen lopen.

De toekomstige, met startbanen uitgeruste destroyer, die de 8 COUNTY moeten opvolgen draagt het ontwerpnummer 82; de voornaamste eigenschap van zijn silhouet is een enorme ballonvormige koepel die een 3-D radar overspant, zoals op het SUFFREN type in Frankrijk in aanbouw.

De waterplaatsing zal 5600 ton bedragen en de bewapening zal uit luchtafweer-raketten SEA DART met middelgrote reikwijdte bestaan. De aandrijving zal van het COSAG type zijn (stoom en gasturbines).

Het nieuwe escorteervaartuig of fregat zou volledig door Siddeley gasturbines aangedreven worden. De bewapening zal waarschijnlijk een stuk van middelgroot kaliber bedragen, twee vierdubbele SEACAT en een lichte helikopter, met ASM torpedo's voorzien.

Het fregat EXMOUTH van de BLACKWOOD klasse zal met gasturbines uitgerust worden (twee Proteus en één Olympus) ten einde het nieuw systeem onder operationele voorwaarden in hoge zee te testen.

**te water gelaten**

Escorteschip ARGONAUT, van de LEANDER klasse; bevoorradingsschip RESOURCE.

**weder in dienst gesteld**

Het vliegdekschip VICTORIOUS heeft na een 8 maanden lange ombouwing de vloot weer verwoegd.

**gecommissionneerd**

Gevechtsonderzeeboot met kernaandrijving SSN VALIANT.

**in aanbouw**

SSN WINSTON CHURCHILL, vierde gevechtsonderzeeër met kernaandrijving.

## frankrijk

### VARENDE EENHEDEN

Het vliegdekschip DIXMUDE dat in speciale reserve geplaatst was, werd op 14 juni 1966 aan de US Navy terug gegeven.

De Experimentele onderzeeboot GYMNOTE heeft Cherbourg verlaten met bestemming Toulon na geslaagd te zijn in het afvuren van maketten van balistische raketten.

**toelating tot de actieve dienst**

Onderzeeboot JUNON van de DAPHNE klasse; Logistieke steunschip (veiligheid) RANEE; Petroleumbevoorradingsschepen ISERE en ABERWRACH; Transportschip MAURIENNE;

Het vrachtschip LEOVILLE werd door de Marine Nationale gekocht om onder de naam ANJOU als transport- en bevoorradingsschip te dienen.

## canada

Schout-bij-nacht Landymore (Flag Officer Atlantic) werd van zijn bevel ontheven en uit tuchtmaatregel op pensioen gesteld. (Deze maatregelen zijn een gevolg van de konstante oppositie van de Admiraal tegen de centralisatiemaatregelen en de integratie van de Canadese strijdkrachten). Solidair met Schout-bij-nacht Landymore, hebben Vice-Admiraal Dyer, Schout-bij-nacht Welland, Burchell en Stirling, deze laatste Flag Officer Pacific, hun ontslag ingediend.

Schout-bij-nacht O'Brien wordt Flag Officer Atlantic en Hoofd van het Maritime Command in vervanging van Schout-bij-nacht Landymore.

### VARENDE EENHEDEN

De Helikopter carrier BONAVVENTURE is voor een nazicht teruggekeerd.

## **duitse bondrepubliek**

**WARENDE EENHEDEN**

**in dienst gesteld**

Kleine onderzeeboot FRIEDRICH SCHURER, voor wetenschappelijk onderzoek bestemd.

MSI HOLNIS (ondiepwater mijnenveger)

Landingssloepen voor alle doeleinden (Merzwechlandungsbote) ROCHEN, DORSCH, FELCHEM, FORELLE.

Landingssloepen van het type 520 SCHEI, STOR, TUMMLER, WELS.

Munitietransportschip WALCHENSEE.

Bevoorradingsschip van de LUNEBURG klasse : COBURG. Waterverplaatsing 3250 Ton, lengte 104 meter, breedte 132 meter, diepgang 4,2 meter, aandrijving 2 dieselmotoren «Mayback» van 5600 PK elk, machinekamer achteraan, maximum snelheid 17 knopen, vermogen 1300 ton, namelijk brandstof, olie, munitie, water en levensmiddelen, bewapening 4 x 40 mm op dubbel affuit.

Ontschepingssloepen van het type LCU PLOTZE, LACHS en FLUNDER.

Sleepboot HELGOLAND.

Twee torpedostartbanenlichters van 25 meter.

De indienststelling van de HOLNIS, eerste van een reeks 20 ondiepatermijnenvegers van 180 ton heeft voor gevolg gehad dat het tweede Kustwachtgeschwader vervangen werd door het tiende Minensuchgeschwader.

## **noorwegen**

De twaalfde van de vijftien in Duitsland gebouwde onderzeeboten van het U-1 type is van stapel gelopen.

## **portugal**

De eerste van de vier in Frankrijk bestelde avisos van de Commandant Rivière klasse, is van stapel gelopen en werd COMMANDANTE JOAG BELO gedoopt. Hierop zullen nog volgen CDTE SACADURA CABRAL, CDTE ROBERTO IVENS, en de CDTE HERMENEGILDO CAPELO.

De vier onderzeeboten van de DAPHNE klasse zullen volgende namen dragen : ALBACORA, BARRACUDA, CACHALOTE en DELFIM.

## **turkije**

De eerste der 4 vedetten van de JAGUAR klasse die in de Duitse Bondsrepubliek gebouwd werd, is geleverd en draagt de naam KARTAL.

## **spanje**

Het akkoord dat de bouw onder licentie toeliet van 5 escorteschepen (met BROOKE raketten uitgerust) te El Ferrol, werd uiteindelijk ondertekend. De prijs per stuk bedraagt 35 miljoen dollar. Bedrag, waarvan 25 betrekking hebben op de aankoop van wapens en electronisch materiaal in de V.S., de rest dient voor de elementen die door de scheepswerven zullen worden gebouwd. Het bouwprogramma verspreidt zich over 8 jaar.

## **italie**

In dienststelling van het escortevaartuig ASM DE CRISTOFARO van 850 ton (snelheid 23,5 knopen, bewapening enkele koepels van 76 CA automatisch, 1ASM mortier en 6 korte ASM torpedo buizen).

## **nederland**

In dienststelling van de TONIJN vierde en laatste onderzeeër van de reeks die een driedubbele romp heeft.

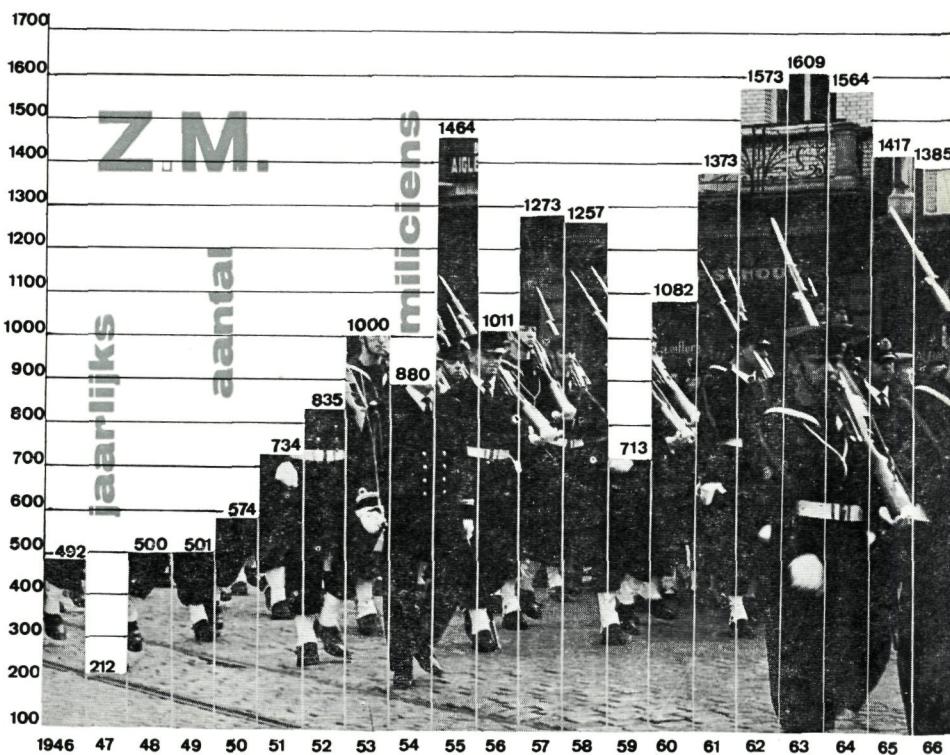
Het escorteschip VAN NES van de VAN SPEIJK klasse (van dezelfde aard als de Britse LEANDER) is van stapel gelopen.

# het reservekader is ook 20 jaar

In het nummer 2 was er zoveel te zeggen over «Twintig jaar Zeemacht» dat het ons onmogelijk was geworden, ook maar enkele woorden aan de reserve te wijden, die nochtans een uitmuntende plaats bekleedt in onze historiek. Hier brengen wij haar dan een welverdienende hulde.

r. prigneaux

off. coord. mob z.m.



## DE MILITIE

Oorspronkelijk bestond het contingent van de Zeemacht hoogstens uit 500 miliciens. De beperking door het stichtingsbesluit van de Zeemacht opgelegd - de milicien moest er uitdrukkelijk de wens toe uiten - was geen hinderpaal voor de rekrutering, want een drieduizendtal rekruten vroegen de Zeemacht aan

Eenvoudig was het niet voor de rekruteringsdienst, om 500 uitverkorenen aan te duiden, enkel op basis van medische en professionele criteria. Inderdaad, men weet dat het Rekruterings- en Selectie Centrum in die tijd niet bestond en dat de geschiktheidstesten, en in zekere mate ook de affectatie, door een-entwintig over gans het land verspreide rekruteringsbureaus uitgevoerd werden.

