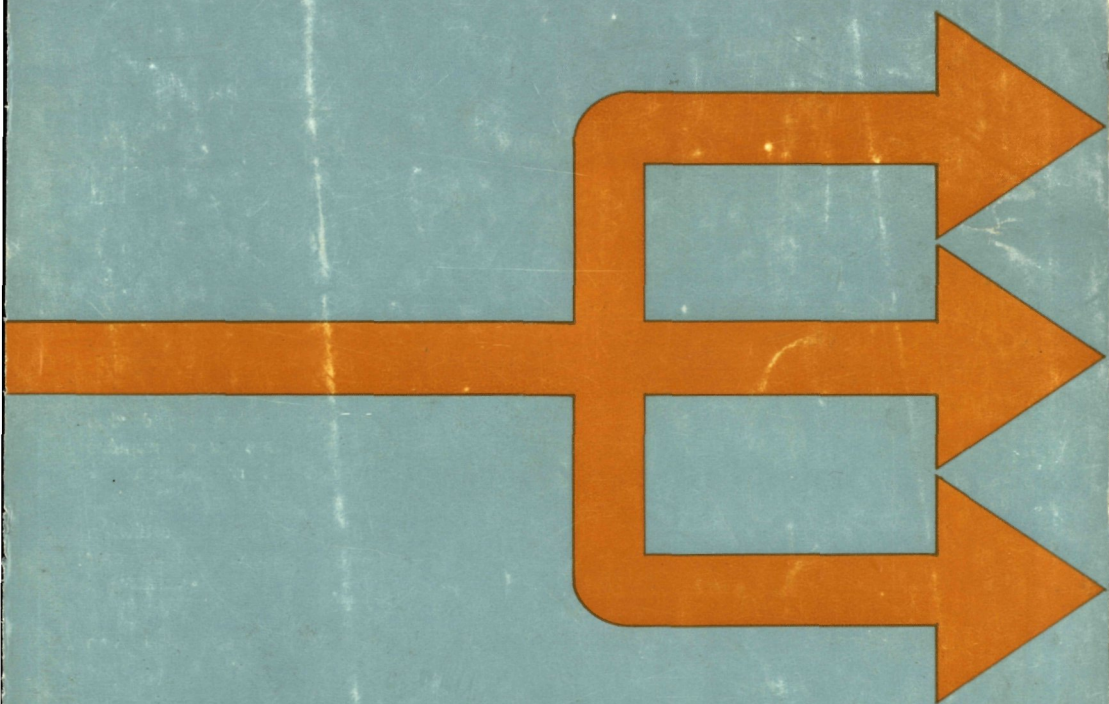



neptunus



65

nep



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

hebben de studies, artikelen
en informaties van dit nummer
verzameld

de presentatie en opmaak is van
presentation et mise en page de

REVUE NAVALE BIMESTRIELLE
TWEEMAANDELIJKS MARINETIJDSCRIFT

3

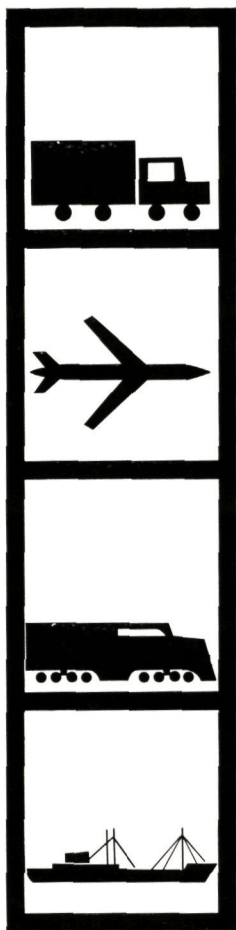
tunus

p. pajot - w. pieters - r. prigneaux
m. dubois - g. busard - h. jacquemin

decoaster

neptunus 1965. nr 3 p 1-104 Oostende. Juin 65

**PLUS DE
2.000 NAVIRES
BATTENT
PAVILLON SHELL!**



Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles



BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aérodromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.

ANVERS : AFRIQUE * AMERIQUES * ASIE MINEURE

cmb



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



U leeft en woont ...
Bezoek de specialist van het

MEUBIBOUW

Ijskelder-, Lijndraaier- en Vaartstraat 10
Spoorwegstraat 31
Alfons Pieterslaan 2

Speciale korting voor Zeemacht

MODERN Meubel

1.500 m² Toonzalen

- Tel. 744.07 - Oostende
- Tel. 730.91 - Oostende
- Tel. 724.91 - Oostende

(Op 150 m van de Zeemacht)

RECRUTEMENT D'OFFICIERS DE PONT POUR LA FORCE NAVALE

6 places sont vacantes.

Les candidats doivent être âgés d'au moins 17 ans au 31 décembre et ne pas avoir atteint 32 ans le 27 décembre 1965.

Cette limite est portée à 33 et 34 ans pour les candidats qui ont suivi avec succès la première ou les deux années d'études de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers, amenant au diplôme d'aspirant officier au long-cours.

Les candidatures sont à adresser à

**l'Etat-Major de la Force Navale ZS.3/TRG, Quartier Prince
Baudouin - BRUXELLES 3**

Les épreuves se dérouleront du 2 au 7 août à OSTENDE

AANWERFING VAN DEKOFFICIEREN VOOR DE ZEEMACHT

6 plaatsen staan open.

De kandidaten moeten ten minste 17 jaar oud zijn op 31 december en 32 jaar niet bereikt hebben op 27 december 1965.

Deze beperking wordt op 33 en 34 jaar gebracht voor de kandidaten die met voldoening een of twee jaar aan de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen gevolgd hebben, om het diploma van aspirant officier ter lange omvaart te bekomen.

De inschrijvingen worden aanvaard bij de

**Staf van de Zeemacht ZS3/TRG, Prins Boudewijnkwartier
BRUSSEL**

De proeven zullen te OOSTENDE plaats grijpen van 2 tot 7 augustus.

RECRUTEMENT DE SOUS-OFFICIERS POUR LA FORCE NAVALE

27 places sont réservées aux candidats francophones lesquels doivent être âgés d'au moins 16 ans et d'au plus 22 ans, être célibataires, veufs ou divorcés. L'admission au concours est portée à 25 ans pour les engagés ou rengagés même mariés comptant au moins un an de service au moment de l'inscription, et à 28 ans pour quelques emplois particuliers.

Tous les candidats doivent être porteurs du diplôme ou certificat d'études moyennes inférieures ou d'études équivalentes.

Les candidatures sont à adresser au :

**Le Commandant de l'Ecole des candidats Sous-officiers de la
Force Navale.**

**comienav
Brieveweg 63
Sainte-Croix-lez-Bruges**

AANWERFING VAN ONDEROFFICIEREN VOOR DE ZEEMACHT

40 plaatsen zijn aan de nederlandsstalige kandidaten voorbehouden.

Zij moeten ten minste 16 en ten hoogste 22 jaar oud zijn, ongehuwd, weduwnaar of uit de echt gescheiden.

Voor de dienstmemers die minimum één jaar onder de wapens zijn op het ogenblik van de inschrijving voor het toelatingsexamen, is de ouderdom op 25 jaar gebracht (28 jaar voor bepaalde functies) en zij mogen gehuwd zijn.

Alle kandidaten moeten houder zijn van een diploma of getuigschrift van lager middelbaar onderwijs, of gelijkwaardige studies.

De candidaturen worden ontvangen door :

**De Commandant van de School voor Kandidaat-onderofficieren
Zeemacht.**

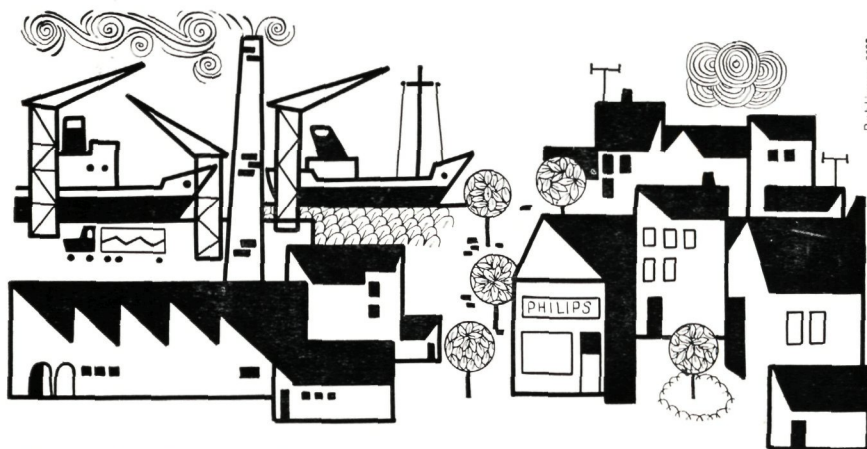
**comienav
Brieveweg 63
te Sint-Kruis (Brugge)**

votre banque...

BANQUE DE LA SOCIETE GENERALE DE BELGIQUE

CHANGE - FINANCEMENTS

PLACEMENTS EN TITRES ET EN ESPECES



Publicem 3628

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 uitrustingen. Aan de andere kant comfort en meer vrije tijd... PHILIPS verleent zijn medewerking door nieuwe, ingenieuze apparaten. Altijd en overal : een naam :

PHILIPS... steeds betrouwbaar!

Antwerp Marine Radio C.Y. n.v.

VERKOOP

HUUR

ONDERHOUD

Radars - V.H.F. telefoons - Dieptemeters - gyro-kompassen
Scheepsradio - sonars

ANTWERPEN

OOSTENDE

ZEEBRUGGE

Ambtmanstraat, 8

H. Baelskaai, 44

Noord-Hinderstr. 31

telex (03) 734

Tel. (03) 33.77.80

tel. (059) 735.24

tel. (050) 542.71

WAARHEEN NA DE HUMANIORA ?

Instituut Jeugdzorg

gehecht aan het zee-preventorium te De Haan

- HOGER INSTITUUT VOOR SOCIALE STUDIES (A1)
Kost en inwon gratis.
- HOGER INSTITUUT VOOR PSYCHOLOGIE en ORTHOPEDAGOGIEK (A1)

School en beroepsoriëntering.
Orthopedagogiek.

alle inlichtingen worden steeds bereidwillig
verstrekst op aanvraag.

tel. : (059) 24085 - (059) 23911

Jeugdzorg

Koninklijke baan 79 - De Haan

ECOLE SUPERIEURE DE RADIO-NAVIGATION

agrée et subsidiée par le Ministère des Communications

3 ans d'études supérieures (A1) avec
diplôme officiel de

SPECIALISTE EN ELECTRONIQUE POUR
LA NAVIGATION MARITIME

emplois assurés

inscriptions : 1 JUN - 31 JUL : inschrijvingen

reprise des cours : 16 SEP. hervatting der lessen

3 jaar hoger onderwijs (A1) met
officieel diploma van

SPECIALIST IN DE ELEKTRONIKA
VOOR DE ZEEVAART

betrekking verzekerd

aangenomen en gesubsidieerd door het Ministerie van Verkeerswezen
HOGERE RADIO NAVIGATIESCHOOL

46, rue du lac
Bruxelles 5

46, meerstraat
Brussel 5

Tel. : 47.36.82

sommaire

inhoud

Neptunus se targue d'une totale indépendance dans les domaines politique et confessionnel.

Neptunus gaat prat op zijn politieke en confessionele onafhankelijkheid.

11	éditorial - editoriaal	
13	explorateurs d'afrique	m. dubois
25	opérations navales sur le lac tanganika au cours de la première guerre mondiale	h. jacquemin
41	een weinig gekend incident van de oorlog 1914-1918	a. lederer
43	van s.s. brabo tot m.v. mokaria	c.m.b.
51	visserij in kongo	
57	les chantiers navals en république démocratique du congo	a. lederer
71	banana	c. alloo
77	la FN de ZM	



Extrait du cartouche d'une carte de l'Afrique centrale publiée en 1683 à Amsterdam par Petrus Schenk et Gerardus Valk, reproduite en encart dans ce numéro, grâce à l'obligeance de la section historique du Musée Royal de l'Afrique Centrale.

Uittreksel uit de cartouche van de kaart van Midden-Afrika die in 1683 te Amsterdam uitgegeven werd door P. Schenk en G. Valk. De volledige kaart is in dit nummer vervat dank zij de medewerking van het Koninklijk Museum voor Centraal Africa.



De Belgen, die aan het beschavingswerk in Kongo hebben deelgenomen, toonden zich het vertrouwen waardig dat het Koningshuis in hen had gesteld.

In enkele tientallen jaren hebben zij orde en rust hersteld in dit door stammen en twisten verscheurd land; zij hebben het democratische instellingen verschaft en voorzien van een moderne infrastructuur. Vele Belgen hebben zich sinds een halve eeuw aan dit beschavingswerk gewijd, en tot op heden helpen talrijke landgenoten met vreugde en geestdrift de jonge Kongorepubliek opdat zij spoedig de plaats zou innemen die haar op wereldvlak toekomt. Onze hulp aan dit grote land, dat in volle ontwikkeling is, moet bestaan uit uitgebreide technische bijstand en aanvoer van machines en werktuigen die de ontginning van zijn enorme natuurlijke rijkdommen zullen toelaten.

Moderne haveninstallaties nabij de Kongomonding verzekeren de gemakkelijke afvoer van de producten naar alle uithoeken van de wereld.

Over weinige jaren zal dit land een eigen vloot bouwen en uitrusten en zullen zijn zeelieden zich een welverdiende reputatie toeëigenen op de oceanen waar zij de Kongolese vlag zullen voeren. Belgische zeevaartscholen en maritieme kringen zullen kunnen bogen op hun bijdrage tot de vorming van die voortreffelijke bemanningen. Het ontstaan van die vloot zal samen gaan met de sensationele economische evolutie die ongetwijfeld zal volgen wanneer orde en veiligheid definitief zullen hersteld zijn in dit uitgestrekt gebied, dat sommigen aan roof- en moordpartijen hadden willen laten ten onder gaan.

De Kongolese en Belgische jongeren zijn er van overtuigd dat betrekkingen in een geest van goede nabuurschap de grondslag moeten vormen voor de oplossing van de problemen en dat op die wijze het

belgië overzee

meest wordt bijgedragen tot het herstel van de vrede en de verzekering van voorspoed voor de jonge Kongolese natie.

Het is in deze lijn van ideeën dat ook de zeelui hun steentje kunnen bijdragen aan de opbouw van het nieuwe Kongo, door betere en nauwere samenwerking op maritiem en zeevaartkundig gebied.

In dit domein zal de Belgische Zeemacht zich, gans in het bijzonder, op haar taak toeleggen en de verantwoordelijkheden opnemen die de Belgische regering haar zou kunnen overdragen.

Trouw aan haar leuze : "Non multa sed multum" zal de Zeemacht het als een punt van eer beschouwen op het rendez-vous aanwezig te zijn.



Les "petits Belges" dans l'œuvre de civilisation entreprise au Congo se sont montrés dignes de la confiance que leurs rois avaient mise en eux. En quelques décades ils ont pacifié ce pays où régnait la terreur, l'ont doté d'institutions démocratiques et l'ont pourvu d'une infrastructure moderne. Beaucoup de Belges se sont voués à cette œuvre de civilisation et aujourd'hui encore nos compatriotes aident avec joie et enthousiasme la jeune République Congolaise à se tailler la place qui lui revient au soleil.

Notre aide à ce grand pays en voie de développement doit se traduire par une assistance technique généreuse et par l'octroi de machines et d'outils lui permettant d'exploiter ses richesses naturelles immenses.

A l'embouchure du fleuve des installations portuaires modernes permettent de drainer ces richesses, vers toutes les parties du globe et de conquérir les marchés mondiaux.

Dans quelques années ce pays construira sa propre flotte et l'armera, ses marins se tailleront une réputation méritée sur les mers où flottera le pavillon congolais. Les écoles navales et maritimes belges pourront s'enorgueillir d'avoir contribué à former ces équipages d'élites.

La naissance de cette flotte ira de pair avec l'évolution économique sensationnelle que connaîtra ce pays dès que l'ordre et la tranquillité régneront à nouveau définitivement sur ce territoire que d'aucuns ont voulu livrer au pillage et à la tuerie.

Les jeunes Congolais et les jeunes Belges sont convaincus que c'est par les relations de bon voisinage que peuvent être résolus tous les problèmes qui doivent apporter paix et prospérité à la jeune nation congolaise.

la belgique d'outre-mer

11

Dans cet ordre d'idées, les marins aussi peuvent apporter leur pierre à la construction de l'édifice congolais en leur offrant au point de vue maritime et naval une collaboration plus étroite encore.

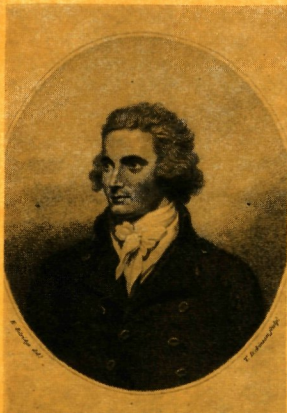
La marine militaire belge en particulier n'épargnera aucune peine pour prendre en ce domaine les responsabilités que le gouvernement belge pourrait lui imposer.

Fidèle à sa devise "non multa sed multum" la Force Navale se fera un point d'honneur d'être au rendez-vous.