De eerste voor de Zeemacht aangeduide rekruten werden voor de actieve dienst opgeroepen op 2 juni 1946. Ofschoon wij niet weten wie de allereerste aan boord van de MARIE-JOSE klom, moeten wij matroos Anthonis F.A. die het kleinste stamnummer heeft, als oudst gekende milicien (Z.M. 46/277) beschouwen.

In de loop van de daarop volgende jaren schommelt het jaarlijks contingent van de voor de Zeemacht aangeduide miliciens niet alleen in functie van de evolutie van deze macht, maar ook van het aantal jaarlijks op te roepen miliciens en van de door de opeenvolgende regeringen op gebied van dienstplicht gevolgde politiek.

## DE RESERVE EN HAAR KADER

In 1947 werden deze eerste dienstplichtigen met onbepaald verlof gezonden en onder het beheer van het reservedepot van de Zeemacht geplaatst; zo konden zij terug onder de wapens geroepen worden in geval van mobilisatie; het was nochtans slechts na de overgang van de Zeemacht tot het Ministerie van Landverdediging in 1949 dat de reserve ingericht werd. Sommige reservisten zouden in geval van mobilisatie heropgeroepen worden om de bemanning van de zeebodems of de staf aan wal te vervolledigen; anderen zouden deel uitmaken van met wacht- en uitkijkopdrachten speciaal belaste reserve-eenheden.

Het bleek dringend deze reservisten van een degelijk officieren- en onderofficierenkader te voorzien. De Zeemacht beschikte wel over enkele officieren van de ex. Royal Navy Section Belge en van tot officieren bevorderde oorlogsvrijwilligers die na het einde der vijandelijkheden terug hun burgerlijke bezigheden opgenomen hadden; maar hun aantal was onvoldoende om een volledig kader voor de eenheden aan wal samen te stellen. Om aan deze tekortkoming te verhelpen heeft de Zeemacht beroep gedaan op reserveofficieren van de Landmacht om wacht- en uitkijkopdrachten te vervullen. Men dacht eraan in de schoot van de Zeemacht eigen reserveofficieren op te leiden. De eerste kandidaat reserveofficieren dienstplichtigen vervoegden zich bij de Zeemacht in 1950 en voor het ogenblik komen meer dan 1200 reserveofficieren voor op de steekkaarten van het Centrum voor Beheer van het Reservepersoneel.

De eerste reserveofficieren waren, voor zover wij weten, Gallis (1-3-46), 1 LV Vindevogel (4-3-46), EDV Feycher (gestorven op 15-6-46) en CPC Van Havermaet (16-3-46). Het is eveneens in deze periode dat de eerste kandidaat reserveonderofficieren van de Zeemacht werden opgeroepen. Elke klasse van dienstplichtigen telt gemiddeld 170 reserveonderofficieren.

AANTAL GEPRESTEERDE DAGEN

	Off.	O.Off.	Mat.
--	------	--------	------

1946			
1947			
1948	PAS DE RAPPELS ORGANISES		
1949			
1950			
1951	950	4445 (x)	10500
1952	1540	12496 (x)	24139
1953	1927	3263	14020
1954	2018	488	900
1955	1629	676	4210
1956	2693	1181	2421
1957	1850	477	2739
1958	1735	375	1435
1959	1934	888	1901
1960	2519	2348	5939
1961	3376	615	1606
1962	3531	2055	6976
1963	1695	849	840
1964	4592	597	2750
1965	4254	2190	7892

(x) In deze cijfers zijn de wederoproepingen van KRO's die een bijzondere opleiding gekregen hebben, ook begrepen.

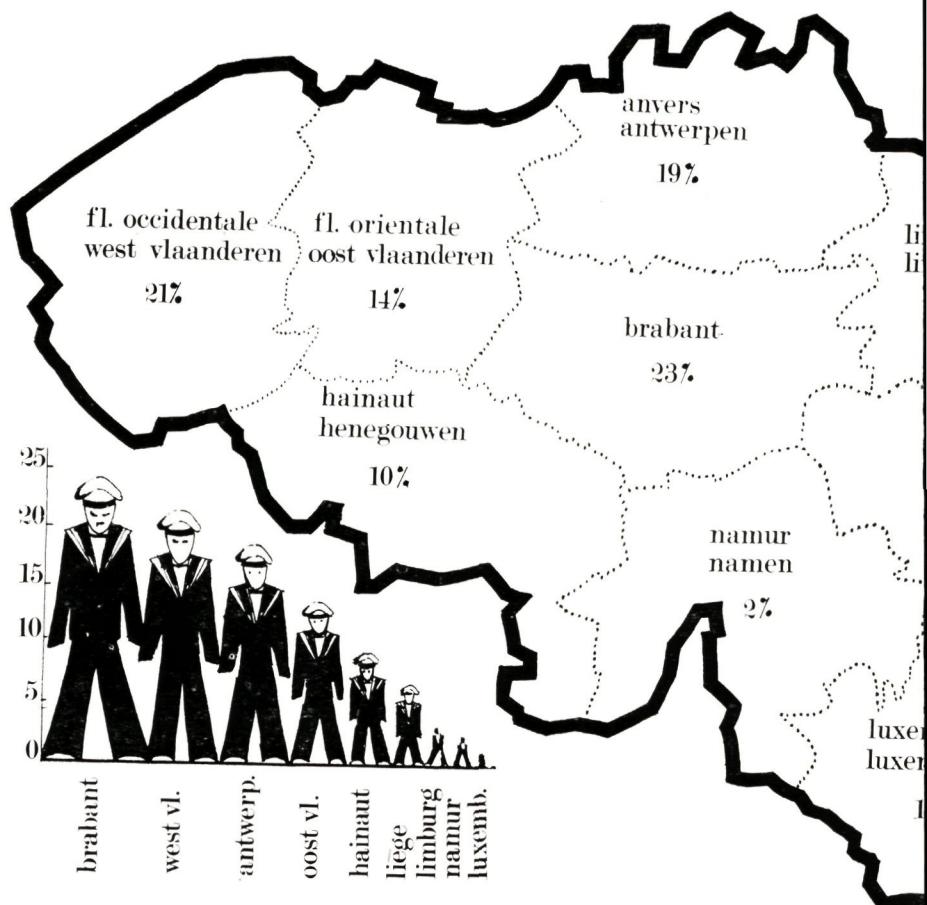
#### DE RESERVE EN HET LAND

In 1956, ter gelegenheid van het tiende jaarfeest van de Zeemacht drukte Commodore Robins zich als volgt uit : «Binnenkort zal elk Belgisch dorp matrozen onder de zinnen tellen». Dit is nu een voldongen feit want de reservisten zijn afkomstig uit alle provincies zoals de hieropvolgende kaart trouwens aantoon.

43

#### DE RESERVE EN DE GEWONE WEDEROPROEPINGEN

Het is in 1951 dat de eerste gewone wederoproepingen konden worden ingericht. (Tabel van de gepresteerde dagen van 1946 tot 1965). Het aantal dagen dat in aanmerking komt voor de jaarlijkse wederoproepingen van de Zeemacht, blijkt natuurlijk onvoldoende te zijn om de heropleiding en aanpassing van de reservisten te verzekeren.



Le manque de place ne nous permet pas de reproduire le texte original français de l'article, cet article paraîtra au no 4. Nous espérons que nos lecteurs d'expression française pourront comprendre les points saillants de cette étude à l'aide des cartes et graphiques qui l'illustrent, et du résumé que nous publions ici. Malgré les restrictions légales, la Force Navale n'a jamais eu de difficulté à recruter des miliciens. Le premier matelot-milicien connu s'appelle F.A. Anthonis, recruté le 2 juin 1946. Les Candidats Officiers et Sous-Officiers de réserve ont été recrutés à partir de 1950. La question «souhaitez-vous faire partie d'une association d'anciens de la Force Navale» posée aux 20.000 réservistes actuels, a recueilli 25 % de réponses affirmatives.

# de reserve en de verenigingen

## DE VERBROEDERING VAN DE OUDSTRIJDERS VAN DE RNSB

De allereerste vereniging, ook de meest glorievolle, aangezien zij in haar midden, allen die hun land tijdens de tweede Wereldoorlog in Groot-Brittannië dienden, groepeert (zie Neptunus 2, 66). Zij heeft dit jaar, onder het voorzitterschap van LDV (D) Ghysel de vijf en twintigste verjaring van de oprichting van de R.N.S.B. gevierd.

## VERENIGING DER RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

Het is in maart dat Henri Leten, toen Vaandrig ter Zee, een vereniging voor reserveofficieren van de Zeemacht oprichtte - zij waren 177 - die de band zou vormen tussen de Zeemacht en haar Reserveofficieren. Deze vriendenkring werd op 21 maart 1965 (zie Staatsblad bijlage van 10 juni '65) in VZWD omgevormd, namelijk de Vereniging der Reserveofficieren van de Zeemacht, waarvan Fregatkapitein René Deseck het voorzitterschap waarneemt. Deze vereniging groepeert verscheidene gewestelijke secties die biezonder sterk actief zijn.

Antwerpen voorzitter CPC R. Planchar, Brussel Brabant, voorzitter CPC F. Lenoir, Gent Oost-Vlaanderen, 1LV V. Parisis, Oostende West-Vlaanderen CPF V. Duwez.

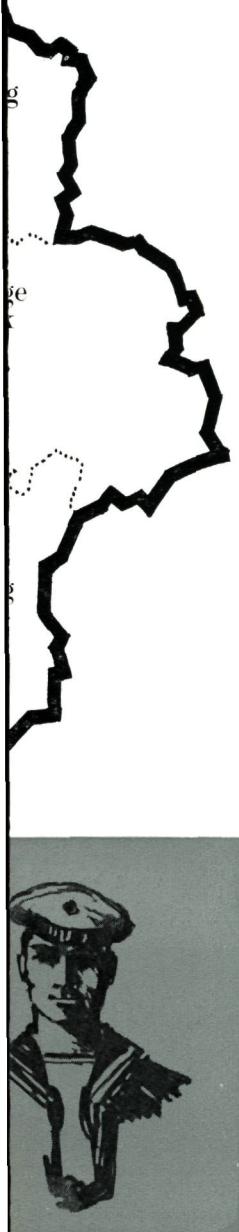
## VRRIENDENKRING VAN DE MARINE

Deze vriendenkring die in 1951 tot 450 leden telde heeft nu een beetje van haar dynamisme verloren zonder nochtans ontbonden te zijn. Zij werd op 19 mei '51 gesticht (zie bijlage Staatsblad zelfde datum) onder het voorzitterschap van Commodore G. Timmermans.