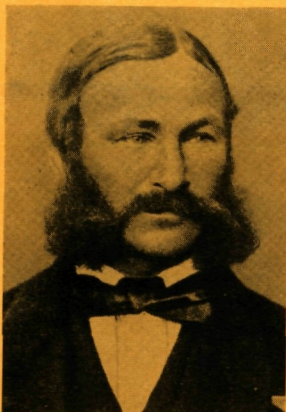


alodub

Mungo Park 1797

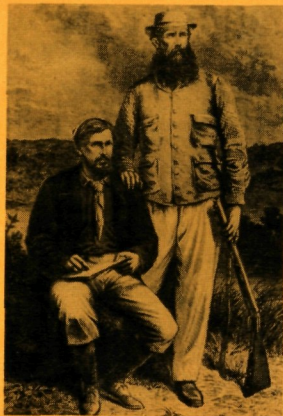


Heinrich Barth



Grant

Speke



Historique des découvertes

De tous temps, l'homme n'a pu résister au désir de se lancer à la découverte des terres ou des mers qui l'entouraient. Aujourd'hui, sauf quelques régions déshéritées, notre planète est connue. L'homme est insatiable. Il donne une nouvelle orientation à sa soif de découvertes : il crée les satellites artificiels, bientôt il les habite et rêve de voyages dans le cosmos vers des planètes dont il veut connaître les mystères.

Et oui !, l'exploration de notre planète n'est pas un fait récent ! Cinq siècles avant Jésus-Christ, Hérodote remonte le Nil. Avec des moyens de fortune, il tente d'en découvrir les sources mais ne peut y atteindre.

Alexandre le Grand entraîne son armée dans une expédition sans fin.

Les phalanges macédoniennes traversent l'Asie et la volonté de leur chef les porte jusqu'aux Indes.

Sur de frêles esquifs, l'homme s'aventure sur mer. A marches forcées, il parcourt des terres arides ou luxuriantes.

Des pays lointains, il emporte des visions merveilleuses et souvent surfaites. Dans ses bagages, il ramène des objets, des denrées dont bientôt il fait commerce. De hardis marchands s'élancent vers ces terres lointaines et dès lors, esprit de négoce et exploration vont de pair.

Henri le Navigateur, Prince de Portugal s'embarque à Lisbonne; il espère trouver par mer la route des Indes. Madère, les Açores, le Sénégal, les Iles du Cap vert le voient accoster. Après sa mort, les caravelles du roi Jean II reprennent sa glorieuse succession. L'embouchure du Congo est bientôt recon nue. En 1487, Barthelemy Diaz dépasse l'estuaire du grand fleuve équatorial - le tropique du Capricorne est franchi, le cap de Bonne-Espérance est atteint. En 1497 Vasco de Gama double le cap de Bonne-Espérance et rallie les Indes.

Samuel Baker

Les explorateurs des 15e, 16e et 17e siècles dédaignent l'Afrique. Seules, l'Asie et son commerce, l'Amérique et ses richesses les attirent. Fin du 18e siècle, l'Afrique reste un continent mystérieux. Le Nord appartient aux musulmans. Eux-seuls s'aventurent dans la forêt équatoriale et y font régner leur loi. Quelques hardis marchands portugais remontent le Zaïre et commercent avec les autochtones. Le cœur de l'Afrique reste inviolé. Hautes montagnes, déserts arides, rivières entrecoupées de rapides, indigènes hostiles sont autant d'éléments qui effraient les plus téméraires. Il y a bien quelques postes dont la plupart proviennent des premières expéditions ibériques. Ainsi, plusieurs comptoirs portugais jalonnent les côtes de l'Angola et du Mozambique. L'Espagne envoie ses fils au Maroc et aux Iles Canaries. L'Angleterre s'est établie en Gambie, sur la Côte d'Or, au Cap. La France s'est alliée à quelques roitelets du Sénégal.

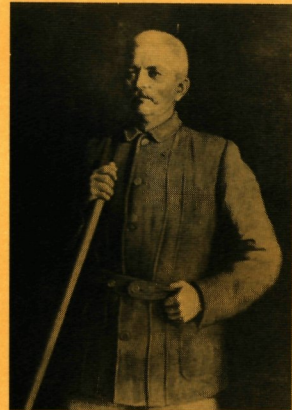


D. Livingstone



H.M. Stanley

De ces havres de civilisation, quelques hommes aventureux, désintéressés et que seul guide un esprit altruiste, vont s'enfoncer au cœur du continent inconnu. Nous sommes au début du 19e siècle. Les grandes nations cherchent de nouveaux débouchés à leur commerce; la mainmise musulmane sur la Méditerranée, l'existence d'une nation américaine, l'essor prodigieux de la mécanisation ne sont pas étrangers à cette attirance des occidentaux pour l'Afrique tant équatoriale que du Sud. Citons quelques explorateurs célèbres : Mungo Park dès 1797 descend le Niger. Il trouve la mort avant d'en avoir percé le secret. Caillé (Fr) traverse le Sahara, Barth découvre le lac Tchad. L'Anglais Speke reprend les recherches d'Hérodote. Il découvre le lac Victoria descend le fleuve et peut ainsi affirmer avoir trouvé la source de ce cours d'eau qui a tout donné à l'Egypte. Baker à la même époque découvre le lac Albert autre source du Nil.



En 1849, un médecin écossais qu'accompagnent son épouse et ses trois enfants quitte le Cap. Pour compagnons, sa famille et deux

orateurs d'afrique

amis, pour armes, sa volonté, son désintéressement, pour but, son amour de l'humanité. Le docteur Livingstone s'enfonce dans le désert de Kalahari, rencontre le Zambèze, découvre en 1866 le lac Nyassa, le lac Moero et croit reconnaître dans la rivière Lualaba le Nil. Abandonné du gouvernement britannique, il échoue à Udjidji sur le lac Tanganika.

En moins de cinquante ans, l'extérieur de la cuvette congolaise a vu l'homme blanc l'explorer. Au centre, reste inconnu cet immense territoire. Et, combien de questions se posent encore au monde ? Quelles voies suit cette rivière Lualaba ?

Où sont les sources du Zaïre dont les eaux limoneuses se précipitent dans les flots de l'Atlantique ?

Stanley est gallois. Pas très grand, mais robuste, les yeux enfoncés, portant une épaisse moustache et un menton taillé durement. C'est un homme dur dont la jeunesse a été rude. A l'instar de Cecil Rhodes, il rêve de conquêtes et l'immensité africaine l'attire. Pour le compte du New-York Herald, il entreprend une expédition. Son but : retrouver Livingstone dont la disparition émeut l'occident. De Zanzibar, il s'enfonce dans l'Est africain. Nous sommes en pleine saison des pluies et la marche est pénible et entrecoupée de mille dangers. L'objectif est atteint : est-il nécessaire de rappeler la date du 28 octobre 1871, entrevue mémorable entre le rude Gallois et le philanthrope écossais que minent les fièvres. Stanley rejoint l'Amérique.

En 1873 Livingstone meurt; Stanley revient en Afrique. Il explore les rives du lac Tanganika puis, cherche à percer le mystère du Lualaba. Il s'enfonce dans ce continent inconnu, lutte contre la maladie, les flèches des autochtones, les embûches de la nature. Mille jours d'expédition et s'ouvre à lui la plus belle récompense : l'Atlantique est là. Le tracé du Zaïre, Lualaba ou Congo est enfin révéilé.

Pour nous, Belges, une épopée grandiose s'ouvre.

LEOPOLD II - LES BELGES - EXPLORATION DU CONGO

Nous ne ferons pas l'injure à nos lecteurs de retracer minutieusement l'action de Léopold II au Congo. Nous savons tous avec quelle patience, quelles ressources diplomatiques, quel esprit d'envergure, le *grand monarque* créa de toutes pièces cette colonie dont il avait deviné l'énorme potentiel économique. Contentons-nous de parler des hommes qui s'aventurèrent dans ce pays inconnu et dont, hélas ! bien peu de Belges connaissent l'existence sinon par quelques monuments ou encore que leur nom ait été donné à des rues de nos villes.

Cependant, une synthèse des événements s'avère nécessaire.

En 1855, Léopold II précise ses buts, son idéal : **"Je percerai les ténèbres de la barbarie et j'assurerai les bienfaits d'un gouvernement civilisateur à l'Afrique Centrale. Ce travail, je le ferai seul s'il le faut"**.

Septembre 1876, réunion d'une conférence géographique internationale. Une association internationale africaine est créée. Ses buts : exploration méthodique de l'Afrique et lutte anti-esclavagiste.

Léopold II entre en contact avec un officier de la Marine nationale française, l'enseigne de vaisseau comte Savorgnan de Brazza. Ce dernier, malgré le peu de compréhension du gouvernement français, refuse. Cet officier d'origine romaine reste sourd aux propositions de Léopold II. Et le monarque de lui dire songeur : "Est-ce possible que ces minces galons soient un obstacle à la magnifique carrière que je vous ouvre...?". Stanley offre l'Afrique à la Couronne. Le gouvernement britannique y prête peu d'attention.

Léopold II convoque Stanley et ce dernier est conquis par le souverain. Il faut désormais explorer cet immense territoire, qui couvre 3.700.000 km². Il faut dompter ce fleuve long de 4640 km. et dont l'estuaire s'ouvre sur des fonds de 400 mètres; n'est-il pas, en dépit de son cours tumultueux, le plus régulier d'Afrique car ses affluents situés de part et d'autre de l'Equateur lui assurent un débit constant par le régime des saisons humides. Ces affluents que Stanley a croisés dans son périple permettent l'instauration d'un réseau de voies navigables de plus de 6.000 km.

Cette voie d'accès, Stanley doit la reconnaître et y faire flotter le pavillon de l'Association Internationale Africaine.

Stanley prépare minutieusement son expédition. Il faut contourner les monts de Cristal. Stanley se rend à Seraing et visite les chantiers Cockerill. Le 20 décembre 1878, il adresse à Monsieur Charlier, Secrétaire de la Société Cockerill la lettre reproduite ci-après.

Le 15 février 1879 est passée la commande des vapeurs suivants :

"La Belgique", steamer à 2 hélices en acier de 19,80 m de long sur 3,50 m de large, pourvu de deux machines à haute pression d'une force de 25 chevaux.
"En Avant", embarcation à roues à aubes fixés d'une longueur de 12,20 m, large de 2,40 m portant une machine à haute pression de 6 chevaux.

"L'Espérance", bateau à une hélice, d'une longueur de 11,60 m sur 2,13 avec une machine à haute pression d'une force de 6 chevaux.

Ces trois bateaux doivent être livrés en trois tronçons chacun et remontés sur la plage de Banana à l'estuaire du Congo.

Please hurry these
 estimates, as His Majesty
 has asked me twice
 through M. Stravel for
 them.

Believe me
 Faithfully yours
 Harry Hightower

NEW BATS-HOTEL
 ROTTERDAM
 Proprietors
 Schiedamschedijk 100-101

Dec 20th 1878

Monieur Charles,
 In relation to the
 estimate you are making
 and which I am making
 awaiting at Brussels, will
 you be good enough to tell
 me what the cost of a
 painted Iron
 65 feet long
 7 1/2 feet beam
 4 feet draught
 should 13 miles per hour
 would be. also what
 would be the difference
 if you made it a steel

with freight & workmen
 to construct the boat on
 the Congo would be, with
 so much of the arrangements
 specified in the larger
 one, such as in this plan.



He has told that a
 large steamer could easily
 sail on steam herself to
 the Congo. It would perhaps

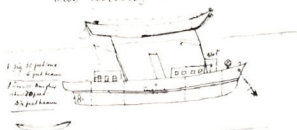
be advisable to let me
 know your own opinion
 whether it would not be
 better to send her out
 ready built at Sadoune.

The steamer which I have
 now under consideration
 for which I ask your
 estimate is 65 feet long
 7 1/2 feet broad wood of
 course he too small to
 steam out to sea, but
 we should therefore like
 to have her cost calculated
 with cost of shipment etc.

Address
 of Mr. Hightower
 Saint-Hotel Brellanque
 Brussels

- 1 Small Steamer powerfull engine
 100 feet long (larger)
 13 feet beam (larger)
 7 or 8 feet draught
- 2 Steamer 14 or 15 miles per hour

- 1 Iron freight boat 5 sections
 60 feet long (larger)
 7 feet beam (larger)
 16 1/2 feet draught
 with carrying deck



1 Iron freight boat 5 sections
 60 feet long (larger)
 7 feet beam (larger)
 16 1/2 feet draught

Nous remercions la ré-
 daction de la revue "Con-
 tact entre Nous", éditée
 par la SA Cockerill. L'a-
 mabilité de son rédacteur
 en Chef, nous a permis
 de reproduire des ex-
 traits de "St. Hoboken
 m'était conté".

2 barges sans machine propulsive, l'une de 18,25 m sur 2,14 m et l'autre de 12,20 m sur 1,62 m, d'un tirant d'eau en charge d'environ 0,60 m.

A ces embarcations, s'ajoutent un canot à vapeur, "Le Royal", don personnel de Léopold II, un chariot à quatre roues destiné à porter le corps des embarcations, deux chariots à 3 roues pour le transport des machines et chaudières. Après essais, eut lieu en juin 79 le départ pour l'Afrique à bord d'un des navires de Cockerill, la BARGA.

Faut-il dire l'immense somme d'efforts livrés afin d'amener cette flotte à pied d'œuvre. Certes, on dira combien Stanley et son équipe de quatorze Européens mirent à l'épreuve les Africains dans cette expédition. Roland Dorgelès, dans son livre "Sous le casque blanc" met en exergue les deux explorateurs célèbres, Brazza et Stanley. D'une part, Brazza, hâve, déprimé, miné par la dysenterie, accompagné de quelques porteurs; d'autre part, Stanley, détruisant la roche à la dynamite, exemple impérissable de la ténacité. Stanley et Brazza luttent de vitesse. Stanley ignore que Brazza a obtenu l'accord du roi Makoko, souverain des Batékés. Brazza voudrait s'implanter sur la rive droite du pool. Il s'avance sur la rive droite du fleuve. "Par instant, il entendait, répercuté par les falaises, l'écho de tonnantes explosions : le "Briseur de roches" n'était plus loin. Dans chaque village, on lui parlait de "Boula Matari", de ses machines qui creusaient le sol, de ses voitures de fer, de ses bateaux à fumée. Sans doute, voulait-on lui faire sentir son indigence, lui dont toute la richesse tenait en dix ballots; mais il ne souffrait pas de la comparaison, c'était cette pénurie qui lui avait donné des ailes."

La rencontre entre les deux explorateurs eut lieu. Stanley ne pouvait cacher son dépit. En fait, le premier il avait découvert ces territoires. Pourquoi n'avait-il pas, ainsi que le lui avait péconisé Léopold II, pourquoi n'avait-il pas occupé immédiatement les deux rives du pool ?

Enfin, tout était dit, cet empire allait être partagé entre les deux états. La Belgique devait sa colonie à un Gallois, la France à un Romain...

Pendant que Stanley taille sa route, les difficultés politiques vont croissant. Quel est le statut de ce continent ? Quel pays prétend gouverner Vivi, capitale créée par Stanley ? Fin diplomate, Léopold II, s'allie l'aide de la France moyennant un droit de préemption. Mais comment faire admettre par les chancelleries allemande, anglaise et autres, ces marchés d'empoigne conclus avec des sauvages incultes ?

Le Portugal, fort de ses enclaves, réclamait ses droits et s'alliait avec le cabinet de Londres. La coalition franco-allemande, inquiète de voir l'Angleterre accaparer l'Afrique du Nil au Cap, fit reculer l'Albion dans ses prétentions.

Le 22 avril 84, les Etats-Unis, antiescalavagistes par doctrine, reconnaissent l'association africaine comme Etat. Enfin en 1884, l'Etat Indépendant du Congo voyait le jour à Berlin et l'Acte qui découlait des accords du Congrès donnait les coudées franches à Léopold II.

Désormais, le Congo était ouvert sans restriction à l'exploration et par conséquent à l'expansion.

Premier pas dans l'exploration du continent, la création d'une flotte de steamers afin de pouvoir remonter les rivières et leurs affluents, toute pénétration par terre étant par elle-même vouée à l'échec.

La majeure partie des bâtiments construits pour le Congo le furent par Cockerill. Nous relevons, et ceci est pour le moins stupéfiant à pareille époque, que cette société construisit en 1906 un bateau à roue arrière !

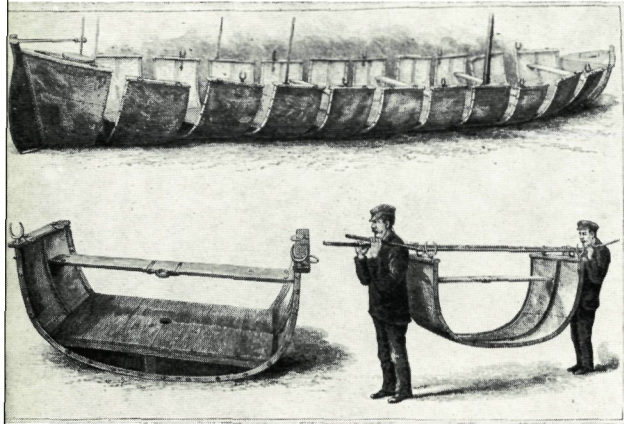
Mais, laissons parler le rédacteur de la revue "Contact entre nous" (revue éditée par la Société Cockerill - Ougrée).

"Le Premier Sternwheel

"En septembre 1886, notre société reçut de l'Etat indépendant du Congo qui venait d'être fondé, la commande du premier bateau à roue arrière.