Zij groepeerde alle anciens van de R.N.S.B. en van de Zeemacht en gaf onder verantwoordelijkheid van haar secretaris G. Huberty een tijdschrift uit : «Le Fanal».

In het begin van het jaar '66 werd aan 20.000 reservisten de vraag gesteld of zij deel wensten uit te maken van een vereniging oudgedienden van de Zeemacht. Ongeveer 25 procent van de antwoorden waren bevestigend. Binnenkort zullen deze 5.000 enthousiasten de raadgevingen ontvangen die hen zullen toelaten nu en dan de atmosfeer van de Zeemacht terug te vinden.

r. prigneaux  
officier coord. mob. zm.



le commodore  
louis  
petitjean  
inspecteur-général  
de la  
force navale



» J'avais demandé à servir sur les corvettes et je dois avouer que l'idée de faire du dragage de mines ne répondait pas à mes aspirations.»

Voilà ce qu'écrivit le commodore L. PETITJEAN dans ses souvenirs de la 118e Flottille ! C'est avec une certaine nostalgie qu'il acceptait ces fonctions en 1942.

Du commandement du petit dragueur MMS 188 au poste de chef d'état-major puis d'inspecteur général de la Force navale, quel chemin parcouru en quelques années ! Et cette marine de guerre que vous avez tenue sur les fonds baptismaux vous dit aujourd'hui de tout cœur : «Merci Commodore» !

Parlait-on en 1907, à Tournai, à l'ombre des «cinq clochers» de la Guerre des mines ? Est-ce l'Escaut qui arrose parcimonieusement la vieille cité picarde qui donnera au jeune Louis Petitjean la vocation de la Mer ?

Quel vent pousse ces jeunes Wallons à déserteur le terroir et à tenter l'aventure du large ?

L. PETITJEAN entre à l'Ecole supérieure de navigation, est embarqué sur le navire-école L'AVENIR, est promu aspirant-officier au long cours en 1924. Capitaine au long cours en 1931, il sert à bord des unités de la Marine de l'Etat.

En 1941, il entre à la Royal Navy avec le grade de lieutenant RNR. Du Royal Naval College à Greenwich, il passe en 1942, en avril, à l'Ecole d'Artillerie de Chatham.

Une nouvelle affectation l'y attend : l'école de dragage HMS LOVINCHAR à Port Edgard, près d'Edinburgh. Dès lors, sa future carrière s'y précise et en Ecosse, à Peterhead, il prend le commandement du MMS 188 (motor minesweeper) en bois et dès lors plus à l'aise vis-à-vis des mines magnétiques que les coques en acier...

C'est au large d'Harwich que prend tournure cette guerre aveugle et périlleuse contre des engins qui recèlent le génie le plus diabolique mis au service de la guerre par l'homme...

Les premières mines draguées dans les chenaux réconcilient le Lieutenant PETITJEAN avec les dragueurs. La besogne toute obscure qu'elle soit est extrêmement utile. L'équipage ne s'y trompe point.

En 1943, Lt PETITJEAN devient commandant de flottille et jusqu'en 1944 il assure cette tâche ingrate, «par des temps variables», dans des ports que viennent régulièrement troubler les attaques aériennes.

En mars 1944, le Lt Cder PETITJEAN est promu Capitaine de corvette.

Le printemps 1944 et le remue-ménage colossal du débarquement intriguent nos hommes. Un beau matin, le port vide et un message laconique de la BBC apprennent à la 118e Flottille et à son chef que le D-Day est arrivé !

La réussite du débarquement, la poussée des armées alliées à travers la Belgique, la libération escomptée de la côte belge et surtout d'Anvers ouvrent à la 118e flottille sa future page de gloire.

Le Commander PETITJEAN embarque en septembre à bord du BYMS 2252 (minesweeper US). La mission consiste à reconnaître la côte belge et c'est en louvoyant sur un canot à rames au milieu des 14 épaves qui bloquent le port qu'il retrouve le sol belge.

Fin septembre, la 118e flottille rallie la cité balnéaire et après de touchantes retrouvailles, les équipages reprennent le dur travail de déminage. Ostende est, sauf Le Havre, le seul port praticable sur la côte.

Fin novembre, Anvers est investie et c'est à la 118e flottille que revient l'honneur d'ouvrir la route au premier convoi.

Entretemps, la flottille s'est distinguée dans l'opération «Walcheren» en ouvrant des chenaux d'accès aux grosses unités de combat.

1945 voit le commandant PETITJEAN exercer les fonctions de Commander M/S Antwerp en cumul de ses fonctions de commandant de flottille.

Enfin, le 10 mai, soit deux jours après la capitulation, la flottille est aux prises avec les mines dans l'Escaut oriental. L'ennemi livre ses plans des champs de mines; si la guerre est terminée pour l'Europe, elle n'en continue pas moins pour le Cder PETITJEAN et ses équipages. Le secteur attribué à la Belgique est truffé de ces engins de mort et longtemps encore, la flottille naviguera avec comme compagnie la mort sournoise et aveugle.

En novembre 45, les flottilles britanniques regagnent leur île et le commandant PETITJEAN se voit chargé de la Direction du dragage de mines, poste qu'il occupera jusqu'en fin 46.

Nommé en 1946 au grade de capitaine de frégate, L. PETITJEAN assume successivement les fonctions de commandant en second et de chef de l'administration du Corps Naval; en 1951, il prend la direction des approvisionnements de la Force navale, poste primordial pour la jeune Force qui manque de tout et doit se frayer une place au soleil.

Des grands espaces marins, le capitaine de vaisseau PETITJEAN doit avoir la nostalgie ! Mais n'est-ce pas dans ces dossiers rébarbatifs, au sein de ces

conférences fastidieuses, de ces discussions d'état-major que va naître une force navale solide, compétente et aujourd'hui estimée par la Nation ?

En 59, le CPV PETITJEAN assume les fonctions de chef d'EMG adjoint du commodore ROBINS et représente le pays auprès du Comité de la Manche à Londres.

En 60, les événements tragiques du Congo le voient assumer une tâche primordiale, celle de commandant du Groupe opérationnel du bas-Congo. Combien de nos compatriotes n'ont-ils pas dû la vie sauve aux bâtiments arborant le pavillon de la Force navale !

1960-1961, le CVP PETITJEAN renoue avec le «minesweeping». Cours supérieurs de la guerre des mines à CHARLESTON et de la guerre navale à NORFOLK.

1962, le Commodore ROBINS prend sa retraite. Le CPV PETITJEAN accède au grade de commodore et occupe les fonctions de chef d'état-major général et d'Inspecteur général. Il est membre du Comité de la Manche.

1964. Le commodore PETITJEAN se consacre aux seules fonctions d'Inspecteur Général et c'est à ce titre qu'il quitte le service actif le 1er septembre 66.

Relater cette brillante carrière en aussi peu de mots ne permet peut-être pas de souligner la valeur comme chef du commodore PETITJEAN. La sécheresse d'un texte ne peut dévoiler les qualités de cœur qui étaient siennes. Sans doute, ceux qui assistèrent à son départ et qui l'approchèrent à cette occasion ressentirent combien il était attaché à cette force navale. Cet homme simple ne recherchait guère les honneurs, il aimait le travail bien fait et guidait par son exemple ses collaborateurs.

m.d.

Commodore Petitjean heeft van de Zeemacht afscheid genomen. In alle korpsen namen plechtigheden plaats. Te Oostende, in de Logistieke Groepering, dat lang het zorgenkind van de commodore geweest is, toen hij een tiental jaren geleden instond voor de leiding van de afdeling personeel en logistiek van de Zeemacht, legde fregatkapitein-technicus Tanghe, in zijn toespraak, de nadruk op de rol die commodore Petitjean gespeeld heeft bij de oprichting en verdere uitbouw van deze eenheid. Te St Kruis huldigde kapitein-ter-zee Pesch de rijk gevulde loopbaan van onze agetreden inspecteur generaal. 1MT Cockuyt, scheepsmaat van de commodore tijdens de oorlogsjaren, mocht in naam van het personeel van Comienav een geschenk aanbieden terwijl matroos milicien Maes aan Mevrouw Petitjean bloemen aanbood. In zijn wederwoord prees de commodore telkens de inspanningen die geleverd werden ten bate van de Zeemacht. Tijdens een onderhoud met de onderofficieren te Brugge, haalde de commodore nog even aan welke inspanningen geleverd werden om de vaarpremie te verhogen en sprak hij nog over het invoeren van de vijfdagenweek in alle korpsen.

Overall vielen tijdens deze plechtigheden, de diepmenselijke toon en de gemoeidelijke sfeer op.



## le personnel - het personeel

● 1966, année du 20 anniversaire de la Force Navale est aussi celle du premier départ «massif» d'officiers atteints par la limite d'âge.

Si tous n'étaient pas là lors de sa naissance, tous ont assisté à ses premiers pas et ont été les artisans de son développement.

Commodore PETITJEAN et Capitaine de Frégate (T) TANGHE dont nous parlons par ailleurs.

Capitaine de Corvette DEFRENNE ancien de la R.N.S.B. exerce depuis la création de la Force Navale les multiples fonctions de premier lieutenant, de commandant en second et de commandant à bord de tous les types de bateaux de la FN depuis le ZINNIA en 1947 jusqu'au KAMINA en 1966. Entretemps, il exerça les fonctions de chef d'E.M. au Comarost, de directeur des études à cenfornav (aujourd'hui comienav), de chef Etat-Major à la Base de Kitona (Congo) et de commandant du Comar Bana (Base Navale de Banana.)