Ce type d'embarcation avait sur celles à hélices, l'avantage d'un tirant d'eau moindre et sur celles à roues latérales la supériorité de pouvoir accoster bien plus aisément, de naviguer plus facilement dans les passes étroites et d'éviter les chocs des corps flottants contre les roues de côté.

Ce bateau appelé "Ville de Bruxelles" avait la coque en bois, une longueur de 24,40 m et 5,49 de large. La machine à deux cylindres était placée à l'arrière, elle attaquait directement la roue de propulsion et développait 69 chevaux. Les deux chaudières du type locomotive étaient situées à l'avant. Il pouvait porter 22 tonnes de marchandises et calait ainsi 2 pieds. L'essai de ce bateau fait sur l'Escaut en décembre 86, donna en eau calme 8 noeuds. L'expédition eut lieu en pièces détachées, chaque colis ne dépassant pas 30 kilos, sauf quelques pièces de machines.



the steel boat «Advance»
Cfr : H. Morton Stanley
In darkest Africa
Vol I. 1890 - p. 38

A cette époque, on pouvait voir sur la route des caravanes un millier de nègres portant chacun sur la tête un morceau de bateau. C'est le lieutenant Lippens qui remonta le bateau en Afrique"

A la lecture de ces quelques lignes, on comprend combien était ardue la tâche des officiers belges qui composaient en majeure partie les forces d'exploration déléguées par Léopold II. Pour la petite histoire, disons combien était peu apprécié en Belgique l'envoi d'officiers au Congo, ces officiers étant en mission alors que le gouvernement ne prétendait avoir aucune collusion avec l'Etat Indépendant du Congo.

Pourtant dès 1878, une poignée d'officiers belges s'était avancées à l'intérieur du continent africain. On n'était pas sans ignorer les fabuleuses richesses que recélait le Katanga, territoire alors sous le joug du potentat Msiri.

En 1874, le Lieutenant de la Royal Navy, Verney Lovett Cameroun, utilise comme monnaie d'échange des lingots de 2 à 3 livres en forme de croix de Saint-André (les célèbres croisettes !). Près des sources du Lomani, cet officier constate que le cuivre sert de monnaie d'échange pour l'achat d'esclaves.

Partie de Zanzibar (1878), attristée par la mort de son chef, le capitaine Crespel, l'expédition belge, sous les ordres du capitaine Cambier, fonde après une lutte impitoyable, la première station belge en Afrique, à Karéma, sur la rive orientale du Lac Tanganika. Le capitaine Popelin reconnaît la rive occidentale du lac mais est bientôt emporté par la maladie (1881). En 1883, le lieutenant Storms établit le poste de Pala sur le lac Tanganika.

A partir de cette base, une expédition pénètre à l'intérieur du Katanga. Elle est constituée de savants allemands mais agit au profit de Léopold II.

L'expédition atteint Bunkeya où règne le féroce Msiri. L'accueil du monarque est réservé mais il ne marque aucune hostilité aux Drs Reichard et Bohm. Hélas, le Dr Bohm meurt au cours d'une reconnaissance et le Dr Reichard se voit bientôt confronté avec un Msiri soudain hostile. Obligé de fuir, Reichard regagne Pala et l'expédition est vouée à l'échec.

D'autres expéditions vers cette terre si ardemment convoitée du Katanga sont entreprises. Citons notamment l'expédition menée par un officier portugais, le lieutenant Ivens. D'autres explorateurs, missionnaires ou agents d'hommes d'affaires, tentent d'entrer dans les bonnes grâces de Msiri. En fait, la cuvette du Congo intéresse moins l'occidental; les voies de pénétration y sont rares et seule la forêt où se disséminent des tribus sauvages et rétives s'offre aux explorateurs.

En 1890, un Britannique, Alfred Sharpe arrive à la mission de Bunkeya, mission qu'a fondée le missionnaire écossais Arnot. Alfred Sharpe a un maître qui l'a chargé d'une mission secrète : le nom de ce maître : Cecil Rhodes !

Un seul désir anime Cecil Rhodes, réaliser l'union "Cape to Cairo". L'Angleterre soutient par une violente campagne de presse l'attitude du "Napoléon du Cap". En effet, l'Etat Indépendant du Congo a-t-il occupé le Katanga ? Qu'y trouve-t-on, sinon des missionnaires britanniques ?

Léopold II semble pris de court. Ses expéditions ont fortement entamé sa cassette personnelle. Certes, des colonnes avangent péniblement le long de l'Ubangi et le Lomani, la lutte antiesclavagiste est menée brillamment par quelques officiers belges sans grade et qu'animent des sentiments uniquement humanitaires. Des postes sont établis à Basoko sur l'Aruwimi, à Lusambo sur le Sankuru. Mais inconsciemment, Léopold II sait que l'avenir du jeune état se joue dans le lointain Katanga. Si le pays veut vivre, et voler à brève échéance de ses propres ailes, ce n'est que par ses richesses minières qu'il peut le faire. Les événements récents du Congo et notamment la sécession katangaise de 1960 nous le disent éloquemment. Combien de fois n'a-t-on répété, et à juste titre que, amputé du Katanga, le Congo n'est pas viable. Et Dieu sait, si le reste de cet état est autrement mis en valeur aujourd'hui que voici 60 ans.

Léopold II doit agir. En 1888, n'écrit-il pas au capitaine Thys (qui en 1890 réalisera la liaison ferrée Matadi-Léopoldville).

"La théorie de certains journaux anglais est que toute partie d'Etat non occupée peut être prise par celui qui voudrait l'occuper. Nous avons donc un inté-

rêt capital à diriger, dès que nous le pourrons, de grandes expéditions jusqu'à nos frontières du Nord et du Sud et cela sous peine de tout perdre".

A Bunkeya, un élément imprévu bouleverse les prévisions de Cecil Rhodes. Msiri refuse le protectorat britannique pour des raisons qui tiennent plus du fétichisme que du raisonnement politique. Mais le danger n'étant pas écarté, le commandant Le Marinel, le héros de la Sankuru, reçoit l'ordre de créer à Bunkeya un poste et d'y faire flotter le pavillon de l'AIA. Delcommune qui a reconnu les territoires du Bas-Congo et contribué grandement à l'établissement du tracé de la voie ferrée Matadi-Léo a charge d'une seconde expédition. Une troisième commandée par le commandant Bia s'embarque à Anvers en 1891. Enfin, à l'instar des sociétés privées établies au Congo, une quatrième expédition sous les ordres du capitaine Stears est également dirigée vers le Katanga.

En avril 1891, Le Marinel entre à Bunkeya. En quatre mois, il a parcouru 1300 km, ce qui dans un pays hostile, inconnu, sans voies de communication représente un véritable exploit. L'accueil de Msiri est réservé. Hélas ! le dépôt de munitions saute dans la nuit et, désespéré, Le Marinel retourne à Lusambo. Il laisse en arrière dans un poste érigé sur la Lofoi le Lieutenant Legat, le sergent Verdick et une compagnie indigène.

Pendant ces événements, Delcommune remonte le Congo, la Lomami et atteint Gandu. Ensuite il se met en route vers le Katanga. Loin de postes sûrs, dans des régions hostiles, au climat souvent meurtrier, de telles épopées paraissent empreintes de folie. La colonne subit des attaques. Le capitaine Hakanson, ancien officier suédois au service de Léopold II, est abattu. 6 mois après Le Marinel, Delcommune entre en contact avec Msiri. Le tyran siège sur un trône qu'entourent des têtes fraîchement coupées. Heureusement les hommes du poste de la Lofoi sont retrouvés sains et saufs. La maladie décime les membres de l'expédition. Près de 400 européens et indigènes succombent.

Le cours supérieur du Lualaba est inconnu. Delcommune ordonne la construction de pirogues et descend le cours de la rivière. Non loin de l'actuelle Kolwezi, la route navigable est barrée par les chutes de Zilo. L'obstacle est infranchissable. Delcommune ne pousse pas vers l'Ouest, aucune voie navigable ne le permettant. La mort dans l'âme, il décide de rejoindre le poste de la Lofoi.

La troisième expédition commandée par le capitaine Stairs part de Dar-es-Salam, suit la route des marchands d'esclaves et traverse le Tanganika. Bunkeya est atteint et le *drame va se jouer*. Stairs choisit d'impressionner le vieux forban Msiri. Le capitaine belge Bodson et le marquis de Bonchamps, officier français, veulent ramener par la force Msiri. L'entrevue est violente et Bodson se sentant menacé abat le roi nègre. L'officier belge est blessé et succombe bientôt. L'expédition réduite à des hommes blessés et malades ne doit son salut qu'à l'arrivée en janvier 1892 de l'expédition Bia. D'autres Belges accompagnent le commandant Bia. Leurs noms vous sont familiers : Franqui, qui reconnut la rivière Kasai et créa le poste qui porte son nom. Cornet, géologue modeste qui allait annoncer au monde entier l'inestimable trésor qui dormait sous ces terres sauvages. Le commandant Bia devant l'état de santé des membres de l'expédition STAIRS doit dès lors assurer cette présence de l'Etat indépendant sans laquelle le territoire peut être perdu, présence si cruellement ressentie en pertes humaines. La famine règne en maîtresse et, note Franqui, chaque jour nous apporte parmi les noirs un nouveau tas de cadavres.

Cornet et Bia reconnaissent le Sud-Ouest du Katanga. Le gisement de cuivre du Kambove est mis à jour. La maladie continue d'assaillir les héroïques pionniers et quand le commandant Bia rejoint Tenke, il n'est plus qu'un squelette vivant. Cornet descend la Lufira et découvre les chutes qui portent son nom. Ensuite, Cornet rejoint à Tenke le commandant Bia. La région est explorée systématiquement et tous les grands gisements de cuivre et de fer sont relevés. Rappelés à Tenke, Cornet et son fidèle compagnon, le docteur Amerlinck, apprennent la mort du commandant Bia. Sa tombe est creusée dans cette terre d'Afrique. Qui connaît son nom aujourd'hui ?

Le Lieutenant Franqui, désormais chef de l'expédition, remonte le Lualaba jusqu'à ses sources. Puis, comme Delcommune, en pirogue, il en descend le cours. Il contourne les gorges de Zilo, s'enfonce dans les vallées du Lubudi, du Luembe et du Lubushi. Le 30 décembre 1892, l'expédition arrive à Gandu sur le Lomani. Les Arabes qui se voient déposés de leur fructueux marché d'esclaves sont en révolte.

Albert Thijs



Delcommune a charge et réussit à mater la rébellion. Au cours de ces combats, un jeune officier, le capitaine Jacques s'illustre par sa bravoure. Ces quatre expéditions katangaises avaient coûté cher en hommes. En effet, près des deux tiers des effectifs avaient succombé.

Mais à quel résultat n'était-on pas parvenu ! Le Katanga et par contrecoup l'Etat indépendant du Congo étaient sauvés. Un accord entre les gouvernements britanniques et de l'Etat du Congo mettait fin à la polémique. Les sacrifices de Bia, de Bodson, d'Hakansson, de Stairs et de tant d'autres obscurs Africains offraient au jeune état sa source d'existence.

Cependant, les Arabes n'ont pas désarmé; il faudra deux ans d'efforts et de luttes incessantes pour mettre une fin à cette guerre. Retenons le nom de Dhanis qui s'illustra particulièrement dans cette lutte sans merci.

Par la suite, les éléments de viabilité du Congo étant en place, la pose de la grande voie ferrée de la BECEKA étant terminée, une exploration systématique de ce territoire fut entreprise. L'expédition belge vers le Nil, espoir insensé va tourner court, les influences internationales ne le permettant point. En fait, les grandes puissances n'avaient jamais cru à la réussite des projets de Léopold II. Elles escomptaient un essouffement rapide des moyens mis en œuvre par un pays aussi petit que la Belgique, pays sans marine, pays servi par une armée non aguerrie et que déchiraient déjà les luttes politiques sur des problèmes intérieurs mesquins.

Ils n'avaient pas compté sur la volonté d'un Roi, peu sensible à l'opinion de ses compatriotes et dont la main dure mais sûre avait si bien su guider des hommes de sa trempe.

Rappelons-nous les noms de ces hommes qui sont partis à l'aventure et qui ont souffert encore plus dans leur cœur d'incompris que dans leur sang : Crespel, Delcommune, Bia, Franqui, Lippens, Dhanis, Legat, Verdick, Brasseur, Le Marinel, Vrithoff, Delvin, Delvaux, Thijs, Cambier, Cornet et d'autres encore. Nous laisserons à d'autres le soin de raconter la lutte contre les trafiquants d'esclaves, les batailles menées contre la nature pour y ériger chemins de fer, postes, camps retranchés, ports etc...

Permettez-nous de reprendre ces lignes dues à Roland Dorgelès (Sous le casque blanc), elles s'appliquent aux pionniers français mais ne sont-elles pas valables pour tous les pionniers de l'Afrique : **"Chacun parle de notre empire colonial sans savoir comment il s'est constitué et les livres scolaires accordent moins de place aux campagnes du Soudan qu'à la Guerre des Deux Roses. Aujourd'hui plus que jamais, cette indifférence est coupable et j'ai le sentiment de réparer une injustice en mettant en lumière la poignée d'inconnus à qui nous devons l'Afrique française. Je dis bien des inconnus ! Car si les Brazza, les Gallieni, les Marchand, les Mangin sont célèbres, personne ne peut citer les noms des autres, explorateurs effacés, officiers subalternes, jeunes administrateurs à deux cents francs par mois, qui sont tombés dans un coin de brousse, trop tôt pour se rendre illustres, ou ont achevé, après une heure de gloire une carrière sans éclat.**

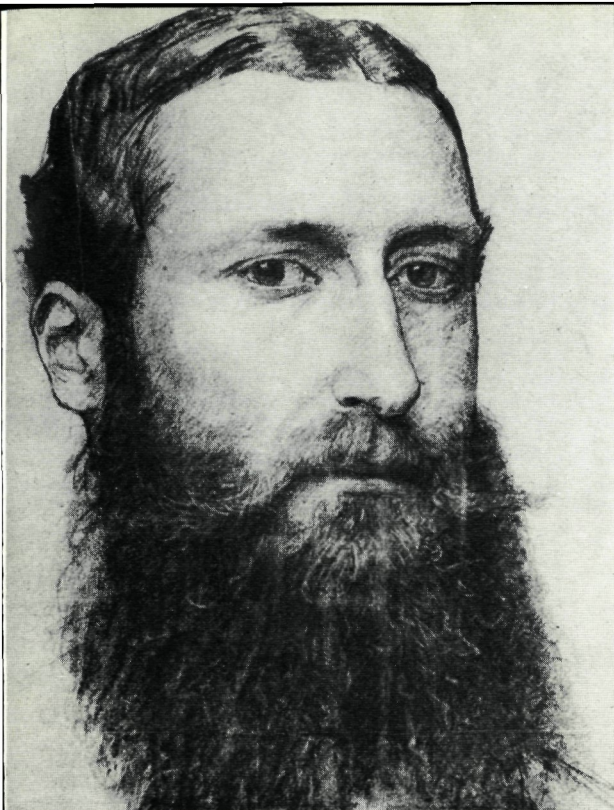
Et plus en avant dans le texte, ces phrases : **"Rien n'est plus faux que la légende qui représente la conquête coloniale comme une suite de massacres."**

Certes, côté de sentiments humanitaires, on découvre toujours des buts économiques; la tendance générale est de donner la préséance aux seconds. Missionnaires et marchands de canons, idéalistes et cupides se côtoient dans notre vaste monde. Et puis, il y a les indifférents qui n'ayant pas le courage moral d'imiter les premiers ni la possibilité de s'associer aux seconds englobent les uns et les autres sous le même qualificatif : aventuriers ! Ceux-là, ces indifférents, sont pléthore. De leur naissance à leur mort ils se cherchent, se disent incompris parce qu'ils refusent de voir en eux-mêmes, jouent du paradoxe car ils sentent leur propre inutilité. Ils sont la foule qui va d'un extrême à l'autre. Leur propre réalité les dépasse, ils sont utopiques avec les utopiques, réalistes quand il le faut, médiocres toujours.

Et pourquoi cette conclusion amère ?

Peut-être parce qu'un jour, en pensant à ces hommes qui ont tout donné, en évoquant un Livingstone, un Brazza, un Bia, un Lamy, on a effleuré l'affreux vide où nous entraîne l'existence bourgeoise. L'homme c'est l'Action. En dehors de l'action, il n'y a place que pour le désarroi. Voilà le message que nous ont légué ces hommes dont nous avons bien imparfaitement tenté de retracer l'épopée.

m.d.



leopold II

tekening van Liévin de Winne

Koning Leopold II, die de zware taak van het beschavingswerk in Kongo op zich had genomen, werd door zijn tijdgenoten niet altijd goed begrepen.

Onderstaande spotprent geeft een duidelijk beeld van de rond 1907 gevoerde perspolemieken die er om de toenmalige Kongo-kwestie werden gevoerd.

In een "supplément à la Gazette" van 22 december 1907, verscheen deze tekening die niets aan duidelijkheid te wensen liet.

België werd erop voorgesteld als een meisje dat van de kerstman een koloniale olifant als kerstgeschenk ontving. Dit, om op een bittere manier te illustreren, dat het koninklijk geschenk van onze geniale vorst aan België gedaan, ons land meer last zou bezorgen dan het vermocht te dragen.

Neptunus bedankt de Direktie van het Koninklijk Museum voor Centraal Afrika, voor de fotografische dokumenten die dit artikel illustreren.

tekening van Rack.
bijvoegsel aan «La Gazette» 22 dec. 1907





**OPERA
SUR LE
COURS**

h. jacquemin



bombardement d'Uvira en juillet 1915 par le «Graf von Goetzen»

**ATIONS NAVALES
LAC TANGANIKA AU
DE LA PREMIERE
GUERRE MONDIALE.**

1911 fut pour l'Afrique une année mouvementée et de dangereuses menaces se précisèrent alors à l'adresse de notre Congo que l'Empire allemand convoitait, ne se satisfaisant pas des importantes possessions africaines qu'il détenait déjà. Les représentants de Guillaume II se plaisaient à répéter combien l'Allemagne se préoccupait de l'avenir d'un si grand territoire qui manifestement était au-dessus des possibilités financières de la Belgique. L'évocation des soucis du gouvernement allemand dissimulait mal son désir de s'emparer purement et simplement de notre colonie.

Le Roi Albert n'avait pas été long à percevoir les intentions véritables de son belliqueux cousin, mais il espérait malgré tout préserver le Congo de la tourmente qui se préparait à l'Ouest, bien que notre colonie eût une frontière commune de plus d'un millier de km avec l'Est africain allemand. Aussi le Roi avait fait parvenir à notre gouverneur des instructions très précises concernant les dispositions à prendre, en cas de conflit en Europe; celles-ci témoignaient d'un réel désir de s'en tenir uniquement à une attitude défensive.

Il n'eût pu, du reste, en être autrement, puisque sur le lac Tanganika qui, long de 700 km, séparait les deux colonies, nous n'avions même pas un embryon de marine militaire, pas plus d'ailleurs qu'en métropole. Au contraire, les Allemands disposaient sur les lacs de plusieurs bâtiments armés, montés par des équipages issus de la Marine Impériale; ne pouvant rien leur opposer nous leur offrions ainsi la maîtrise totale de ces véritables mers intérieures, ce dont ils n'allaient pas tarder à profiter.

L'ouverture des hostilités sur le front européen laissait, par contrecoup, entrevoir à l'Allemagne la réalisation de ses désirs de pénétration en Afrique Centrale; elle allait enlever en même temps au Roi Albert l'espoir de voir le Congo, par le maintien d'une stricte neutralité, éviter les affres de la guerre.

1911

Dès le 15 août 1914, un vapeur allemand vint bombarder des postes belges sur la rive ouest du lac Tanganika, à Uvira. Il aurait eu tort de se gêner certain de ne rencontrer aucun adversaire valable sur l'immense plan d'eau.

En effet, nous ne possédions alors sur le lac que le vieux vapeur non armé de 50 tonnes, l'ALEXANDRE DELCOMMUNE, dont les jours étaient déjà comptés; le 22 août, lors qu'il faisait route de Lua à Lukuga, il fut pris en chasse par l'HEDWIG VON WISSMANN de 60 tonnes et 28 m de long, armé de quatre 37 mm et filant 8 noeuds; le DELCOMMUNE parvint à se réfugier devant le poste de la Kalemie mais touché par deux obus, il se trouvait ainsi momentanément hors service.

Ce premier coup porté par l'adversaire, loin de n'être qu'un coup de semonce, nous plongea brutalement devant la dure réalité des faits; la nécessité impérieuse de constituer au plus tôt une flottille militaire sur les Grands Lacs s'imposa d'une manière d'autant plus angoissante que nous ne disposions ni de matériel, ni de personnel.

On commença péniblement à rassembler tout ce qui pouvait flotter et on se mit à battre le rappel de tous ceux dont les connaissances en navigation pouvaient être mises à profit : officiers et marins de l'Etat et du Commerce, tels les lieutenants Anthone, Corbisier et Lenaerts, auxquels se joignirent bientôt d'autres volontaires dont l'ardeur à l'ouvrage devait suppléer au manque de métier : gens de la Force publique, artilleurs de forteresse ou de l'armée de campagne, et bien d'autres encore.

Mais revenons à notre malheureux DELCOMMUNE dont on avait vaille que vaille pansé les blessures et qui se trouvait à présent échoué à m'Toa sous la protection du poste de l'endroit.

Bien qu'il n'ait jamais eu de valeur militaire et qu'il ne fût même plus en état de naviguer, les Allemands s'obstinaient à voir en lui un dangereux adversaire et ne ménagèrent pas leurs efforts pour en venir à bout. Dans la nuit du 8 au 9 octobre, le VON WISSMANN parvint à débarquer aux abords de m'Toa un commando qui réussit à endommager de nouveau gravement le vapeur. Deux jours plus tard, les Allemands reprirent l'assaut du pauvre écopé mais leur attaque fut repoussée.


C'est le 23 octobre 1914 que le VON WISSMANN, bien décidé cette fois à en finir, revint à la charge. Il ouvrit le feu à 3.000 m sur le DELCOMMUNE, immobilisé et sans défense; celui-ci touché d'une quarantaine d'obus fut mis définitivement hors service.

L'Allemand régnait maintenant en maître absolu sur le Tanganika. Non seulement, il jouissait d'une totale liberté de manœuvre qui lui permettait d'utiliser au maximum les énormes facilités du transport par eau, mais il obligeait en même temps les postes belges échelonnés tout au long de l'interminable lac frontière à rester continuellement sur le qui-vive, et il ne leur laissait pour leurs mouvements que les pistes étroites et sinueuses de la brousse africaine.

L'ennemi poursuit donc ses raids et coups de main sur la rive belge et en janvier 1915 on vit opérer en plus du VON WISSMANN, deux remorqueurs de haute mer ainsi que le GRAF VON GOETZEN, de 700 tonnes et 65 m de long, armé de canons de 88 mm et filant 9 nœuds.

Cependant la situation militaire en Afrique Centrale allait évoluer. Le 20 janvier 1915, les gouvernements belge et anglais décident de faire collaborer leurs forces dans une action contre l'Est africain allemand, action qui devait être entreprise dès le mois d'avril.

Le Colonel Tombeur, qui devait diriger l'ensemble des opérations, démontra la nécessité de constituer au plus vite une flottille de petits bâtiments rapides et bien armés, et de reprendre aux Allemands la maîtrise du lac.



Il nous est particulièrement agréable - en ouvrant cette parenthèse - d'annoncer aux lecteurs le prolongement de cet article au no 4. (parution dès la fin de ces vacances ensoleillées) par les souvenirs et anecdotes du commandant Goor.

Le Lieutenant - plus tard Commandant Goor - officier de la Marine de l'Etat, se trouvait dès 1911 au Congo en mission de recherches ictyologiques. Son long stage au garde-pêche, sur les "canonnières" de l'Escaut du comte de Borgrave d'Althina, et sa connaissance des lacs faisaient de lui le commandant tout indiqué de la "flottille" belge.

En accord et collaboration avec le Service historique du Musée de l'Afrique Centrale, Neptunus souhaite reconstituer avec exactitude cette tranche mal connue de notre histoire maritime et militaire.

Nous faisons appel aux lecteurs pour retrouver la trace de tous ceux qui ont vécu ou participé à ces événements, à ceux qui peuvent nous apporter des précisions, nous prêter des documents, des photos, nous confier des objets.

(n.d.l.r.)

Mais de quelles unités pouvait disposer, en ce mois d'avril 1915, le Lieutenant Goor de la Marine de l'Etat, désigné au commandement de cette flottille encore à naître ? On ose à peine poser cette question tant la réponse est dérisoire; peu importe, cela ne fait que rehausser les mérites de nos marins du Congo.

Une baleinière de 3 tonnes, la VEDETTE, propulsée par un moteur de ballon et armée d'une mitrailleuse faisait route de Léopoldville vers les lacs.

On travaillait hâtivement à remettre en état le pauvre ALEXANDRE DEL-COMMUNE, toujours lui, et on espérait le voir reprendre le combat mais cette fois armé de deux canons de 3 pouces et sous le nom belliqueux de VENGEUR.

Il se trouvait toutefois encore à Stanleyville un chaland de 10 tonnes - on avait muni cette embarcation rectangulaire d'un avant et d'un arrière en pointe; mû par un moteur à essence et armé d'une pièce de 57 mm, ce chaland ferait sensation à son arrivée sur le lac et entrerait dans l'Histoire sous le nom peu respectueux mais combien adéquat de MOSSELBAK.

Il y avait aussi la NETTA, un croiseur de 18 m, auquel trois moteurs de 75 CV donnaient une vitesse de 18 nœuds; ce "glisseur", très apte aux reconnaissances, n'avait par contre que de piètres qualités offensives; sa légèreté ne lui autorisait qu'un canon de 37 mm, mais la NETTA était encore, non armée, à Léopoldville.

Enfin le "COMFLOT" comptait encore sur le BARON DHANIS dont la coque se trouvait à Kabalo... et les chaudières et machines à Anvers.

C'est vers la fin juin 1915 qu'arriva finalement à la Lukuga la chaloupe MOSSELBAK dont le Lieutenant Goor devait prendre le commandement.

Il était temps car les Allemands se faisaient de plus en plus agressifs; le VON GOETZEN avait bombardé Baraka le 30 juin et Uvira le 4 juillet; de son côté, le VON WISSMANN débarquait un commando dans la nuit du 6 au 7 juillet entre Albertville et Baudouinville et canonnait dans la journée le poste de Tembwe.

C'en était néanmoins fini pour la Marine Impériale de se livrer, sans coup férir, à des raids sur la rive belge du Tanganika.

En effet, lorsque le 15 juillet le VON WISSMANN se présenta aux abords de la Kalemie, il fut aussitôt attaqué par notre MOSSELBAK, et préféra prendre la fuite. Le même scénario se reproduisit le lendemain à Bwana-Denge dont le VON WISSMANN était occupé à mitrailler le poste; il s'esquiva dès que la chaloupe-canonnnière lui fut signalée. Et le 30 juillet au large de m'Toa notre seule mais valeureuse unité vit une fois de plus le VON WISSMANN refuser le combat.

Cette fois, l'hégémonie allemande sur le lac Tanganika avait vécu. Non seulement la Marine Impériale était maintenant tenue à distance de notre rive, mais elle allait être acculée à sa perte, après s'être maintes fois soustraite à la lutte.

C'est le 28 octobre 1915 qu'arrivèrent sur le lac les deux croiseurs du Commander Spicer - Simson, de la Naval African Expedition. Armés d'un canon de 54 mm, ces canots filaient 14 nœuds mais ils devaient sans doute à leurs faibles dimensions leurs noms de caniches de salon MIMI et TOUTOU.

Avec l'arrivée de la NETTA le 15 novembre à la Lukuga, la flottille anglo-belge prenait de plus en plus d'importance. Mais il fallut quand même attendre la mi-décembre pour que les trois dernières unités fussent reconnues un tant soit peu opérationnelles.

Le 26 décembre 1915 vit le premier réel engagement entre les forces en présence et aussi la première perte pour les Allemands, celle du KINGANI, remorqueur de 25 tonnes et de 18 m, armé d'un canon de 37 mm et filant 10 nœuds.



de gauche à
droite assis
deuxième
le Lt Corbisier,
et troisième
le Lt Anthoné

Kigoma, 1917
La Marine Belge

Le Commandant Goor, sur son *MOSELBAK*, s'était immédiatement porté à l'attaque du *KINGANI*, dont on venait de signaler la présence par le travers de M'Toa. Comme à l'habitude, le bâtiment ennemi tenta de rejoindre la rive allemande dès qu'il se vit pris en chasse; trop tard : la souricière avait été montée, et bien tendue, car le Commander Simson avec ses *MIMI* et *TOUTOU*, que notre *NETTA* accompagnait, barrait au remorqueur le chemin de retour. Pris sous le feu des deux croiseurs anglais, il ne tarda pas à amener ses couleurs.

Ce premier succès de la flottille alliée était d'importance car, outre le fait que la Marine Impériale enregistrait la perte du *KINGANI*, ce remorqueur, après réparations, allait renforcer la Naval African Expédition sous le nom de *FIFI*.



Kigoma, 1916
La Marine
Allemande

C'est le 9 février 1916 que se produisit le second engagement entre les deux flottilles adverses, action qui mit un terme à la carrière de "raider" de l'HEDWIG VON WISSMANN. Celui-ci qui avait été aperçu au large de M'Toa, endroit funeste pour les Allemands, fut aussitôt attaqué par toutes les unités disponibles de la flottille alliée : Le FIFI (ex KINGANI) sur lequel se trouvaient le Commander Simpson et le Commandant Goor, le MIMI et la VEDETTE, ainsi que le MOSELBAK. Rattrapé après une poursuite de trois heures, le VON WISSMANN devait rapidement couler bas sous la précision des coups que les nôtres lui portaient.

Il fut assez piquant d'apprendre par la suite que le VON WISSMANN avait eu pour mission ce jour-là de provoquer la flottille alliée et de la ramener vers le VON GOETZEN dont les pièces de 88 mm n'auraient fait qu'une bouchée. Malheureusement pour le VON WISSMANN le VON GOETZEN fut en retard au rendez-vous.

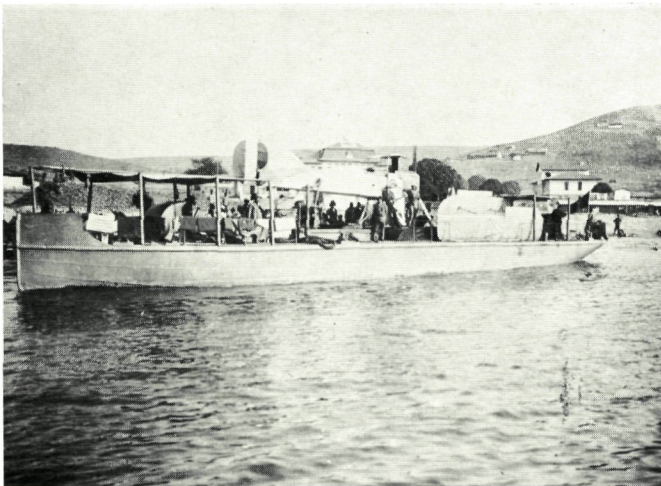
L'échec pour les Allemands était considérable. Certes, il leur restait le fameux VON GOETZEN, avec lequel aucune des unités de la flottille ne pouvait se mesurer, à moins d'être couverte par les pièces de gros calibre d'un fort de la rive belge. La seule unité capable d'affronter le bâtiment allemand était le BARON DHANIS mais celui-ci était loin d'être terminé, même en ce mois de mars 1916 où les Allemands armaient à Kigoma le WAMI, sistership de l'ex KINGANI, tandis que nous devons désarmer notre glorieux MOSELBAK.

Mais c'est à cette époque aussi que notre flottille se vit renforcée par la constitution d'une escadrille de quatre hydravions et par la remise en service du vieil ALEXANDRE DELCOMMUNE, enfin restauré et bien décidé à faire valoir son nouveau nom de VENGEUR. En fait, ce dernier se contenta d'abord d'assurer des transports de troupes et de matériel; il convoya ensuite les hydravions en vol, surtout à partir d'avril 1916 qui marqua le début des opérations terrestres contre l'Est Africain Allemand.

Cependant à présent, juste retour des choses, ce sont nos unités qui se livrent à des raids sur la rive allemande du Tanganika. Ainsi en mai la NETTA coupe la ligne télégraphique Bismarckburg-Ujiji et bombarde le poste de Kibwesi. Le 17 de ce mois, escortant un convoi formé du VENGEUR et du FIFI, la NETTA envoie au passage deux obus sur la base de Kigoma, question d'en reconnaître les défenses.

A la fin du mois de mai 1916 se plaça un incident d'autant plus regrettable que rien de sérieux ne le justifiait : suite à une querelle d'état-major avec des autorités militaires belges le Commander Simson décida de ne plus participer conjointement avec nos unités navales, à des opérations sur le Tanganika; il alla jusqu'à faire quitter à ses bâtiments la base de la Kalemie pour les transférer à la pointe méridionale du lac, à Sumbu.

Le Commandant Goor, avec le VENGEUR, avait tenu à accompagner les MIMI, TOUTOU et FIFI jusqu'à leur nouvelle base, et c'est avec une tristesse mêlée de l'amertume qu'on devine qu'il fit ses adieux à la Naval Africain Expédition et au Commander Simson, son fidèle compagnon d'armes. Miné par le climat et la fatigue le Commandant Goor devait bientôt remettre le commandement de la flottille au Lieutenant Corbisier.



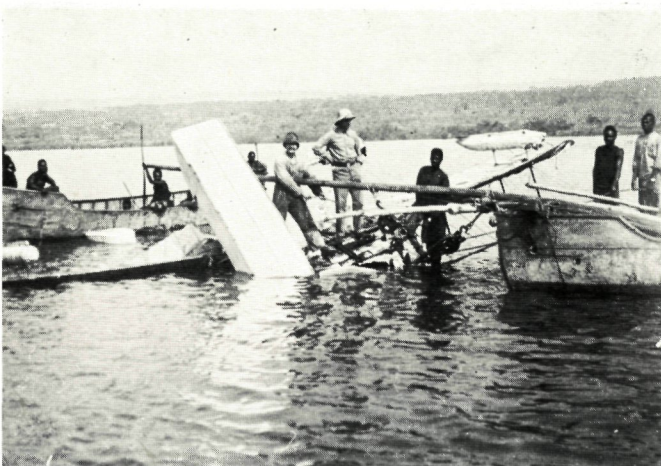
le premier
porte-avion belge
transportait des
hydravions...

Il importait encore de mettre le VON GOETZEN hors d'état de nuire. Puisqu'il se refusait maintenant à toute sortie, il fallait aller le détruire dans son repaire de Kigoma. Notre "aéronavale" s'en chargerait.