Capitaine de Corvette Administrateur militaire CHARLOTEAUX - le père du Guide Administratif et du Règlement Général - dont les connaissances légales et financières ont permis à la Force Navale de présenter annuellement des propositions budgétaires à l'abri de toutes critiques. Il termine sa carrière au Congo où il avait fait du service dans le cadre de l'assistance technique.

Capitaine de Corvette LONNOY 1er chef, depuis 1953, du «Bureau des Opérations» à l'Etat-Major de la Force Navale et dont l'activité débordante lui fit confier en fin de carrière la direction des opérations, de l'organisation de la mobilisation et du renseignement.

Lieutenant de Vaisseau de 1er classe (S) SMETS. Fut au Centre de Recrutement et de Sélection le second officier sélectionneur Force Navale où il remplaça le Lieutenant de Vaisseau de Giey en 1952, au moment où s'élaboraient les méthodes de sélection que nous connaissons actuellement. Au sein de l'EM/Fn depuis 1956, et jusqu'à son départ, il porta ses efforts, couronnés de succès, sur les problèmes de l'instruction.

Lieutenant de Vaisseau de 1e classe (S) PRIGNEAUX : il s'agit pour lui d'un «faux départ» puisque mis à la pension en juin, il passe dans le cadre de réserve en juillet et effectue actuellement un rappel d'encadrement dans les fonctions de Coordonnateur de la mobilisation qu'il exerce depuis 10 ans.



## bevelover- gave

Fregatkapitein (t) Tanghe heeft het bevel van comlognav aan CPF Brugmans overgegeven. Hij begon zijn maritieme loopbaan als scheepselektricier, dan behaalde hij het diploma van koopvaardij - werktuigkundige officier. De oorlog vond hem in de Admiralty Special Services, 1947. Lt. Tanghe leidde het elektriciteit Dpt van de Tec. Dienst. In 1959 voerde hij het bevel over de Technische Dienst en later Logistieke Groepeing.

### Toelating tot de Krijgsschool

Waarschijnlijk is het maar een gelukkig toeval, maar men mag toch zeggen dat het jaar waarop wij het twintigjarig bestaan van de Zeemacht vieren, ook een jaar is waarop de geestdrift voor de Krijgsschool zich toont : geestdrift die trouwens gerechtvaardigd is wanneer men de lijst ziet van LDV's die in hun theoretische proeven en stagewerken geslaagd zijn : Werden dus tot de hogere school toegelaten : LDV BODET - LDV DESWERT - LDV LAMBINET - LDV VAN OETEREN - LDV WATTRON.

### Mutaties.

Sommigen vertrekken, anderen worden tot de Kursussen van de Krijgsschool toegelaten; natuurlijk zijn het ook de andere gewone imperatieven (operatienoel programma - bevorderingen etc.) die een ganse sliert belangrijke mutaties hebben teweeggebracht in de loop van dit jaar.

Op de Staf van de Zeemacht, neemt CPV(S) Bem J. VAN ECHOUTE de functies van Logistieke Adjunkt van de Stafchef waar en zal in zijn vroegere functies van Chef van de Logistieke Afdeling ZS4 door CPV Bem LEMAIRE vervangen worden terwijl 1LV COLLARD CPC LONNOY aan het hoofd van de Afdeling Operaties zal vervangen en LDV FRANCOIS 1LV SMETS op de Afdeling Opleiding.

### Groeperingen, Grote Eenheden, en Korpsen.

CPV (T) BRUGMANS heeft het commando van de Logistieke groepeering overgenomen en aldus CPV (T) TANGHE vervangen.

CPC BEM POULLET zal, in december, het commando van Comar Antwerpen overnemen.

De CPV SCHLIM, CPC (T) DAUTRICOURT, CPC LENTAKER en LDV VAN DER TAELEN werden aangeduid om het commando over te nemen respectievelijk over het Mijnenveegcentrum, het Reservedepot Zeebrugge, het Smaldeel der Diensten te Oostende en het Centrum voor Beheer van het Reservepersoneel.

### Aan boord.

De officieren, waarvan de namen volgen hebben of zullen dit jaar het commando overnemen van :

A 957 Kamina	CPF Dumont	A 960 Godetia	CPF Troispont
<b>Comflot MSO en</b>		<b>Comflot MSC en</b>	
M 902 Van Haver-1LV	Naudts	M 917 Charleroi	1LV De Grande
beke		M 909 Bovesse	LDV Liekens
M 908 Truffaut	1LV Robyns	M 928 Stavelot	LDV De Griek
M 927 Spa	LDV Renson	M 931 Knokke	LDV Vandenhante
M 929 Heist	LDV Servais	<b>Comdiv MSI en</b>	
M 934 Verviers	LDV Laurent	M 477 Oudenaarde	LDV Gorts
M 476 Merksem	EDV Van Slambrouck	M 926 Mechelen	LDV Dewilde
A 958 Zenobe	LDV Verhaeghe		
Gramme			

CPV W. LEMAIRE zal het commando en de instrukties van de nieuwe AR overnemen.

CPV POSQUIN neemt de funtie van inspecteur generaal over ter vervanging van commodore PETITJEAN.

# **promotions - bevorderingen**

## **Reservekader**

### **Cadre de réserve**

- **Aalmoezener protestanse eredienst - Aumônier du culte protestant**  
ROCTEUR L. A2P
- **Vaandrig ter zee 2e klasse - Enseigne de vaisseau de 2e classe**  
T'JOENS P.R.G.L. - DOMBRECHT A.M.J. - BODET L.P.M.G. (dek - pont)
- **Meester - Maître**  
Op 26 mar 64 - à la date du 26 mar 64  
ADAM R. - BARBIER H. - BLEYS A. - CAPPELIER G. - CHABALLE J. - CHRISTIAENS R. - DENIL A. - DESITTER R. - DUBOIS G. - FORIERS A. - GERITZEN A. - GRULOIS R. - LEDUNE A. - MATTHYS F. - OBERT DE THIEUSIES M. - ROEF F. - SALOMON C. - SPRONCK J. - VAN HECKE L. - VEKEMANS F.

## **Verscheidene**

### **Divers**

- **Vrijwillige prestatie van één jaar - Prestation volontaire d'un an.**  
PRIGNEAUX R.A.G. (diensten - services)
- **Ontslag uit het reservekader - heropname in het aanvullingskader - Démission dans le cadre de réserve - réintégration dans le cadre de complément**  
DAMAN P.G.A. (diensten - services)



## **le premier maître chef de première classe neufcœur**

Fils de militaire, Lucien Neufcœur, après avoir grandi dans les garnisons où son père fut affecté, résolut également de faire carrière à l'armée. A 16 ans il s'engage au 1er Lanciers; il fut nommé successivement brigadier en 1928 et maréchal des logis en 1932.

C'est revêtu du grade de premier maréchal des logis qu'il fit la campagne des 18 jours; puis il passa 5 années de captivité dans les stalags de sinistre mémoire. Après avoir été rapatrié, il se vit confier des fonctions administratives. Cela ne correspondait pas tout à fait à ses désirs les plus intimes, car il avait toujours rêvé d'une vie militaire active.

Mais jamais il ne discutait les ordres : il exécutait son travail le mieux possible. A la force navale, il assura diverses fonctions, Il fut nommé premier maître chef en 1952.

Il était titulaire de nombreuses distinctions honorifiques militaires et nationales. Après de nombreuses années de bonheur la maladie le mina et eut raison de lui.



# *bewegingen van onze mouvements de la flotte...*

De MSI ANDENNE heeft op 5 juni jongstleden de begeleiding verzekerd van de regatta's «Challenge Maurice Pauwaert», en dit ten voordele van de Royal Yachting Club van Oostende.

De MSC VERVIERS werd van 7 tot 14 juni op de slipway van het Reservedepot Nieuwpoort geplaatst.

De MSO BOVESSE heeft van 15 juni tot 11 juli een visserijopdracht vervuld in het Kanaal en de Ierse Zee met halte te Cork van 2 tot 6 juli. In de loop van deze trip heeft de BOVESSE eveneens België vertegenwoordigd te Kiel, van 19 tot 27 juni, ter gelegenheid van de Kieler Woche.

De MSC STAVELOT heeft de begeleiding van de regatta's «Grand Prix de Nieuport» ten voordele van de Y.C.N. verzekerd.

Tijdens een zeereis van Nieuwpoort naar Oostende, heeft de MSC CHARLEROI op 20 juni, met MLV aan boord, een reddingsdemonstratie op zee uitgevoerd, met medewerking van een ZM helikopter en van de sleepboot VALCKE.

De MSI ANDENNE heeft op 22 juni te Wenduine aan een reddingswedstrijd op zee deelgenomen, met medewerking van een helikopter van de Zeemacht.

In het raam van de oceanografische opzoeken door het Belgisch Centrum voor onderwater- en oceanografische opzoeken ter hoogte van het schiereiland La Revellata (Corsica) ingericht, is het zeilschip ZENOBE GRAMME op 22 juni vertrokken voor een drie maanden lange reis in de Middellandse Zee.

In de loop van deze reis heeft het onderzoekingschip te Vigo, Malaga, Palma de Mallorca, Toulon, Calvi, Alicante, Cadix en la Coruna aangelegd. Hij is op 26 september in Oostende terug gekomen.

Op 30 juni werden de MSI MERKSEM en OUDENAARDE gecommissioneerd en van het Reservedepot Kallo naar het Mijnenveegcentrum Oostende overgeplaatst. Zij lossen de MSI HERSTAL en ANDENNE af, die de 29 juli gedecommissioneerd werden.

De GODETIA is de eerste juli voor een oefenkruisvaart in de Noordzee vertrokken. Het nieuw visserijwachtschip is de zesde juli de haven van Oostende terug binnengevaren.

De MSC STAVELOT is de tweede juli naar Brest vertrokken voor een driedaags verblijf aldaar van 4 tot 7 juli, tijdens hetwelk tot de demagnetisatie van het schip werd overgegaan. Het is de achtste juli teruggekeerd.