Le 7 juin 1916, un premier hydravion partit à l'attaque mais une avarie de moteur l'obligea à amerrir avant le but : le VENGEUR qui le convoyait put toutefois le prendre en remorque. Une seconde tentative eut lieu le 10 juin; touché d'une bombe, le VON GOETZEN fut gravement endommagé; la présence du VENGEUR permit de récupérer l'hydravion qu'une panne avait, une fois de plus, contraint à l'amerrissage. Un troisième raid effectué le 30 juin mit définitivement le VON GOETZEN hors de combat.

Missions de bombardement, de liaison, de reconnaissance et de transport se succédèrent pendant tout le mois de juillet pour le VENGEUR, la NETTA et le remorqueur TANGANIKI, nouveau venu à la flottille, laquelle soutenait de son mieux l'avance du Corps Expéditionnaire belge vers Kigoma.

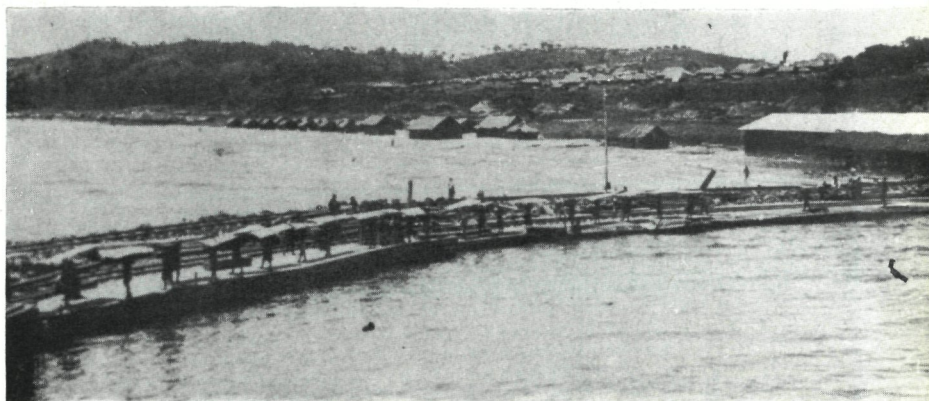
Le troisième et dernier engagement sur le lac se produisit le 21 juillet 1916. La NETTA qui avait surpris le WAMI à son mouillage de Bukela l'attaqua avec tant de décision que le bâtiment allemand, dernier survivant de la Marine Impériale, ne tarda pas à se saborder.



.. contraint à
l'amerrissage



Les circonstances nous forcent à présenter en offset la présente documentation photographique ; son intérêt particulier fera, nous l'espérons, excuser les déficiences dues à la qualité des originaux.

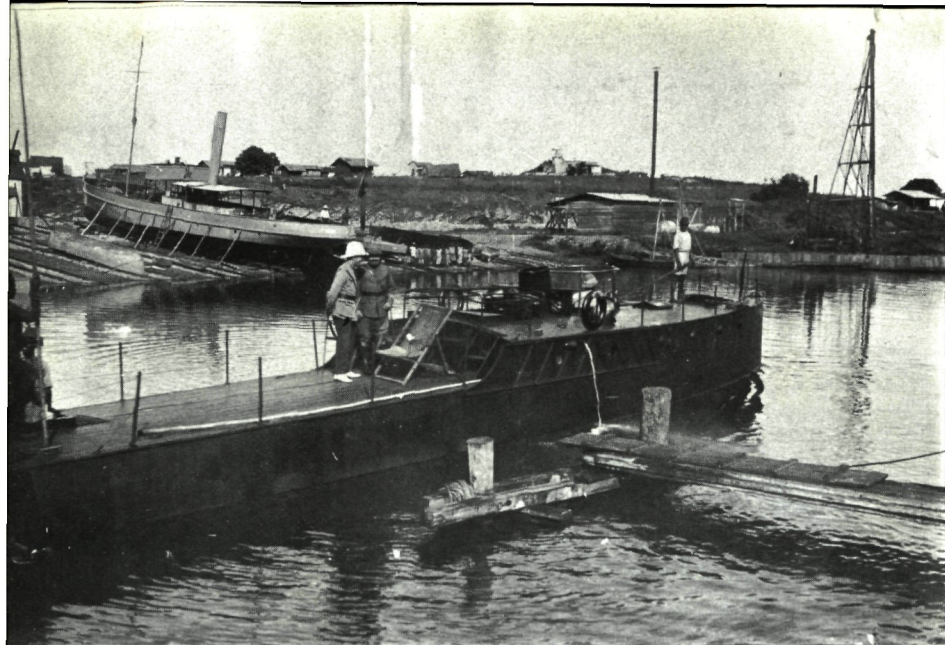


Le Génie Militaire belge s'affaire, en 1915, à la construction du port de la Kalemie destiné à abriter la flottille anglo-belge - encore problématique - du lac Tanganika.



Du fort de Shinkakasa (Bas-Congo) furent amenés en hâte, deux canons de marine de 160 et autres bricoles destinés à la défense de la base. Le sabordage du MOEWE, le 8 août 1914 à Dar-es-Salam, libérait pour les opérations navales dans les lacs 106 marins dont la présence sur les rives de l'océan Indien ne se justifiait plus : l'ossature de la "Moewe-Abteilung".



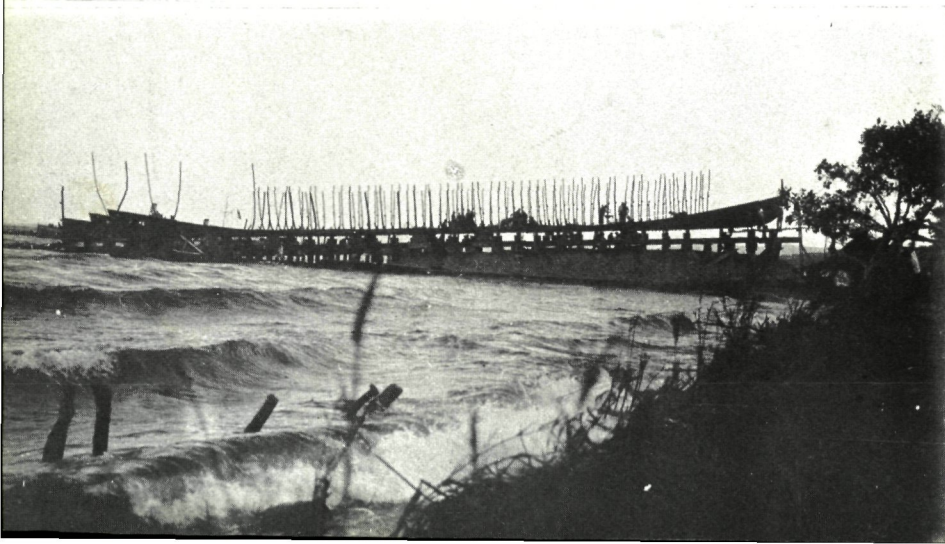
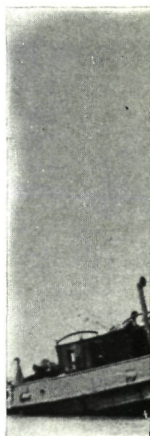


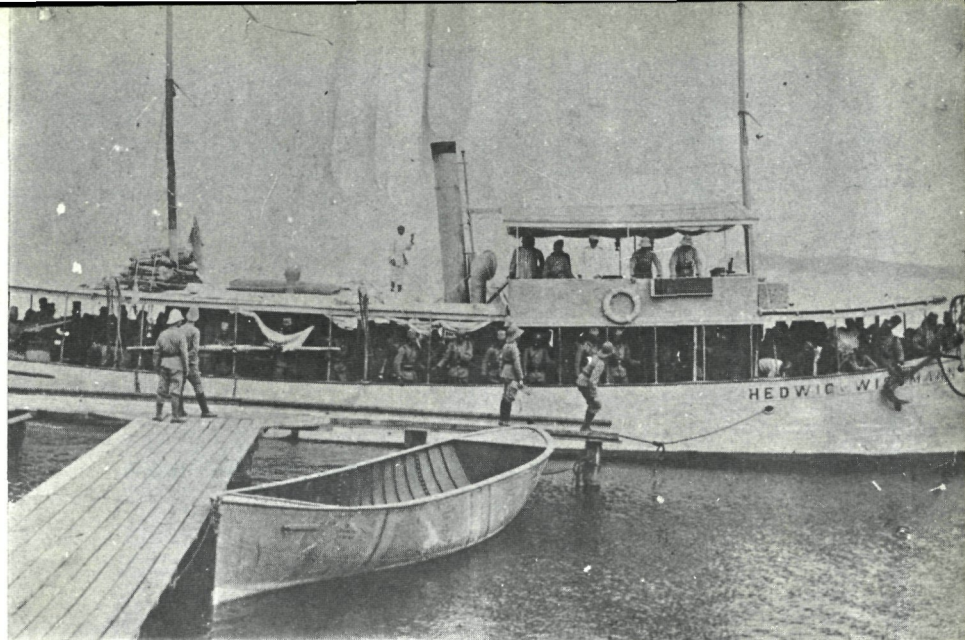
A l'avant-plan la NETTA qui, avec ses 16 nœuds, détint longtemps le ruban bleu du lac; photo prise à l'issue des opérations, lors du départ pour l'Europe du Lt-Col Moulart et du Cdt Jadot.

A l'arrière-plan, le TANGANIKA, ex-remorqueur 1 bis.

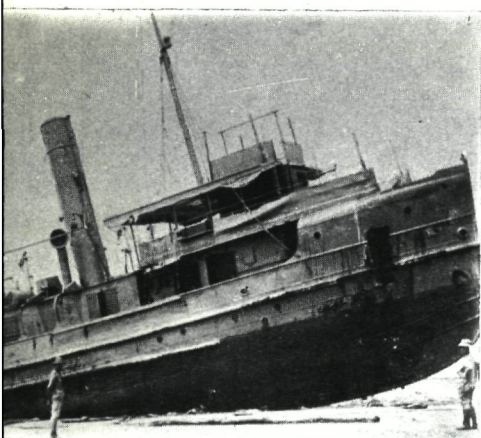
Le KINGANI coule le 26 déc. 1915 alors que, prise de guerre, il était ramené vers la Lukuga. Renfloué et naviguant sous pavillon britannique sous le nom de FIFI, armé de deux canons de 3'' dont le VENGEUR n'a provisoirement pas l'usage... il participera à la destruction de son ancien frère d'armes, l'HEDWIG von WISSMAN.

Le 17, le 18 ou le 19 novembre 1916, le BARON DHANIS rallie enfin à Kigoma la flottille et les troupes victorieuses. Cependant, à l'heure où, pratiquement invulnérable, le HEDWIG von WISSMAN écumait le lac, le brave BARON suggérait encore une pirogue d'apparat, les avirons mâtés.

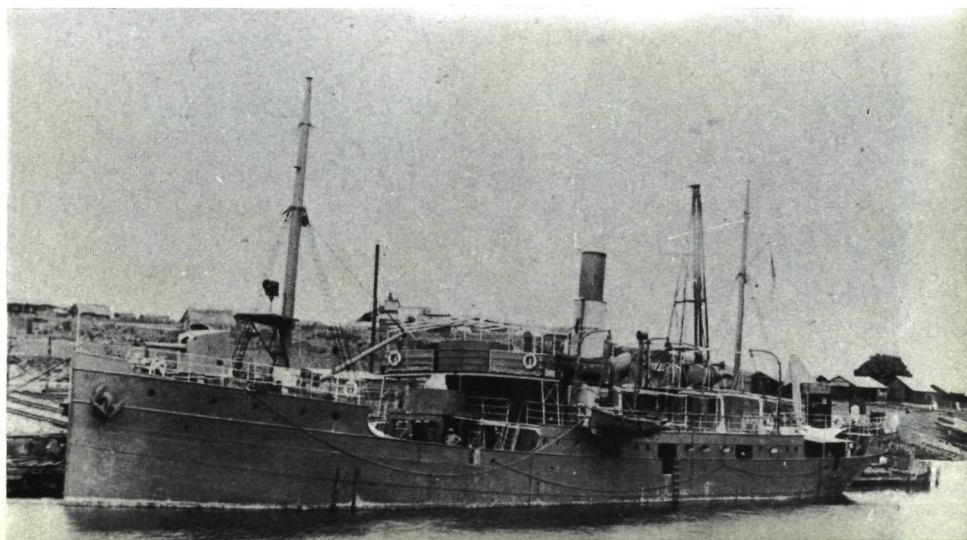




L'HEDWIG von WISSMAN, maître incontesté du lac au début de 1915.



Avec un canon de 105 mm, un autre de 87 mm et des pièces de 37 mm, le GRAF von GOETZEN était un morceau coriace. Endommagé par des bombes lancées par les hydravions belges, il fut désarmé et sabordé. Renfloué ultérieurement, il était encore présent sur le lac en 1948.