De MSO BREYDEL is van 6 tot 14 juli naar Antwerpen geweest voor nazicht en herstelling van de scheepsromp.

De MSC ROCHEFORT, heeft de tiende juli, een trip in zee gedaan ten voordele van het schepencollege van de stad Rochefort.

De MSO ARTEVELDE is van 11 tot 16 juli in een Antwerps droogdok gebleven.

De MSC KNOKKE heeft de begeleiding verzekerd van de regatta's Oostende-Harwich-Oostende van 26 tot 29 juli, ten voordele van de NSYC. Tijdens deze zending heeft de KNOKKE de bemanning van het Belgisch yacht B 125 (Marie Galante), dat gekanteld was, helpen redder.

De MSC STAVELOT, verbleef, van 29 juli tot 5 augustus, te Nieuwpoort. Bij die gelegenheid is het schip verschillende keren ten voordele van de Stad Nieuwpoort in volle zee geweest.

Op 29 juli heeft de MSO VAN HAVERBEKE Oostende verlaten met bestemming COWES (Portsmouth) waar hij van 30 juli tot 5 augustus de zeemacht heeft vertegenwoordigd ter gelegenheid van de COWES week. Hij is de zesde augustus teruggekeerd.

De sleepboot VALCKE heeft van 30 tot 31 juli de begeleiding verzekerd van de regatta's Oostende-Westhinder-Oostende, ten voordele van de Royal Yachting Club van Oostende.

De MSC KNOKKE heeft de begeleiding verzekerd van de regatta's «Ostend Bank Race» ten voordele van de North Sea Yachting Club.

De MSC KNOKKE heeft de zevende augustus aan de «Open Door» van het Reservedepot Nieuwpoort deelgenomen.



## de bezoekers - les visiteurs

Van 14 tot 18 juni te Antwerpen, bezoek van een Zweeds eskader, uit de onderzeeërs SPRINGAREN, DRAKEN, VARGEN, ABBOREN en ILLERN samengesteld, de kustmijnenvegers VALLO, BLIDO, SKAFTO, VNO en HASSLO, en uit het basis-schip BELOS.

Van 1 tot 4 juli te Antwerpen, bezoek van de Franse kustbegeleider L'OPINATRE.

Van 4 tot 7 juli te Antwerpen, bezoek van de Canadese torpedobootjagers ST LAURENT, COLUMBIA en GATINEAU.

Van 18 tot 22 juli te Zeebrugge, de Amerikaanse destroyer RICH.

Van 19 tot 22 juli te Oostende, bezoek van de Franse hoogzeemijnenvegers CUISTREAHAM en CANTHO.

Van 19 tot 22 juli te Oostende, bezoek van de Nederlandse kustmijnenvegers BRUINISSE, BEEMSTER, BORNE, en BOXTEL.

Van 13 tot 24 augustus te Oostende, bezoek van de Duitse ondiepwaternijnenvegers SKORPION, WAAGE, JUPITER, PEGASUS, ALTAIR, ALGOL en VEGA.



Ainsi que nous l'avions laissé entendre, il y a quelques numéros, Neptunus ouvre une nouvelle rubrique : les navires de guerre belges.

Cette rubrique, confiée à notre collaborateur Roger Van Noeyen correspond aux demandes des collectionneurs, et aux besoins de l'historique de la Force Navale.

Chaque navire sera présenté, pour autant que les documents photographiques le permettent au format de la carte postale universelle avec ses caractéristiques et son histoire, au verso. Si vous n'êtes pas d'accord, si vous en connaissez plus ou mieux faites-le nous savoir.

Nous prévoyons une annexe à ces fiches : le courrier... Et n'oubliez pas que Neptunus peut vous fournir le document photo pour une somme modique.

n.d.l.r.

## **les navires de guerre belges de belgische oorlogscheepen**

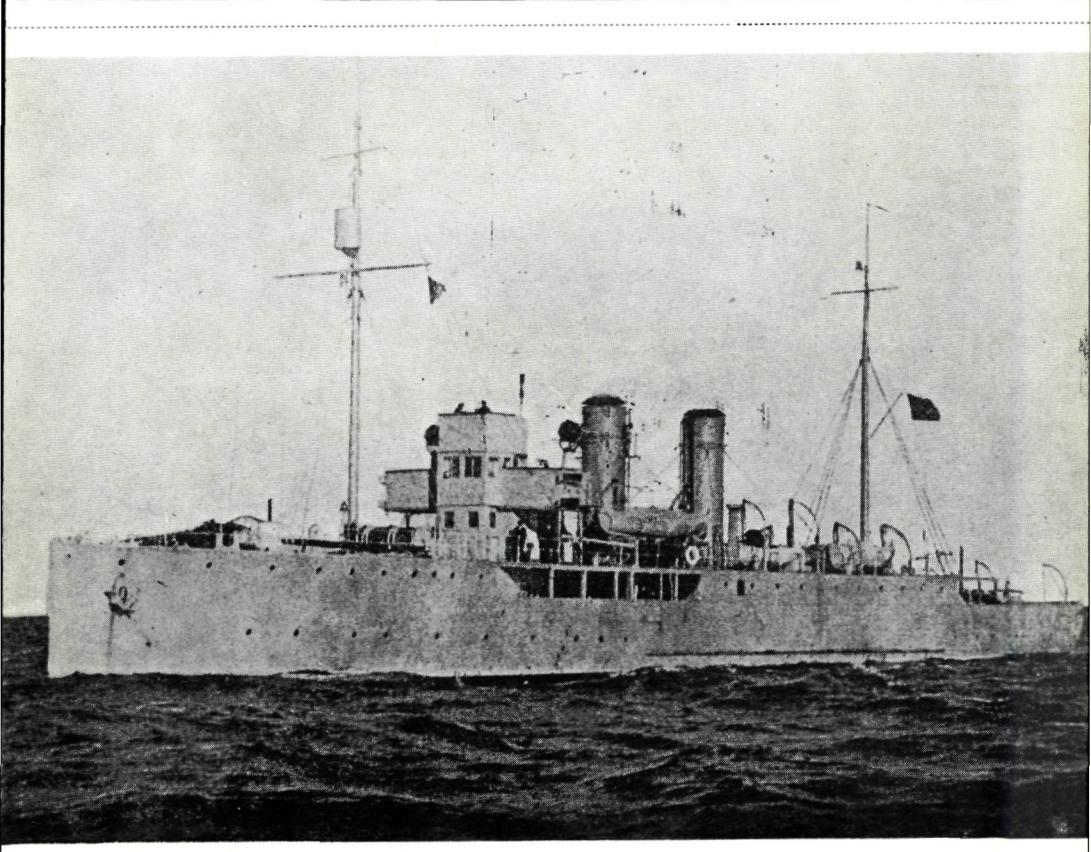
Op verzoek van meerdere lezers die belang stellen in de Zeemacht en haar voorgangers, is Neptunus verheugd in dit nummer te starten met het publiceren van Belgische scheepstypes.

Foto's, schetsen of silhouetten zullen steeds vergezeld worden van een bondige, doch zo volledig mogelijke steekkaart der karakteristieken. Beoogd wordt een periode te bestrijken gaande van 1830 tot op onze dagen. Alleen die schepen, in het verleden door onze militaire marine gebruikt, komen in aanmerking.

Om begrijpelijke redenen doet Neptunus alweer eens beroep op die lezers die kunnen helpen bij het aanvullen van ons schaars documentatiemateriaal, of nog bij het rechtdelen van mogelijke vergissingen.

n.v.d.r.

**r. van noeyen**



# A

## ARTEVELDE 1

**Construction** : 1939-1943 Cockerill-Wilton.

**Bouw** : 1939-1943 Cockerill-Wilton.

**Tonnage** : 1640 ton à vide - 2270 ton pleine charge.

**Waterverplaatsing** : 1640 ton ledig - 2270 ton geladen.

**Dimensions** : L. 98,5 m, l: 10,5 m - tirant d'eau : 3,8 m.

**Afmetingen** : L. 98,5 m, b. 10,5 m - diepgang : 3,8 m.

**Puissance** : 21.700 ev.

**Vermogen** : 21.700 hp.

**Machines** : Turbines à engrenage Parsons Rateau - 2 hélices - 2 chaudières Babcock et Cockerill timbrées à 34 Kg.

**Voortstuwing** : Reactieturbines Parsons Rateau - 2 schroeven - 2 ketels Babcock met werkdruk van 34 Kg.

**Vitesse** : 28,5 n.

**Snelheid** : 28,5 kn.

**Rayon d'action** : 2.600 nautiques à 19 noeuds.

**Actieradius** : 2.600 miles aan 19 kn.

**Combustible** : 680 ton de mazout.

**Brandstof** : 680 ton stookolie.

**Armenement** : a. prévu par les Belges : 4/102 mm AA. 2/20 mm AA.  
b. monté par les Allemands : 3/105 mm. 2/40 mm AA. 2/37 mm AA. 16/20 mm AA. Prévu pour porter 120 mines.

**Bewapening** : a. door de Belgen voorzien : 4/102 mm AA. 2/20 mm AA.

b. door de Duitsers geplaatst : 3/105 mm. 2/40 mm luchtdoel, 2/37 mm luchtdoel. 16/20 mm luchtdoel. Mogelijkheid om 120 mijnen in te schepen.

**Equipage** : 168 à 180 hommes.

**Bemanning** : 168 tot 180 man.

**Remarques** : En construction à Cockerill - Hoboken comme aviso - garde-pêche, pour la Marine Belge. Capturé sur cale par les Allemands en 1940. Envoyé à Wilton-Fijenoord, Schiedam où il est terminé en 1943. Rebaptisé K 4 puis Lorelei. Sert de navire d'inspection aux amiraux Raeder et Dönitz. Rendu à la Belgique, en 1945, en très mauvais état. Démoli à Bruges en 1954.

**Opmerkingen** : Bij Cockerill - Hoboken als visserijwacht in aanbouw voor rekening van het Belgisch Zeewezen. In 1940 door de Duitsers in beslag genomen, terwijl het schip nog op stapel lag. Naar Wilton-Fijenoord Schiedam gesleept, waar het in 1943 beëindigd werd. K 4 herdoopt, vervolgens Lorelei. Vlaggeschip van de Admiraals Raeder en Dönitz. In 1945, in heel slechte staat aan België teruggegeven. In 1954 te Brugge gesloopt.

# Z

## ZINNIA

**Construction** : 1915-1916 - Swan Hunter et Wigham-Richardson Walsend.

**Bouw** : 1915-1916 - Swan Hunter en Wigham-Richardson Walsend.

**Tonnage** : 1200 ton W. 1480 ton pleine charge.

**Waterverplaatsing** : 1200 ton ledig. 1480 ton geladen.

**Dimensions** : L. 81 m - l. 10,1 m - tirant d'eau : 3,5 m.

**Afmetingen** : L. 1 m - b. 10,1 m - waterverplaatsing : 3,5 m.

**Puissance** : 1400 cv portée à 2.000 cv en 1941.

**Vermogen** : 1400 pk tot 2.00 pk opgevoerd in 1941.

**Machines** : Triple expansion - 1 hélice - 2 chaudières cylindriques.

**Voortstuwing** : Drievoudige uitzetting - 1 schroef - 2 schotse ketels.

**Vitesse** : 17 n.

**Snelheid** : 17 kn.

**Rayon d'action** : 2.000 nautiques à 15 n. porté à 3.350 nautiques à 9 n. en 41.

**Actieradius** : 2.000 miles aan 15 kn, tot 3.350 opgevoerd aan 9 kn. in 41.

**Combustible** : 250 ton de charbon. **Brandstof** : 250 ton kolen.

**Armenement** : a. Belge en 1940 : 1 mitrailleuse de 13,2 mm AA.

b. Allemand en 1942 : 1/105 mm 14/20 mm AA.

**Bewapening** : a. Belgische in 1940 : 1 mitrailleur 13,2 mm luchtdoel.

b. Duitse in 1942 : 1/105 mm. 14/20 mm luchtdoel.

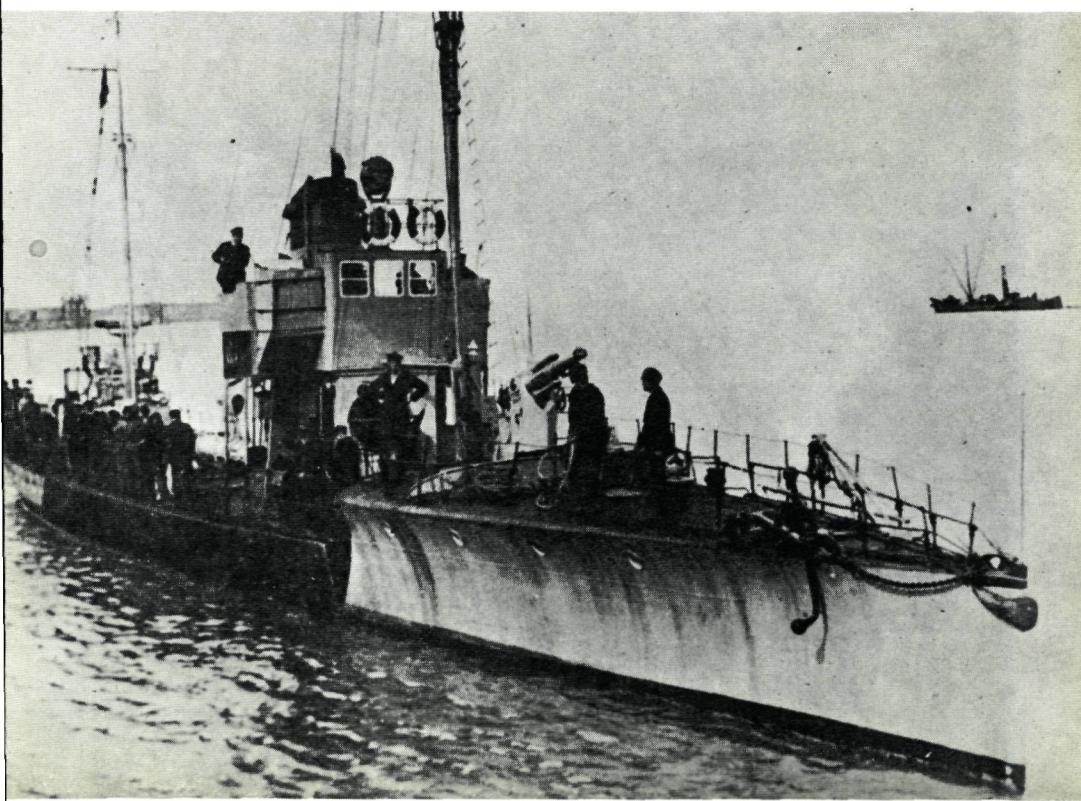
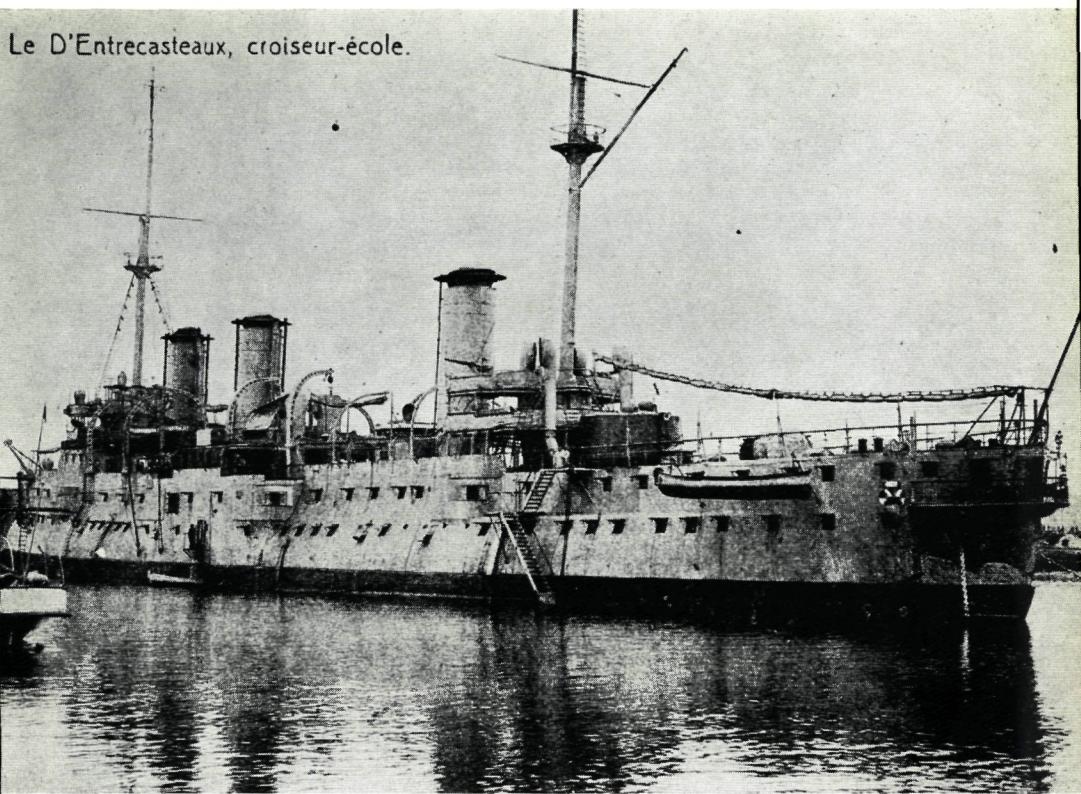
**Equipage** : 77 hommes, porté à 120 hommes en 1941.

**Bemanning** : 77 man, tot 120 opgevoerd in 1941.

**Remarques** : Construit comme sloop anglais classe Flower. Vendu à la Belgique en 1920, où il sert de garde-pêche. Capturé par les Allemands en 1940, il est refondu et transformé à Cockerill en 1941. Rebaptisé BARBARA, il sert à la Kriegsmarine comme escorteur aérien. Rendu à la Belgique en bon état en 1945. Rebaptisé BREYDEL. Rayé en 1951.

**Opmerkingen** : Gebouwd als Engelse kotter van het Flower type. In 1920 aan België verkocht als visserijwacht. In 1940 door de Duitsers in beslag genomen. In 1941 bij Cockerill omgebouwd. Dient bij de Kriegsmarine als luchtdoeljager onder de naam BARBARA. In 1945 in goede staat aan België teruggegeven en als BREYDEL herdoopt. In 1951 geschrapt.

Le D'Entrecasteaux, croiseur-école.





# D'ENTRECASTEAUX

**Construction** : 1894-1898 à La Seyne-sur-mer.

**Bouw** : 1894-1898 te La Seyne-sur-mer.

**Tonnage** : 8.114 ton W. - 8.900 ton pleine charge.

**Waterverplaatsing** : 8.114 ton ledig. - 8.900 ton geladen.

**Dimensions** : L. 120 m - l:18 m. - tirant d'eau : 7,9 m.

**Afmetingen** : L. 120 m - b. 18 m. - diepgang : 7,9 m.

**Puissance** : 13.500 ev.

**Vermogen** : 13.500 hp.

**Machines** : 2 à triple expansion - 2 hélices - Chaudières cylindriques.

**Voortstuwing** : 2 machines met drievoudige uitzetting - 2 schroeven - Schotse ketels.

**Vitesse** : 19 noeuds en 1899 - Moins de 12 noeuds en 1920.

**Snelheid** : 19 knopen in 1899 - Minder dan 12 knopen in 1920.

**Rayon d'action** : 5.000 nautiques à 10 noeuds.

**Actieradius** : 5.000 miles aan 10 knopen.

**Combustible** : 1.000 ton de charbon.

**Brandstof** : 1.000 ton kolen.

**Armenement** : 2/240 mm - 12/138,6 mm - 12/47 mm. - 4 tubes lance-torpilles 450 mm.

**Bewapening** : 2/240 mm - 12/138,6 mm - 12/47 mm. - 4 torpedolanceerbuizen van 450 mm.

**Protection** : Pont cuirassé à 85 mm - Blockhaus à 250 mm.

**Pantserbepating** : Dek 85 mm. Bovenbouw 250mm.

**Equipage** : 500 hommes.

**Bemanning** : 500 man.

**Remarques** : Croiseur protégé français cédé à la Belgique en 1919 et employé en tant que navire-école pour les torpilleurs. Après la suppression du Corps des Torpilleurs et Marins, en juillet 1927, il fut rétrocéé à la France qui le transféra à la Pologne. Il y devint le navire-école-dépôt KRAL WLADISLAW IV, rebaptisé BALTYK en 1928, stationné à Gdynia. Il fut démolé pendant l'occupation allemande.