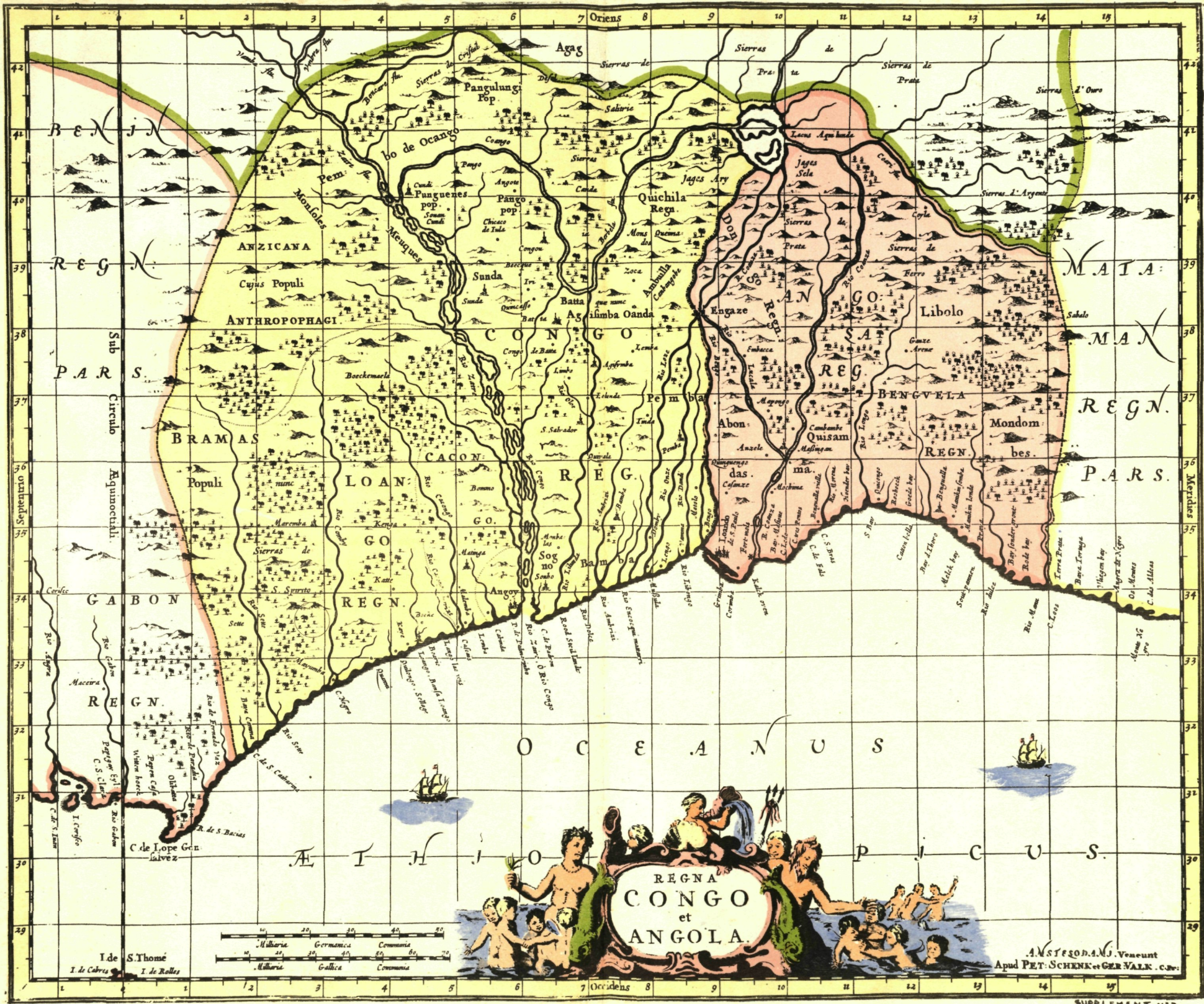


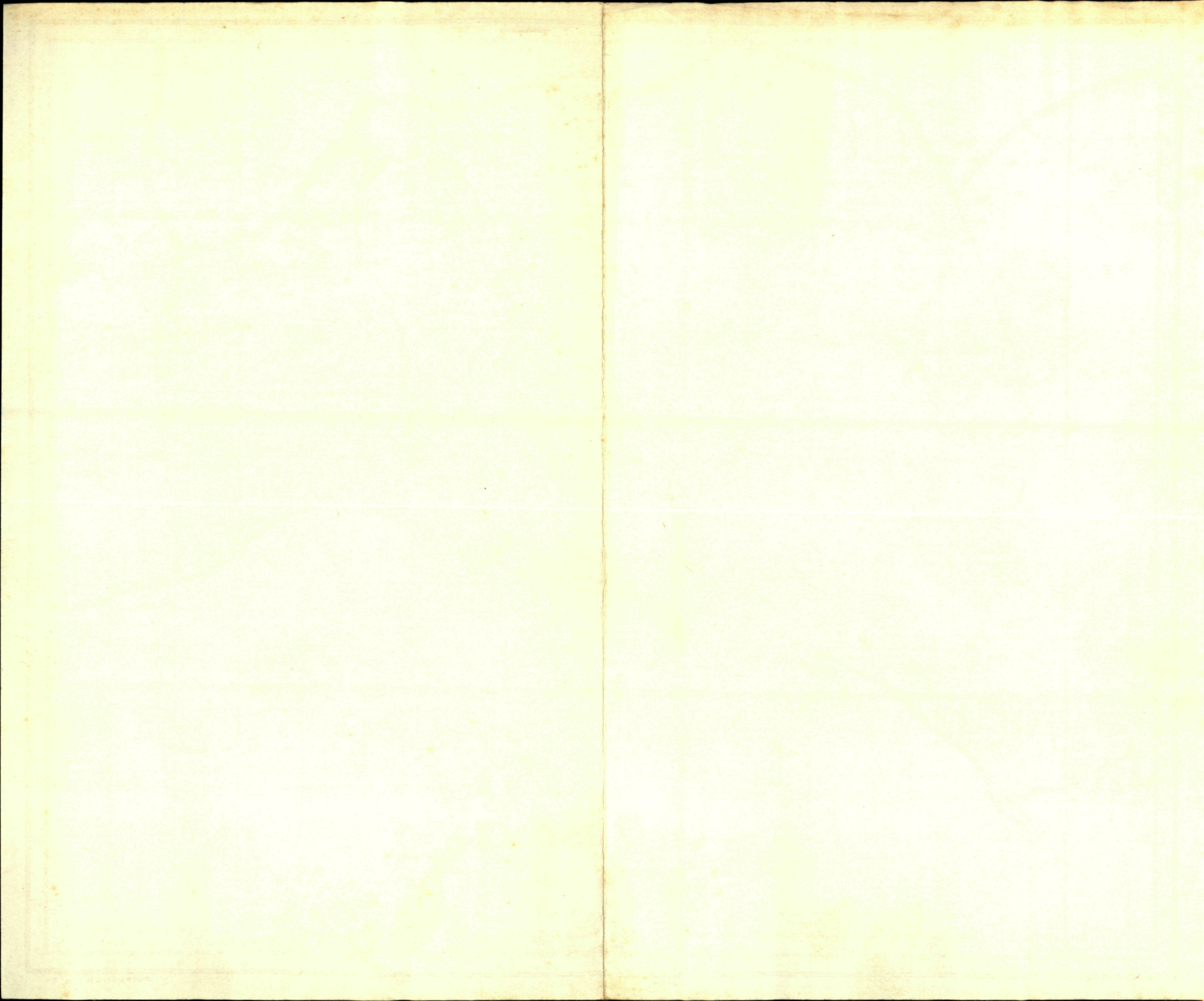


Hydravions belges à Kigoma en septembre 1916, les hydravions furent les grands responsables de la démoralisation des marins allemands qui abandonnèrent finalement les opérations navales sur le lac.

L'ALEXANDRE DELCOMMUNE était un vétéran du lac où il apparut en 1900. A la fin de sa campagne malheureuse il fut affecté à des missions de servitude : escorte d'hydravions, transport de matériel... 1923 nous le montre ici assurant une mission pacifique.







Il avait ainsi fallu deux longues années pour débarrasser le lac Tanganika de la présence d'unités ennemies : ce fut au prix de durs efforts, que la pauvreté du matériel rendait encore plus pénibles, mais dont le courage des nôtres se riait.

La base allemande de Kigoma tomba le 31 juillet 1916 aux mains des troupes belges qui descendaient du Nord. On décida d'activer les choses et, par l'occupation de certains points de la rive orientale du Tanganika, de venir en aide aux troupes rhodésiennes qui elles, remontaient du Sud. La flottille qui avait d'importantes missions de transport à assurer ne put détacher que le VENGEUR pour les différents raids à exécuter; il s'en acquitta d'ailleurs fort bien.

Le 7 août, après un court bombardement qui n'avait suscité aucune riposte, le VENGEUR débarquait une compagnie qui devait s'emparer de Karema sans y rencontrer de résistance. D'autres postes allemands furent occupés de la même manière. La prise de Kibwesi le 11 août 1916 marqua la fin de l'activité allemande sur la Tanganika; elle fut aussi la dernière mission de guerre du VENGEUR.

Désormais, la flottille, que le BARON DHANIS devait enfin rallier le 19 novembre, allait se consacrer entièrement à des opérations de liaison et de transport entre les deux rives du lac jusqu'à ce que la prise de Mahenge, en octobre 1917, signifiât pour les Allemands non seulement la fin de leur rêve de pénétration en Afrique Centrale mais aussi l'écroulement de leur empire colonial.

Comme Louis Leconte l'a raconté dans son ouvrage : "Les Ancêtres de notre Force Navale", œuvre qui a fourni la matière à cet écrit, nous emprunterons en guise de conclusion l'appréciation que le Commander Spicer - Simson a formulée à propos du MOSSELBAK, mais qui est tout aussi valable pour les autres unités : "L'embarcation ne valait rien, le moteur pas grand-chose, l'artillerie moins que le reste, seulement les hommes qui l'armaient étaient des hommes".

h.j.



Neptunus remercie la Direction du Musée Royal de l'Afrique Centrale et particulièrement Monsieur Luwel, conservateur de la section historique, qui nous ont fourni gracieusement les photos illustrant cet article.



1911 was voor Afrika een woelige tijd. Het toenmalige Duitse keizerrijk bedreigde onze Kongokolonie met annexatie. De vertegenwoordigers van keizer Willem II lieten niet na hun belangstelling te laten blijken voor dit uitgestrekte gebied, waarvoor ze de Belgische financiële mogelijkheden ontoereikend achtten.

Koning Albert doorzag de oorlogzuchtige plannen van zijn keizerlijke neef en hoopte Kongo te kunnen behoeden van de beroering die in het Westen was ontstaan. Hij gaf de gouverneur zeer duidelijke bevelen, waarin de maatregelen waren vervat die moesten getroffen worden bij een gebeurlijk konflikt in Europa. De betrachtingen van onze vorst waren enkel van defensieve aard.

België zag zich genoodzaakt de Duitsers de vrije teugel te laten, waar het ging om gebeurlijke krijgsverrichtingen op het zevenhonderd kilometer lange Tanganikameer. Op deze binnensee, die twee koloniën scheidde, beschikten de Duitsers over enkele degelijk bewapende vaartuigen die bemand waren met voortreffelijk getrainde manschappen van de Keizerlijke Marine. Ons land beschikte over geen enkele zeestrijdkracht die het hoofd kon bieden aan een zulkdanig geoefende tegenstander. De Duitsers, die wel op de hoogte waren van de Belgische maritieme onmacht, zouden niet nalaten van hun bevoorrechte positie gebruik te maken.

Bij de aanvang van de vijandelijkheden in Europa, liet Duitsland reeds zijn verlangen blijken om binnen te dringen in Midden-Afrika, wat koning Albert alle mogelijkheden tot het handhaven van de neutraliteit van Kongo zou ontnemen.

15 - 17

Reeds vanaf 15 augustus 1914 kwam een Duits stoomschip de Belgische stellingen bestoken te Uvira, op de westelijke oever van het Tanganikameer. De Belgen beschikten enkel over het 5 ton metende, onbewapende stoomschip ALEXANDRE DELCOMMUNE, waarvan de dagen reeds geteld waren. Op 22 augustus werd deze oude schuit onder vuur genomen door de HEDWIG von WISSMANN, schip van 60 ton, bewapend met 3 kanonnen van 37 mm, en die 8 knopen liep.

De DELCOMMUNE kon een onderkomen vinden bij de post van Kalemie, waar het als buiten dienst moest beschouwd worden, daar het door 2 granaten was getroffen.

Neptunus dankt het Bestuur van het Museum van Midden-Afrika en in het bijzonder Mr Luwel, conservator van de historische afdeling, om de welwillendheid waarmede ons de foto's voor de illustratie werden ter hand gesteld.

Dit incident bracht ons in een moeilijk parket. Het samenstellen van een militair smaldeel werd een nijpende noodzakelijkheid. Maar om de grote meren op een degelijke wijze te verdedigen had België noch materieel noch personeel. Alles wat varen kon werd bijeengebracht. Officieren en zeelui van de koopvaardijvloot en het staatswezen schaarden zich rond luitenant Anthone, terwijl andere vrijwilligers van de territoriale strijdkrachten en van de vestingen zich bij de moedige groep kwamen voegen.

De DELCOMMUNE was intussen zo goed en zo kwaad het maar enigszins kon, opgekalfaterd en te Toa afgemeerd onder de bescherming van de plaatselijke post. In de nacht van 8 op 9 oktober werd door de WISSMANN, een commando ingezet dat stormenderhand het gehavende stoomschip innam. Deze aanval werd na een paar dagen teruggeslagen.

Op 23 oktober 1914 lukte het de WISSMANN, de DELCOMMUNE definitief buiten gevecht te stellen.

De Duitsers beheersten gans het Tanganikagebied door de grote bewegingsvrijheid die ze genoten dank zij hun maritieme vervoermogelijkheden. De Belgische stellingen, die gelegen waren langs de uitgestrekte oevers van het grensmeer, leefden daardoor in een voortdurende alarmtoestand.

De vijand zette de aanvallen op de Belgische oevers voort en in januari 1915 kwam de GRAF von GOETZEN, een 700 ton metende eenheid, met 88 mm-kanonnen bewapend en die 9 knopen liep, de Duitse krachten aanvullen.

Intussen werd op 20 januari 1915 door de Belgische en Engelse regeringen een overeenkomst gesloten, om met verenigde krachten een actie te ondernemen tegen Duits Oost-Afrika. De operaties namen in april een aanvang.

Kolonel Tombeur, die deze operaties zou leiden, wilde in der haast een flottielje samenstellen, van kleine goed bewapende schepen, die de Duitsers het meesterschap over het meer zou moeten ontnemen.

Op het ogenblik dat luitenant Goor, van het staatswezen, de bevelhebber werd van deze pas geboren flottielje, stonden de zaken vrij hopeloos.

Een 3 ton metende walvisvaarder, de VEDETTE, voortgestuwd door een ballonmotor en bewapend met een mitrailleur, moest van Leopoldstad naar het gebied van de meren overkomen. De ALEXANDRE DELCOMMUNE werd nogmaals hersteld en voorzien van twee 3 duim-kanonnen. Men herdoopte hem tot VENGEUR (wreker). Een lichter van 10 ton werd met een 57 mm-kanon bewapend en kwam de vloot aanvullen onder de ironische naam van MOSSELBAK. Tenslotte beschikte men nog over de NETTA, een yacht dat de respectabele snelheid van 18 knopen ontwikkelde maar geen zware bewapening droeg. Dit schip moest van Leopoldstad komen. Het flottieljecommando kon de romp van de

op het tanganikameer

39

BARON DHANIS benutten, die zich te Kabalo bevond, maar waarvan de machines nog te Antwerpen waren ondergebracht.

Einde juni 1915 kwam de MOSSELBAK te Lukuga aan : luitenant Goor voerde het bevel over dit schip. Intussen waren de Duitsers almaar driester geworden. De GOETZEN had op 30 juni respectievelijk Baraka en Uvira gebombardeerd, terwijl de WISSMANN, in de nacht van 6 op 7 juli, Albertstad, Boudewijnstad en Tembwe met granaten had bestookt.

Doch toen de WISSMANN opdook ter hoogte van Kalemie werd hij door de MOSSELBAK verplicht de vlucht te nemen. Hetzelfde gebeurde de volgende dag ter hoogte van Bwana-Denge. Op 30 juli weigerde het Duitse schip ter hoogte van M'Toa de strijd op te nemen tegen de moedige kanonneerlichter.

Na deze korte weerstand vanwege de Belgen, zag de Keizerlijke Marine zich genoodzaakt op afstand te blijven.

De 28 oktober 1915 kwamen twee yachten van de Engelse Commander Spicer-Simson van de "Naval African Expedition" de Belgische vloot versterken. Ze

waren bewapend met een 57 mm-kanon en liepen 14 knopen. Omwille van hun afmetingen had men hen de poedelnamen MIMI en TOUTOU gegeven.

Toen op 15 november de NETTA te Lukuga aankwam begon het gemengd smaldeel een degelijker uitzicht te krijgen. Maar het werd nog half december eer de drie laatste vaartuigen operationeel werden.

Op 2 december 1915 werd de Duitsers de eerste slag toegebracht. De Duitse sleepboot KINGANI werd door de geallieerde flottielje buitgemaakt en na herstelling onder de naam FIFI bij de Engelse schepen gevoegd.

De 9de februari 1916 brachten de FIFI, de MIMI, de VEDETTE en de MOSSELBAK de WISSMANN tot zinken.

De Duitsers beschikten nu nog over de GOETZEN, waartegen er geen enkel schip van het geallieerde smaldeel was opgewassen.

In maart 1916 bewapenden de Duitsers de WAMI (zusterschip van de KINGANI) terwijl de Belgen de MOSSELBAK moesten ontwapenen. Rond die tijd kwamen vier watervliegtuigen de Belgische vloot versterken. De DELCOMMUNE werd terug in de vaart gebracht om zijn nieuwe naam van VENGEUR ere aan te doen. Dit schip werd belast met transport- en begeleidingsopdrachten bij de operaties die vanaf 1916 tegen Duits Oost-Afrika werden ondernomen.

Door de opeenvolgende successen aangemoedigd, begonnen de geallieerde schepen de Duitse oevers van het Tanganikameer aan te vallen. Ze beschoten de basis van Kigoma en verbraken de televerbindingen tussen Bismarckburg en Ujji.

Einde 1916 verlieten de Engelse schepen het geallieerde smaldeel, na een twist tussen de stafautoriteiten. Commander Simson installeerde een basis in het zuidelijke Sumbu en nam met zijn vaartuigen geen deel meer aan de operaties. Kommandant Goor droeg het bevel van de flottielje over aan luitenant Corbier die, met zijn watervliegtuigen, op 30 juni 1916 de GOETZEN in de haven van Kigoma tot zinken kon brengen. Dit schip verliet zijn basis niet meer sinds het welslagen van de geallieerde acties die de Duitsers in de minderheid hadden gesteld.

Gedurende de maand juli 1916, voerden de Belgische watervliegtuigen en hun begeleidingsschip de VENGEUR verkennings- en bombardementsopdrachten uit, terwijl onze vloot aangevuld werd met de sleepboot TANGANIKA; dit vaartuig steunde de operaties te land van het Belgisch Expeditiekorps, die tegen Kigoma waren gericht.

Het laatste treffen tussen Belgen en Duitsers in het Tanganikagebied gebeurde op 21 juli 1916, toen de NETTA de WAMI te Bukele kon verrassen. Zo werd het laatste schip van de Keizerlijke Marine vernield.

Deze uiteindelijke overwinning eiste een zeer grote inspanning van onze zee-lui die, spijt armzalige materiële mogelijkheden, hun opdracht tot een goed einde brachten.

De Duitse basis van Kigoma viel op 31 juli 1916 in de handen van de Belgische troepen die uit het noorden kwamen oprukken.

Op 7 augustus zette de VENGEUR na een bombardement een compagnie aan land die Karena innam. De val van Kibwesi volgde op 11 augustus 1916.

Zo kwam er een einde aan de Duitse tegenwoordigheid in het Tanganikagebied. Op 19 november kwam de BARON DHANIS in de vaart : dit schip verzekerde verbindings- en transportopdrachten tussen de beide oevers van het Tanganikameer, tot de val van Mahenge in oktober 1917. Deze laatste overwinning betekende het einde van de Duitse doorbraak in Afrika en de opdoeking van het Duits koloniaal imperium.

h.j.

een weinig gekend incident van de oorlog 1914-1918

Men weet dat na de slag voor Agadir in 1911, de Duitsers hun "Mittel Afrika" politiek voortzetten en aan Frankrijk een deel van hun kolonie Kameroen onttrokken, waaronder het deel van dit grondgebied dat aan Kongo grenst (vallei van de Lobaye).

Een Duitse maatschappij, de "Kamerun Schiffahrtgesellschaft" had op het Kongolees waternet enkele schepen ingezet waarvan de bouw en het onderhoud op de werf van "Citas" te Kinshasa uitgevoerd werden.

In het geval van een konflikt in Europa tussen de Grote Mogendheden, voorzag het verdrag van Berlijn, de neutraliteit van het conventioneel Kongobekken. Nochtans weet men dat de Duitsers dit verdrag niet geëerbiedigd hebben. Op 3 augustus 1914, 's morgens, verliet het Duits stoomschip DONGO, Leopoldstad met Sangha als bestemming. Aan boord bevonden zich Duitse onderdanen uit Kinshasa alsook verschillende honderden inboorlingen, die tegen een goudprijs werden aangemonsterd. Het doel van de DONGO was Bonga, waar de Bongo en de Kongo samenvloeien, te bereiken om er de inboorlingen te bewapenen met 150 Mausers die voor dit doel op die plaats waren opgeslagen. De Duitsers rekenden er vervolgens op, meester te worden van de scheepvaart op de Boven-Kongo, dit met behulp van twee boten die de Sangha afvaardigen. Kommissaris-generaal Moulaert, die toen eveneens de funktie van directeur van het Zeewezen uitoefende, op de hoogte gebracht van de toestand, verwittigde de gouverneur-generaal Fuchs dat hij de DONGO zou achtervolgen. Fuchs, die een jurist was, steunde op het Verdrag van Berlijn en verbood het hem. Deze onaanvechtbare positie op rechtsgebied kon Kongo naar een verwarde toestand leiden, want het verlies van het overwicht op de Boven-Kongo had enorme gevolgen kunnen hebben voor het verder verloop van de oorlog. Daar hij niet zelfstandig kon handelen, nam Moulaert het op zich zijn Franse vrienden uit Brazzaville te verwittigen. Daar besloot men tot onmiddellijke actie over te gaan. De Fransen jaagden de DONGO na met het schip COMMANDANT LARGEAU. Op 6 augustus, 's nachts werd de DONGO overmeesterd op enkele kilometers stroomafwaarts van de Sanghamonding. De Fransen namen zonder slag of stoot Bonga terug in, en namen de wapenvoorraad, er door de Duitsers opgeslagen, in beslag. Vervolgens na de agressie van de Duitsers werd de staat van oorlog erkend en Moulaert deed op 31 augustus de schepen van de "Kamerun Schiffahrtgesellschaft" te Leopoldstad aan de ketting leggen. De KONGO (50 ton) en de LOBAYE (25 ton) werden in beslag genomen en vaarden voor de Belgen onder de namen HAELEN en LIEGE. Ze hadden de Stanley-pool niet kunnen verlaten, want het Franse schip ALBERT DOLETIE bewaakte er de uitgang van, om de bewegingen van de Duitse schepen, voor anker te Kinshasa, te beletten. Wat de andere Duitse vlooteenheden betreft dient nog het volgende gezegd te worden : de BUMBA was buiten dienst en de BONGO had zich teruggetrokken te Molundu, bevaarbaar terminus van de Sangha; de DJOH en de DONGO werden in beslag genomen door de Fransen.

Zo verdween de Duitse vlag van de Kongolese wateren.

a. lederer

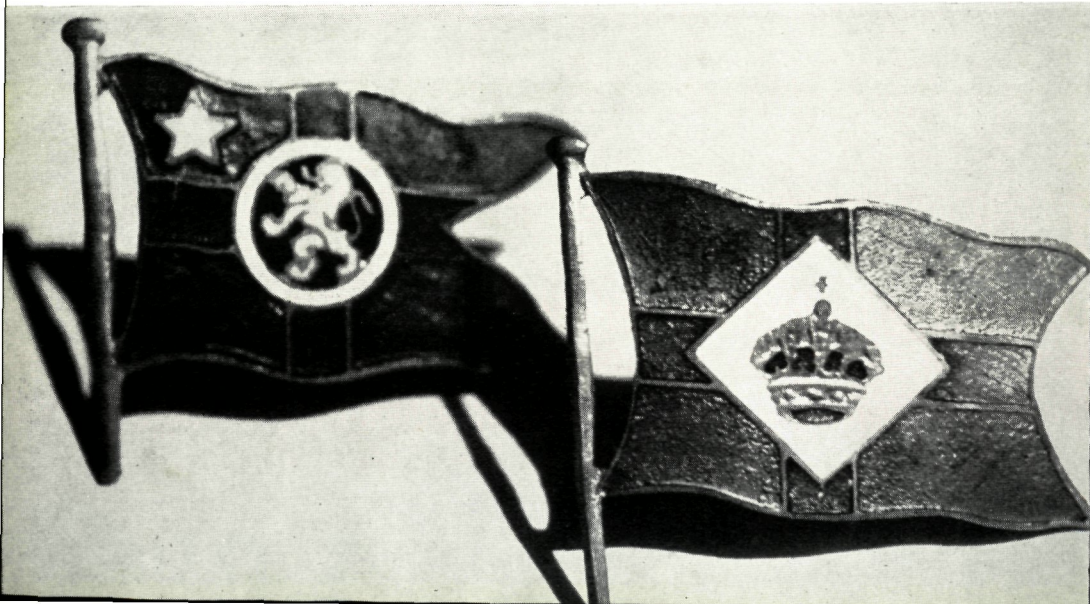
Op 20 juni 1877, bij de stichting van de "Association Internationale Africaine", waren de verschillende missies, die door het Belgisch comité naar Afrika werden gezonden, verplicht eerst naar Liverpool of naar Lissabon te reizen waar ze konden inschepen voor Banana. De schepen die de overtocht maakten waren van geringe tonnemaat en hadden 25 tot 65 dagen nodig.

De algemene akte van Berlijn erkende op 26 februari 1885 de "Association Internationale du Congo" als onafhankelijke staat. Dit betekende vrijheid van handel en navigatie met alle andere landen.

Op 30 april 1885 werd onder impuls en onder het gezag van Leopold II, Koning der Belgen, de onafhankelijke Kongostaat gesticht. De officiële proklamatie had plaats op 1 juli van hetzelfde jaar. De Engelsen reageerden op deze gebeurtenis met de installatie te Antwerpen van een kantoor voor de oprichting van een scheepvaartlijn. Banana was toen nog de enige Kongolese haven die werd aangedaan; men realiseerde zich immers nog niet dat de Kongostroom bevaarbaar was tot Boma en Matadi.

In 1886 werd een eerste poging gedaan tot oprichting van een nationale scheepvaartlijn te Antwerpen. Zulks gebeurde onder de auspiciën van de "Compagnie Gantoise de Navigation" en op initiatief van het huis "Walford en Cie" uit Antwerpen. Hier werden drie stoomschepen van ongeveer 1650 ton in dienst genomen : de "BRABO", de "LYS" en de "VLAANDEREN". De "BRABO" huldigde de lijn in met een eerste afvaart uit Antwerpen op 23 augustus 1886 en voer als eerste schip de stroom op tot Boma, waar hij op 16 september aankwam. Aangezien het peil van de economische organisatie van de Kongostaat nog zeer laag was en er bovendien door de Engelsen een scherpe concurrentie werd gevoerd lag de hoeveelheid verscheepte goederen van de jonge Belgische maatschappij te laag om ze leefbaar te maken. Twee jaar na haar stichting werd ze door buitenlandse rederijen overgenomen.

olfo



van s.s. BRABO



Van 1888 tot 1894 werden alle verbindingen met Kongo verzekerd door Engelse, Portugese, Duitse en Nederlandse schepen.

In 1889 knoopte de onafhankelijke staat rechtstreekse onderhandelingen aan met Engelse scheepvaartcompagnieën, teneinde een regelmatige maandelijkse afvaart uit Antwerpen te bekomen, mits garantie van tenminste 500 ton vracht. Men kwam overeen dat, indien het vereiste minimum aan vracht niet werd bereikt, verscheping in Liverpool zou plaats vinden. De reders, van hun kant, verzekerden een overtocht van hoogstens 30 dagen.

De afvaarten uit Antwerpen geschieden nagenoeg regelmatig, zodat een jaartotaal van omstreeks 6.000 ton goederen verscheept werd.

Aan de moeilijkheden bij het overladen te Boma, ingevolge gebrek aan havenuitrusting, kwam reeds hetzelfde jaar een einde, want de "Lualaba" van de "African Steamship Cy" voer op 20 juni 1889 de stroom op tot Matadi.

Teneinde de regelmaat van het verkeer tussen Antwerpen en Kongo te verzekeren sloot de onafhankelijke staat in 1891 een nieuw akkoord met enkele maatschappijen. De transportvoorwaarden werden besproken met een groep bestaande uit de "African Steamship Cy", de "British and African Steam Navigation Cy", - beiden uit Liverpool - en de "Woermann Linie" uit Hamburg. Een nieuwe maandelijkse dienst werd ingesteld; de heenreis zou nog slechts 25 dagen vergen en de terugreis hoogstens 30.

Met dit alles bleven de rederijen echter buitenlands. Het was een van de grote verdiensten van Leopold II in te zien dat een maritieme activiteit in het leven diende te worden geroepen in België om de banden tussen beide naties nauwer toe te halen.

Terecht bezorgd om de vrijwaring van het evenwicht, als soeverein van een nieuwe natie die was geboren onder het teken van de open poort, richtte hij zich tegelijkertijd tot de twee belanghebbende groepen en gelukte het hem ze te overtuigen tot deelneming in de oprichting van een Belgische rederij. Zo werd op 24 januari 1895 onder auspiciën van de Engelse groep, de "Compagnie Belge Maritime du Congo", filiaal van de firma Elder, Dempster en Co, opgericht. Deze maatschappij zal 35 jaar later de "Compagnie Maritime Belge" worden.

Op 21 januari van hetzelfde jaar werd in overleg met de Duitse groep de "Société Maritime du Congo" opgericht; dit was een filiaal, onder Belgische vlag, van de "Woermann Linie".

De zetel van de "Compagnie Belge Maritime du Congo" was te Antwerpen gevestigd. De bedoeling was de vestiging en uitbating van een dienst voor stoomschepen onder Belgische vlag tussen Antwerpen en Kongo en de Afrikaanse kust. Indien bij procuratie John P. Best benoemd werd tot de "enige en rechtmatige gevolmachtigde om de maatschappij te Antwerpen te vertegenwoordigen, en in het algemeen opdat hij voor de firma zou kunnen optreden na ontvangst van instructiebrieven", dan blijkt uit de termen van de procuratie dat de hoge leiding van de nieuwe rederij niettegenstaande alles in Engeland moest gezocht worden.

tot m.v. MOKARIA

De maandelijks dienst, door de twee Belgische filialen ingesteld, werd ingehuldigd door het stoomschip "Leopoldville" van 2500 ton dat Antwerpen verliet op 6 mei 1895 om 20 dagen later Matadi te bereiken. Hier begon de lange reeks van reizen die in de laatste 70 jaar uitgevoerd werden tussen Kongo en België.

Dank zij de evolutie van de transportmogelijkheden en de verbetering van de havenuitrusting, ontwikkelden de twee organismen zich zeer vlug. Zij beschikten over de stoomschepen "Leopoldville" van 2500 ton, "Bruxellesville" van 3900 ton en "Philippeville" van 4100 ton. De bestendige ontwikkeling van Kongo en zijn waardeverhoging door de vestiging van nieuwe maatschappijen deden het goederenverkeer gevoelig stijgen. De Kongolese Spoorweg werd gebouwd en de eerste lokomotief kwam aan op de linkeroever van de Stanley-Pool op 16 maart 1898. De Koninklijke verkeersroute kwam op die wijze tot stand. Ter gelegenheid van de inhuldiging van de spoorlijn Matadi-Stanley-Pool bracht de "Albertville", die 3805 ton mat, de genodigden van de "Compagnie du Chemin de Fer du Congo" ter plaatse. Na zijn triomfantelijke terugkeer hield Leopold II op 12 oktober 1898 een gedenkwaardige toespraak in het Beursgebouw te Antwerpen : "Wij waren de eersten op het kontinent, zo zegde hij, om spoorwegen te bouwen, wij moeten ze kunnen verlengen door scheepvaartlijnen; mochten de Belgen eindelijk belangstelling tonen voor het zeetransport, een zo belangrijke nijverheidstak !"

In 1090 konden de gecombineerde scheepvaartlijnen regelmatige, veertiendaagse afvaarten uit Antwerpen organiseren. Zes stoomschepen verzekerden de dienst : Albertville 3805 ton; Anversville 4080 ton; Stanleyville 4081 ton; Bruxelles 3900 ton; Philippeville 4100 ton en een nieuwe Leopoldville 3963 ton.

Ondertussen verliepen de overeenkomsten gesloten tussen de onafhankelijke staat en de "African Steamship Cy". Zij werden vervangen door een akkoord tussen de Staat en de "Compagnie Belge Maritime du Congo" en de "Société Maritime du Congo".

Ingevolge onvoldoende havenuitrusting in de Kongolese rivier- en zeehavens was het onmogelijk de veertiendaagse afvaarten uit Antwerpen te handhaven. In 1903 voeren de schepen dan ook af om de 3 weken.

De "Woerman Linie" die een minder belangrijk aandeel in de onderneming had dan de Engelse groep, verliet de maatschappij in 1907.

Rond 1908 kon Matadi beschouwd worden als de best uitgeruste haven in het Afrikaanse evenaarsgebied : Matadi en Boma waren immers de enige havens waar goederen rechtstreeks in spoorwagens konden worden overgeladen. De aanlegsteigers aan de twee pieren in "hamervorm" in de haven van Matadi waren elk 100 m lang.

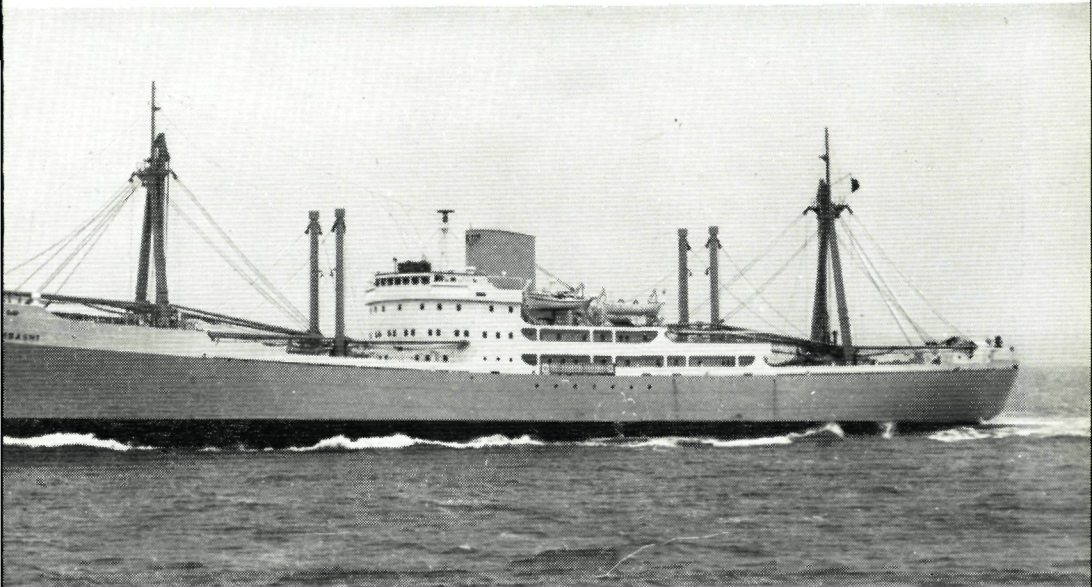


Op 1 juli 1908 werd de onafhankelijke Kongostaat Belgisch Kongo. De waarde van de invoer steeg van 7 miljoen in 1887 tot 80 miljoen en die van de export van 10 tot 35 miljoen.

Zodra Kongo bij België was aangehecht, vatte een groep Belgische kapitalisten, onder leiding van generaal Thys, en bezield met hoogstaande vaderlandslievende gevoelens, de nationalisatie van de kolonie aan. Dank zij het doorzicht en de volharding van de stichters van onze rederij kon op 1 februari 1911 een akkoord worden gesloten met de Engelse maatschappij voor de aankoop van de scheepvaartlijn.

De "Compagnie Belge Maritime du Congo" en de "Société Maritime du Congo" die samen de scheepvaartdiensten naar de kolonie verzekerden werden beiden opgericht met een beperkt kapitaal. Dank zij een oordeelkundige politiek en een wijs beheer konden ze echter hun maatschappelijk kapitaal verhogen en tegelijkertijd hun transportcapaciteit uitbreiden.

Als gevolg van bijzondere schikkingen werd de "Société Maritime du Congo" in likwidatie gesteld. De "CBMC" stond nu alleen voor het verkeer



met de kolonie in, wat echter niet betekende dat zij aldus enig voorrecht of monopolie zou hebben verkregen.

Op het ogenblik, dat de "CBMC" volledig onder Belgische controle kwam was Kolonel Thys voorzitter van de beheerraad van de "Banque d'Outre-Mer". Deze laatste was in 1899 opgericht geworden en stelde veel belang in de ontwikkeling van de Belgische handel en exportnijverheid; zij was betrokken bij de meeste koloniale ondernemingen en derhalve was het natuurlijk dat deze bank de overname van de CBMC realiseerde en er een nationale maatschappij van maakte.

De CBMC was ondertussen overgegaan tot de vernieuwing van haar vloot. In 1906 liep de Albertville, 4793 ton, van stapel, in 1908 de Leopoldville, 6327 ton en in 1909 de 5771 ton metende Bruxellesville.

De vervoerde goederen overtroffen in 1911 de 65.000 ton. Het was te voorzien dat de aangroei van het verkeer steeds zou toenemen, temeer daar

Kongo voor de vrije handel was opengesteld in juli 1912, en daarom bestelden de maatschappijen tot uitbreiding van haar vloot, volgende schepen : Elisabethville, 7071 ton; Albertville, 7.745 ton en de Anversville, 7.694 ton. Terzelfdertijd werd de overtocht Antwerpen-Kongo tot 18 dagen teruggebracht.

Ook de uitrusting in Kongo werd niet verwaarloosd : op de Kongostroom werden achtereenvolgens de sleepboot "Kolonel Thys", 4 aken met een gezamenlijke tonnemaat van 2.000 ton en 6 lichters van 3.600 ton in de vaart gebracht. De maatschappij nam in die periode ook de beslissing inlandse dokwerkers ter plaatse te rekruteren. Te Matadi kocht zij de nodige gebouwen om een agentschap te installeren, dat naderhand zeer belangrijk zou worden.