**Opmerkingen** : Franse pantserkruiser in 1919 aan België als steun- en schoolschip voor de torpedoboten afgestaan. Na de ontbinding van het Corps des Torpilleurs en Marins in juli 1927, werd het schip opnieuw aan Frankrijk overgemaakt, dat het aan Polen afstond. Daar deed het schip dienst als gestationeerd schoolschip KRAL WLADISLAW IV, BALTYK herdoopt in 1928, en te Gdynia gebaseerd. Het werd gedurende de Duitse bezetting afgebroken.

# WIELINGEN

5 Torpilleurs type Wielingen (ex - allemands type A 26)

5 Torpedoboten van het Wielingen type (ex - duits type A 26)

**Construction** : 1916-1918 Schichau-Elbing.

**Bouw** : 1916-1918 Schichau-Elbing.

**Tonnage** : 250 ton - 300 ton p'leine charge.

**Waterverplaatsing** : 250 ton ledig - 300 ton geladen.

**Dimensions** : L. 50 m - l. 5,62 m - tirant d'eau : 2,34 m.

**Afmetingen** : L. 50 m - b. 5,62 m - diepgang : 2,34 m.

**Puissance** : 3500 hp.

**Vermogen** : 3500 hp.

**Machines** : Turbines à engrenages - 1 hélice.

**Voortstuwing** : Reactieturbines - 1 schroef.

**Vitesse** : 25 noeuds.

**Snelheid** : 25 knopen.

**Rayon d'action** : 690 nautiques à 20 noeuds.

**Actieradius** : 690 miles aan 20 knopen.

**Combustible** : 53 ton de mazout.

**Brandstof** : 53 ton stookolie.

**Armenement** : 2/88 mm - 1 tube lance-torpilles de 450 mm. Peuvent mouiller mines.

**Bewapening** : 2/88 mm - 1 torpedolanceerbuis van 450 mm - mogelijkheid tot mijnenleggen.

**Equipage** : 29 hommes.

**Bemanning** : 29 man.

**Remarques** : Mêmes origines et destination que la série Prince Léopold.

**Opmerkingen** : Zelfde oorsprong en bestemming als de torpedoboten van de reeks Prins Leopold.

## Tableau d'identification - Identificatietafel.

Allemands - Duitse	Belges - Belgische	1919	1926
A 30		A 21 PC	A 21
A 40		A 22 PC	A 22
A 42		A 23 PC	A 23
A 43		A 24 PC	A 24 WIELINGEN
A 47		A 25 PC	A 25 Caporal TRESIGNIES

Les torpilleurs allemands A43 et A47 ont été montés à Hoboken à partir de pièces amenées d'Allemagne par chemin de fer. Le A24 WIELINGEN devint navire-école de la Marine de l'Etat à Ostende. Pris par les Allemands en 1940, il fut livré à la démolition en 1943, après avoir été.

De Duitse torpedoboten A43 en A47 werden te Hoboken gebouwd, met onderdelen die uit Duitsland per trein werden aangevoerd. De A24 WIELINGEN werd het schoolschip van de Staatsmarine te Oostende. In 1940 door de Duitsers in beslag genomen, werd dit schip in 1943 afgebroken, na veel schade te hebben opgelopen.

## semaine de la mer

C'est grâce à une initiative américaine que fut créé au début de 1946 le conseil des sports des forces alliées, qui, plus tard, perdant son caractère interallié devint en 1948 le Conseil International du Sport Militaire.

Le C.I.S.M. qui groupe actuellement plus de vingt nations organise des championnats internationaux militaires non seulement dans la plupart des disciplines olympiques mais aussi dans des disciplines sportives qui lui sont propres comme le pentathlon militaire, aéronautique et naval.

En 1949 la Marine Italienne organisa pour la première fois une «Settimana del Mare» la première semaine nautique du C.I.S.M. qui comprenait une compétition du Thrialton Naval (matelotage, natation, et course d'agilité) des championnats de voile et d'aviron.

D'autres semaines de la mer ont été organisées en Suède en 1955, en Norvège en 1957, en Grèce en 1956, en Italie en 1954.

Cette année la semaine de la mer se déroulera du 28 août au 4 septembre à Karlskrona en Suède. La Force Navale a participé à toutes les épreuves, c'est-à-dire, le pentathlon naval, le championnat de voile et d'aviron.

Le pentathlon naval comprend cinq parcours : obstacle race - lifesaving contest - seamanship contest - utility swimming - amphibious cross - country race. Quatre marins et une réserve ont subi un entraînement spécial en vue de cette compétition sous la direction du 1MC Baes, officier des sports au groupement logistique.

La Force Navale a envoyé deux barreurs au championnat de voile qui se court dans le monotype O.K. dinghy, une classe très répandue en Suède, car en effet on y compte plus de quinze mille unités.

Nos timides espoirs ont accompagnés notre équipe d'aviron représentée par quatre rameurs et un barreur; cette équipe avait fait la preuve de sa grande qualité sportive lors de diverses rencontres en Belgique et à l'étranger.

Dank zij een Amerikaans initiatief werd in het begin van 1946 de sportvereniging van de geallieerde troepen ingesteld, welke trouwens later zijn beperkt karakter verloor om in 48 de Nationale Raad voor Militaire Sport te worden.

De Nationale Raad voor Militaire Sport verenigt nu meer dan twintig landen, richt internationale militaire kampioenschappen in, niet alleen voor de verschillende olympische disciplines, maar ook voor de sporten die hem eigen zijn, zoals het militair pentathlon.

In 1949 stelde de Italiaanse Marine, voor de eerste maal, een «Settimana del Mare» in, de eerste week van de zee van de I.R.M.S., die een zeethrialton bedroeg (zeemanschap, zwemmen en lenigheidskoers), zeilkampioenschappen en roeien.

Andere weken van de zee werden in 1955 in Zweden ingericht, in 1957 in Noorwegen, in 56 in Griekenland, en in Italië in 1954.

Dit jaar was zij te Karlskrona (Zweden) van 28 augustus tot 4 september. De Belgische Zeemacht nam aan alle proeven deel, namelijk het zeepentathlon, het zeil- en roeikampioenschap.

Het Zeepentathlon bedraagt vijf proeven : obstacle race - lifesaving contest - seamanship contest - utility swimming - amphibious cross-country race. Vier matrozen en een reserve hebben een speciale training ondergaan voor deze wedstrijden, onder leiding van 1MC Baes, sportofficier van de logistieke groeping.

De Zeemacht zond eveneens twee roergangers voor het zeilkampioenschap, die aan boord van een monotype O.K. dinghy word betwist, een klasse die veel succes kent in Zweden waar er meer dan zes duizend varen.

Wij verwachten veel van onze roeiploeg die door vier roeiers en een roerganger wordt vertegenwoordigd. Deze ploeg had reeds van haar grote kundigheid kunnen blijk geven in haar sportprestaties in België en den vreemde.

## week van de zee

tussen ons  
dialogue



Nous remercions Monsieur Van Iseghem d'Ostende pour les précieuses coupures de presse 1940-45 concernant le Corps de Marine et les premières heures de la Force Navale, dont il nous a fait don.

**Appel urgent :**

qui peut nous procurer, même en prêt, un négatif ou une photo du THURINGEN, alias BOOTS MAN JOHNSON 1 (une pochette de photos sera donnée en cadeau).

Cette offre est valable pour tous les documents de valeur qui nous permettent d'illustrer notre histoire. Celui qui pourrait nous procurer les Neptunus antérieurs à 1953 est également le bienvenu.

**Bericht :**

wie een foto bezit van de THURINGEN, alias BOOTS MAN JOHNSON 1 zou ons een prachtige dienst bewijzen door ze ons te laten geworden. Als blijk van onze erkentelijkheid beloven wij hem een fotoreeks uit onze verzameling. Alle documenten die onze geschiedkundige artikels zouden kunnen versieren zijn natuurlijk welkom. Ook zouden wij graag terug in het bezit komen van sommige nummers van de vroeger Neptunus, van vóór 53.

Nous remercions le commandant Georges Goor des félicitations originales qu'il nous a adressées à l'occasion de la parution du numéro 2. Il souhaite à Neptunus, «de tout son vieux cœur de marin, vie longue et prospère, celle que méritent ses généreux collaborateurs.» (le Cdt Goor, notre ancêtre du lac Tanganyka) n.d.l.r.

Monsieur G. Piron nous écrit sa satisfaction concernant le no 2 66, «resserrent les liens déjà étroits entre les anciens et la Force Navale» et est «une raison supplémentaire de fierté d'avoir appartenu à cette jeune et grande famille, qu'est et devrait rester, notre jeune marine militaire».

---

\* n.d.l.r. Neptunus ne désire exister que pour et même par les anciens.

Nous avons reçu de nouvelles précisions sur les navires appelés NAMUR.

Nous comptons publier ces renseignements de l'Amirauté britannique au numéro suivant.

# dialogue

## Lettre du Docteur André Beernaert (Braine l'Alleud).

«C'est avec empressement que je souscris mon abonnement. Ces quelques échos venus de la mer raniment les cœurs et ravivent les souvenirs de ceux qui gardent, malgré des occupations profanes, parfois débordantes, la nostalgie des amis, des bâtiments et des voyages. Nuls, mieux que vous, pouvez nous faire revivre ces heures généreuses, ces secrets profonds, ces moments de communauté que nous avons partagés avec nos camarades d'active. Nous désirions rester près d'eux, essayant d'apporter ainsi à l'édification de notre marine, l'expérience de notre carrière civile et la chaleur de nos sentiments.»

Rôle de la Marine en 1914-18. Monsieur E. PiETERS, 21 Neptunusstraat, (I) Berchem nous écrit.

Parmi ces monitors, qui sont d'ailleurs justement cités dans l'article en question, trois méritent une mention toute spéciale. Ce sont les HMS Lord Clive, General Wolfe et Prince Eugene. En effet, lorsqu'il fut décidé de transformer le grand croiseur «Furious» en unité expérimentale pour apontages d'avions, son artillerie principale fut débarquée. Or il est à noter que le «Furious» possédait deux grandes tourelles logeant chacune une unique pièce de 18 pouces, soit 457 mm ! On ne retrouvera d'ailleurs de telles grosses pièces que lors de la 2me guerre mondiale sur les géants japonais «Yamato» et «Musashi».

Il se fait que ces canons ex-Furious ont été embarqués sur les susdits monitors. Pour ne pas surcharger les navires, il fut décidé de mettre les pièces **sous** masque. Le canon, toutefois, était tellement lourd et encombrant qu'il n'était pas possible de faire pivoter l'affût; c'est ainsi que le canon était et restait dirigé axialement sur tribord, le pointage se faisant par le monitor même. Quant au poste de tir (director), il était logé comme d'habitude sur le tripode avant, mais dirigé **sur babord**, c'est-à-dire du côté opposé à la pièce.

Les coordonnées de tir étaient prises par un destroyer qui, semble-t-il, plaçait une bouée en mer à l'endroit opposé au but. Le monitor venait ensuite - entraîné par ses machines poussives - réglait son tir sur la bouée... et tirait du côté opposé !

Un petit chemin de fer placé sur le pont amenait les obus qui étaient soulevés et mis en place par un fort mât de charge. Je ne connais pas le poids des obus, mais il devait être considérable.

J'ai construit un modèle réduit du «General Wolfe» qui a une place de choix dans ma collection retracant l'histoire et l'évolution de la Royal Navy. Le navire n'est pas particulièrement beau mais il est fort intéressant. Il serait intéressant de savoir s'il existe encore des personnes sur notre littoral ayant vu tirer un de ces mastodontes...

Je profite de cette occasion pour vous féliciter de la nouvelle présentation de NEPTUNUS qui prend ainsi une bonne place parmi les beaux magazines de la mer et surtout de la Marine.

wat men ons vraagt  
en... wat wij hebben !

**via neptunus - p.b. 17 - oostende 1.  
pcr 1755 generale bankmaatschap-  
pij oostende - rekening 40.07.79.**

normaal abonnement 120 fr  
steunabonnement 150 fr  
ereabonnement 300 fr

actief lid v.z.w.d. 150 fr + mede-  
werking  
verzameling neptunus 64 : uitver-  
kocht  
verzameling neptunus 65 : 100 fr  
afzonderlijke nummers : 25 fr  
beschikbaar zijn nog 1964 n° 5 en 6  
1965 n° 1 tot 6  
1966 n° 1, 2, 3

**insteken in neptunus verschenen  
beperkte oplage**

6/64 «belgische zeevlaggen» 10 fr  
6/64 «1ste zuidpoolexpeditie» 10 fr  
3/65 kaart van congo - angola 10 fr  
2/66 vloot 66

(+ verzendingskosten)

**de foto's in neptunus verschenen.**

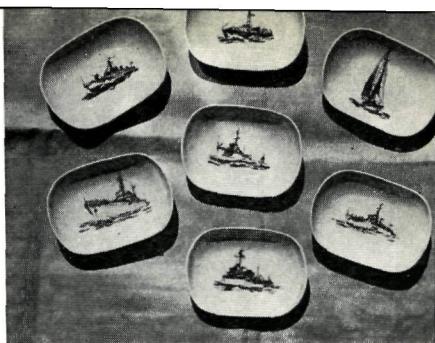
postkaartformaat : 5 fr  
postformaat (13×18) : 13 fr  
dubbel formaat (24×18) : 20 fr  
panelen van alle formaat : 15 fr  
per dm<sup>2</sup>  
een omslag met 10 postkaarten  
gedrukt : schepen met hun eigen-  
schappen : 25 fr

voor de verzamelaars :  
omslag 12 echte foto's 50 fr  
2 reeksen zijn beschikbaar  
+ verzendingskosten

**door neptunus**

de vermaarde «COMMON-CORE»  
kursussen, voor degenen die op  
hun eentje studeren of de specia-  
liteitslessen volgen in de Zee-  
macht.

6 vol. elektriciteit	628 fr
8 vol. elektronika	840 fr
2 vol. servo-mechanismen	208 fr
de volledige verzameling	1650 fr
afzonderlijke delen	105 fr



**ten voordele van de v.z.w.d. vereni-  
ging voor hulpbetoon van de zee-  
macht.**

phonoplaat zeemacht (5 marsen)  
75 fr

porseleinen asbakjes met tekening  
schepen door Carlo Adam aan 40  
fr stuk, of 240 fr voor de ganse  
reeks.



**het winkeltje**

# la boutique

ce qu'on nous demande  
...ce que nous avons !

**via neptunus - b.p. 17 - ostende 1.  
ccp 1755 société générale de  
banque compte 40.07.79.**

abonnement normal 120 fr  
abonnement soutien 150 fr  
abonnement d'honneur 300 fr  
membre actif a.s.b.l. : 150 fr +  
activité.

collection neptunus 1964 : épuisée  
collection neptunus 1965 : 100 fr  
numéros séparés : 25 fr  
disponibles : 1964 n° 5 et 6  
1965 n° 1 à 6  
1966 n° 1, 2, 3

**les encarts neptunus tirage limité :**  
6/64 «pavillons de mer» 15 fr  
6/65 1ère expédition antarctique  
10 fr  
3/65 carte du congo - angola 10 fr  
2/66 flotte 66

(+ frais d'envoi)

**les photos parues dans neptunus.**

format carte-postale : 5 fr  
format presse (13×18) : 13 fr  
format double (24×18) : 20 fr  
panneau : toutes dimensions : 15  
fr/dm<sup>2</sup>

1 pochette de 10 cartes postales  
navires imprimées avec caractéristiques : 25 fr

pour les collectionneurs :  
pochette 12 photos véritables 50 fr  
2 séries disponibles

(+ frais d'envoi)

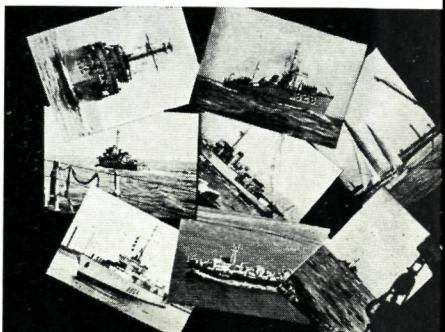
**par neptunus.**

les fameux cours «COMMON-CORE» pour les étudiants solitaires, et les cours de spécialités force navale.

5 vol. «électricité»	500 fr
6 vol. «électronique»	600 fr
2 vol. «servo-mécanique»	200 fr
la série complète	1300 fr
le volume séparé	100 fr



**au bénéfice de l'a.s.b.l. «fonds d'entr'aide de la force navale».**  
disque force navale (5 marches) 75 fr  
cendriers porcelaine + navires dessin de carlo adam 40 fr pièce, ou 240 fr pour la série.



**martin & co**

**navigation  
instruments**

28 BROUWERSVLIET  
ANTWERPEN

verbond der mutualiteiten der  
rechthebbenden van het leger.  
87 - paepedellelaan - bxl 16  
02 - 73.22.51 en 73.25.15

**vemurel**

J, LOOFFEN

Eisenlaan 9 Stene  
(Cedra 41.15)

**e. bogerd & co**

**MARINE INSTRUMENTS**

Brouwersvliet 38, - ANTWERPEN

TEL. 32 84 76 - 32 85 32

«SESTREL» «CROZIER MARINE»

«WESSEX» «SAILOR»

**MEUBELFABRIEK**

**cocquyt octaaf**

Prins Leopo'dstraat 14, St Kruis  
BRUGGE - TEL : 050/384.84

**STYL EN MODERN**

Toonzaal in fabriek

de stad hasselt  
de heer glorieux, spiere  
de heer van roy, tongeren  
de stad brugge  
la ville de seraing  
de heer vleurinck, destelbergen  
la ville de charleroi  
monsieur piron, wezembeek-oppem

**abonnés d'honneur - ere-abonneenten (III)**

la commune de herstal  
de heer kindt, deerlijk  
belgian shell company  
la firme ed. depaire  
de firma van avermaet, deurne  
infosermi  
general motors company  
de firma cadix-natie antwerpen

**neptunus b.p. 17 oostende 1**

compte ~ rekening  
40.07.79

société générale de banque  
generale bankmaatschappij  
ccp - pr.

17.55.

**belgië - belgique**

120 fr  
150 fr (soutien - steun)  
300 fr (honneur - ere)

**nederland**

10 gulden  
25 gulden (erelid)

**france**

15 fr  
30 fr (honneur)

**suisse**

12 fr  
15 fr (honneur)

**u.s.a. - canada**

3 dollars  
7 dollars (honor)

**united kingdom**

1 pound  
2 guineas (honour)

## **abonnement**

l'éditeur responsable  
de verantwoordelijke uitgever

**k. beatse**  
**b.p. 17**  
**oostende**

a confié l'impression de ce numéro à  
heeft dit nummer laten drukken door

**drukkerij "de vuurtoren"**  
**059 - 751.32**  
**oostende**

de clichés werden verwezenlijkt door  
les clichés sont réalisés par

**photogravure van uffelen**  
**09 - 25.47.86**  
**gent**