De CBMC was bezorgd om de verbetering van haar handelsorganisatie en liet dan ook niet na haar schepen op technisch gebied te perfectioneren. Zij was een van de eerste maatschappijen die de draadloze telegrafie aan boord van alle schepen liet installeren en tevens de eerste om een inspectiedienst op te richten die borg moest staan voor de controle op de zeevaardigheid van de schepen.

Begin 1913 droeg de CBMC voor een belangrijk gedeelte bij tot de oprichting van een naamloze vennootschap, belast met de uitbating van een tankschip. Deze nieuwe maatschappij moest een kontrakt afsluiten met de "Société des Pétroles du Congo", die dan in volle bloei was.

De CBMC bestelde in haar naam, maar voor rekening van de nieuwe maatschappij een tanker van 6.200 ton, snelheid 12 knopen : de "Inkisi". Jammer genoeg werd dit project door de gebeurtenissen van 1914 onderbroken en moest de "Inkisi" verkocht worden.

In 1914 brak de grote oorlog uit; de drie eenheden van de CBMC werden verspreid. De maatschappij bracht haar organisatie over naar Engeland; de pakketboten werden geladen en gelost in de haven van Hull, terwijl passagiers in Falmouth werden ontscheept.

Voor de ganse duur van de vijandelijkheden verzekerde de CBMC, in de mate van het mogelijke, regelmatige verbinding met Belgisch Kongo, dat volop in ontwikkeling kwam.

Behalve de regelmatige diensten verzekerde de maatschappij ook het vervoer van meer dan 700 officieren en onderofficieren naar Afrika, samen met belangrijke voorraden hospitaaluitrusting, geneesmiddelen, voedingswaren, klederen, wapens en werktuigen.

De maatschappij betaalde haar tol aan de duikbootoorlog : de pakketboot "Elisabethville" werd op 6 september 1917, ter hoogte van La Rochelle, tot zinken gebracht. In deze periode ook deden de schepen van de CBMC voor het eerst Oost-afrikaanse havens aan, met dewelke sindsdien regelmatige diensten werden onderhouden. Na het wereldconflict werd alles in het werk gesteld om zo spoedig mogelijk de normale betrekkingen tussen Kongo en België te herstellen en om de enorme voorraden die in Afrika waren opgeslagen af te voeren.

In 1919 droeg de CBMC haar beheer over aan de "Agence Maritime Internationale" die op 3 maart van dat jaar was opgericht. Op 4 juli werd de "Agence Maritime Walford" in likwidatie gesteld.

De versteviging van de commerciële organisatie van de maatschappij ging gepaard met vernieuwing en uitbreiding van het aantal varende eenheden. Twee nieuwe pakketboten werden besteld : de sisterships Elisabethville en Thyville, elk 8.300 ton metend. Deze schepen maakten het in 1922 mogelijk een veertiendaagse postdienst tussen Antwerpen en Matadi te verzekeren.

In 1927 was de maatschappij, wier vloot aangevuld werd met de Stanleyville - 6.512 ton - een van de belangrijkste nationale rederijen geworden. Kort

nadien werd besloten tot de bouw van nog twee nieuwe pakketboten, nl. de Albertville - 10.630 ton - en de Leopoldville - 11.439 ton -

In 1928 richtte de maatschappij een filiaal op, de "Compagnie Africaine de Navigation" om beter het transport te kunnen verzekeren van de goederen afkomstig uit Kongo, en bestemd voor Oost- en West-Afrika. Dit filiaal beschikte over 14 moderne stoomschepen met een gezamenlijke tonnemaat van 85.725 ton.

De economische depressie verplichtte de maatschappij het aantal afvaarten naar Kongo tijdelijk te beperken, maar vanaf 1935 kon de regelmatige dienst, om de 14 dagen hernomen worden. Door hun afvaart af te wisselen met deze van de postpakketboten Elisabethville, Thysville, Albertville en Leopoldville, is de maatschappij in staat wekelijks de mogelijkheid te bieden tot goederenvervoer in beide richtingen. De versterking van passagiersdiensten voor Kongo werd niet uit het oog verloren. Aan de scheepswerven Cockerill werd opdracht gegeven een pakketboot te bouwen van 13.517 ton met een snelheid van 16,5 knopen. Dit schip werd voorzien van alle modern comfort en luxe, waardoor het een vooraanstaande plaats innam tussen de andere schepen van die klasse. Het was de Baudouinville die in juli 1939 in de vaart kwam.

De maatschappij werd echter brutaal in de tweede wereldoorlog geworpen. Zij verloor er 21 schepen bij, d.w.z. drie kwart van haar vloot en 270 bemanningsleden.

Vanaf 1945 hernam de maatschappij haar vredesopdracht; zij hernieuwde haar vloot en reorganiseerde haar diensten.

Sinds de bevrijding werden de inspanningen geconcentreerd op de Kongolijn. Het was immers opnieuw zeer belangrijk de betrekkingen tussen de kolonie en het moederland zo vlug mogelijk te herstellen. De nationale economie had behoefte aan de voorraden die in de kolonie waren opgestapeld en, anderzijds was het noodzakelijk de kolonie mede te betrekken in de economische heropleving van België. Bovendien moesten de koloniale dringende worden afgelost, en deze taak kreeg dan ook voorrang op tal van andere. Daarom werden alle beschikbare eenheden ingezet op de Kongolijn, terwijl men voorlopig diende af te zien van de voordelen verbonden aan een eventueel herstel der diensten met Noord- en Zuid Amerika. Slechts nadat aan de dringende behoeften van de kolonie was voldaan herstelde de CMB haar andere verbindingen.

In 1947 ging de CMB over tot het oprichten van een Kongolese filiale, de "Compagnie Maritime Congolaise". Daardoor toonde zij haar bezorgdheid om aan Kongo de mogelijkheid te bieden zelf zijn economische ontwikkeling te verzekeren. Deze nieuwe rederij telde 4 eenheden : twee Victory-ships die "Lindi" en "Mahenge" gedoopt werden en twee schepen van 3.200 ton, de "Kinshasa" en de "Kindu".

Einde 1947, dus minder dan drie jaar na het stopzetten der vijandelikheden, had de CMB reeds een vloot in dienst waarvan het effectief dat van 10 mei 1940 overtrof. De totale tonnemaat was met 28 % gestegen in vergelijking met 1940. In 1955 overschreed het effectief van de CMB en van de "Compagnie Maritime Congolaise" met 5 eenheden de cijfers van 1940, terwijl de totale tonnemaat een verhoging van 41 % kende. De gemiddelde snelheid werd opgedreven van 12,5 tot 14,2 knopen en de uitrusting van de schepen gevoelig verbeterd.

In 1958 werden de volgende verbindingen met Kongo verzekerd :

Antwerpen - Lobito - Matadi (passagiers, post, goederen) - 7 "Ville"-boats, vertrek uit Antwerpen en Matadi wekelijks; overtocht duurt 15 dagen.

Antwerpen - Matadi verbinding om de veertien dagen met moderne cargo's.

Antwerpen - Lobito om de drie weken - produkten bestemd voor Kongo en uit de kolonie worden door "Benguela Railway" vervoerd.

Antwerpen - USA - Angola - Kongo vertrek om de veertien dagen met snelle Victory - ships en "Lu" - boats.



foto belgique-ciné

Tijdens de gebeurtenissen van 1960 die volgden op de onafhankelijkheidsverklaring van Kongo op 30 juni, nam de CMB ruimschoots deel aan de evacuatie van de Belgische bevolking. De "Mobeka" legde op 27 juli te Matadi aan en was het eerste koopvaardijship van de wereld dat opnieuw te Matadi het anker wierp. De wekelijkse afvaarten uit Antwerpen van de "Ville"-boten werden nochtans verzekerd tijdens de maand juli. Eens te meer was de Belgische vlag niet gestreken geworden en ging de CMB verder met regelmatige afvaarten naar Kongo te verzekeren.

Na het in dienst nemen, tijdens de periode van 1954 tot 1956, van 7 "Lu"-boats met een tonnemaat van 10.700 ton en voorzien van koelruimten en tanks voor plantaardige oliën, ging de maatschappij over tot de uitbating van 12 cargo's van het type "Mo" met een tonnemaat van ongeveer 12.000 ton.

De 13e cargo van het type "Mo" de m.v. "Mokaria" met een tonnemaat van 14.600 ton werd onlangs ingezet op de lijnen naar Afrika. Dit is een ultramodern schip in opvatting en bouw, en het werd door de technici van de CMB opgevat als een eerste stap in het domein van de automatisatie. Het onderscheidt zich van voorgangers door verschillende technische innovaties, voornamelijk op het gebied van voortstuwing en automatisatie. De thuishaven van de schepen is Antwerpen, waar de maatschappij aan het Leopolddok uitgebreide haveninstallaties bezit, die tot de modernste in Europa mogen gerekend worden. Deze installaties werden gebouwd om aan de klanten van de maatschappij een vlugge en verzorgde behandeling, ruime opslagplaatsen en veelvuldige verzendingsmogelijkheden te verzekeren.

De dienst Kongo wordt op het huidige ogenblik verzekerd door de volgende lijnen :

Kongolijn : wekelijkse afvaart (afwisselend pakketboten en snelle cargo's) uit Antwerpen met bestemming Tenerife en/of Las Palmas, Lobito, Matadi, Boma, Pointe Noire en eventueel Casablanca. De cargo's keren terug langs Rotterdam, Hamburg en Bremen.

Lijn Kongo-Angola-VSA : afvaart om de 28 dagen uit Matadi, Boma, Lobito, Loanda, met bestemming New-York, Baltimore, Philadelphia, Newport-News, Norfolk. Eventueel vertrek uit New-York met bestemming Matadi, Loanda, Lobito.

Lijn havens VSA van de Golf van Mexico - Kongo - Angola : afvaart om de 28 dagen uit New-Orleans, Houston, Lake Charles en andere outports met bestemming Matadi, Boma, Lobito, Loanda.

Wat de handelsactiviteit van de CMB betreft, deze wordt sedert 1919 uitgebaat door de "Agence Maritime Internationale". De A.M.I. baat een dienst uit van directe cognossemerten van de CMB en de "Compagnie Maritime Congolaise" zodat de goederen kunnen vervoerd worden uit de voornaamste wereldhavens naar Kongolese lokaliteiten bediend door vervoerdiensten van de publieke sektor, zonder dat het optreden van een tussenpersoon noodzakelijk is. De dienst is gespecialiseerd in het vervoer tussen Europa en Kongo. Een speciale dienst zee-lucht, uitgebaat in samenwerking met Air-Congo maakt het mogelijk colli te versturen naar alle landingsplaatsen van Air-Congo, in een tijdsperiode van 3 weken, te rekenen vanaf de verzendingsdatum uit België. De AMI baat eveneens een reisagentschap uit, speciaal uitgerust voor reizen naar Kongo en andere bestemmingen.

Europese rederij door het aantal bediende havens op de kusten van de Noordzee, blijft de "Compagnie Maritime Belge" vandaag, zoals op het ogenblik van haar stichting, de medewerker van de Europese nijverheden, bij hun expansie-pogingen in de overzeese gebieden.

Revue Congolaise illustrée 15 mai 1947

Au début de l'occupation du Congo, l'estuaire du grand fleuve n'était desservi que par quelques lignes anglaises dont le port d'attache était Liverpool. Le voyage durait plus de deux mois, les navires multipliant les escales le long de la côte de Guinée, de Sierra-Leone à la Nigérie.

Plus tard, quelques navires portugais et allemands commencèrent à s'intéresser aux produits du vaste territoire qui allait devenir notre Colonie.

C'est en 1886 que fut tenté le premier essai de ligne belge entre Anvers et le Congo. La maison Walford et Cie en prit l'initiative. L'armement "Compagnie gantoise de navigation" assura le service avec trois vapeurs de 1.650 t : les VLAANDEREN, LYS et BRABO. Le 23 août 1886, le BRABO partit pour la première fois au Congo. Il fut le premier bateau belge qui mouilla dans les eaux congolaises. Le voyage couvrant 5.300 milles marins avait duré deux longs mois.

Revue Congolaise illustrée 10 oct. 1960

Ces navires ont jusqu'à la fin d'août ramené d'Afrique 1.575 réfugiés, plus de 1.200 voitures automobiles et plus de 4.500 tonnes de bagages.

75 ans de lignes congolaises



Plusieurs d'entre eux, notamment les paquebots THYSVILLE, CHARLESVILLE et ELISABETHVILLE et les cargos MOANDA et MOBEKA ont, durant les événements tragiques de juillet, servis de centre d'accueil où les réfugiés trouvaient sécurité, logement et assistance. Rien qu'à bord des 3 paquebots, 15.00 repas ont été servis et près de 4.500 nuits de logement enregistrées. A certains moments le THYSVILLE a abrité plus de 1.000 réfugiés.

Aucun des services réguliers sur l'Afrique n'a subi d'autres modifications que des retards locaux lors des troubles dans l'estuaire du fleuve Congo.



de visserij in kongo

De onafhankelijke Kongorepubliek bezit het meest uitgebreide rivierennet van alle Afrikaanse landen. Het is vanzelfsprekend dat de bevolking, die de oevers van die stromen en rivieren bewoont, de visserij bedrijft, hetzij individueel, hetzij in stamverband.

Hoewel het geenszins in onze bedoeling ligt een opsomming te geven van al de vismethoden door de inboorlingen gebruikt, lijkt het ons toch interessant er enkele van naderbij te bekijken.

Als materieel gebruiken zij : de lijn met haak, netten, fuiken, manden, vangpunten en werpwapens.

Zij doen eveneens aan wat bij ons "stroperij" zou heten, namelijk het gooien van giftige stoffen, teneinde de vis te bedwelmen.

Momenteel bezitten de Kongolese vissers meestal lijnen en haken van Europese makelij, zodat de inlandse vezel en houten naald respectievelijk door nylon en kunsthaak zijn vervangen.

Fuiken en manden zijn gewoonlijk ter plaatse gemaakt en zijn lichtjes verschillend van stam tot stam. Waar de fuiken in de stroming worden opgesteld gebruikt men de manden nabij de oevers om de vis te vangen die zich in de begroeiing schuil houdt.

Als vangkanalen worden smalle beken aangewend, waarin de vis zijn heil zoekt wanneer het peil van de rivier daalt, en die vervolgens aan beide uiteinden worden gedempt.

De harpoen, de lans en pijlen zijn de meest gebruikelijke werpwapens van de inlandse vissers.

De visvangst met behulp van netten, die het meest renderend is, wordt eveneens druk beoefend. Veelal worden inheemse netten door de vissersbevolking zelf vervaardigd. De gebruikswijzen van netten zijn zeer verscheiden : drijvend langs de bodem of tussen twee wateren, seinnetten die naar de oever worden getrokken, draaiende netten, wachtnetten en werp- of stelpnetten. Bij de nettenconstructie begint ook stilaan de nylon de vroeger aangewende lokale vezels te verdringen. Hoewel het net het meest geschikt instrument is, blijven lokale gewoonten en stammengebruiken nog steeds een remmende invloed uitoefenen op de uitvoering van meer rationele en efficiënte methoden.

Op de meren wordt eveneens aan visserij gedaan, en hier vindt men reeds een paar kleine kernen van visindustrieën die veelal beheerd worden door Grieken en Portugezen; soms ook al door inboorlingen zelf.

De maatschappij PEMARCO is de enige die de zeevisserij op industriële schaal bedrijft. Zij is gevestigd te Ango Ango en werd opgericht in 1951. Waar zij bij haar stichting slechts beschikte over de O311, O319 en O320, bezit zij op dit ogenblik een vloot van 10 moderne schuiten. De schepen staan onder bevel van Belgische vissers, die te Ango Ango wonen, en hebben Congolese bemanningen. Dit bedrijf te Ango Ango funktioneert volledig autonoom. De maatschappij beschikt immers over eigen ijsfabriek, herstelplaats, brandstofopslagplaats, havenuitrusting, koelruimten en een afdeling voor visbehandeling. Grote herstellingen en droogdokbeurten voor de schepen kunnen ook ter plaatse worden uitgevoerd op het drijvend droogdok van de OTRACO.

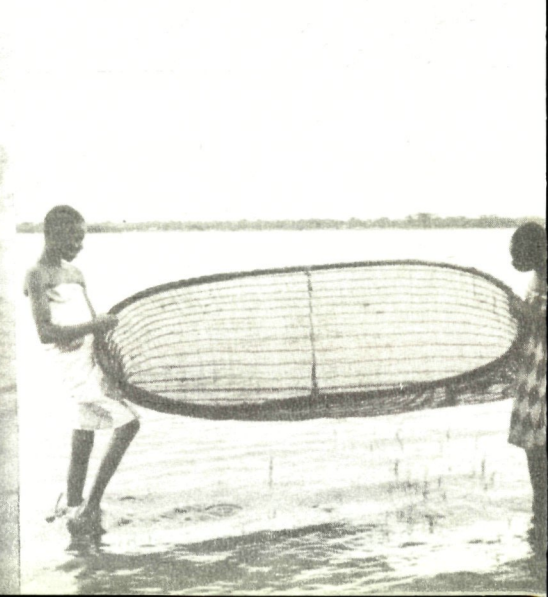
De vis die langs de Afrikaanse Westkust wordt gevangen - voornamelijk in de Walvis Baai - kan aan boord bewaard blijven omdat de schepen van koelruimten voorzien zijn. Ontscheping en sorteren gebeuren te Ango Ango van waaruit de verzending naar Leopoldstad mogelijk is.

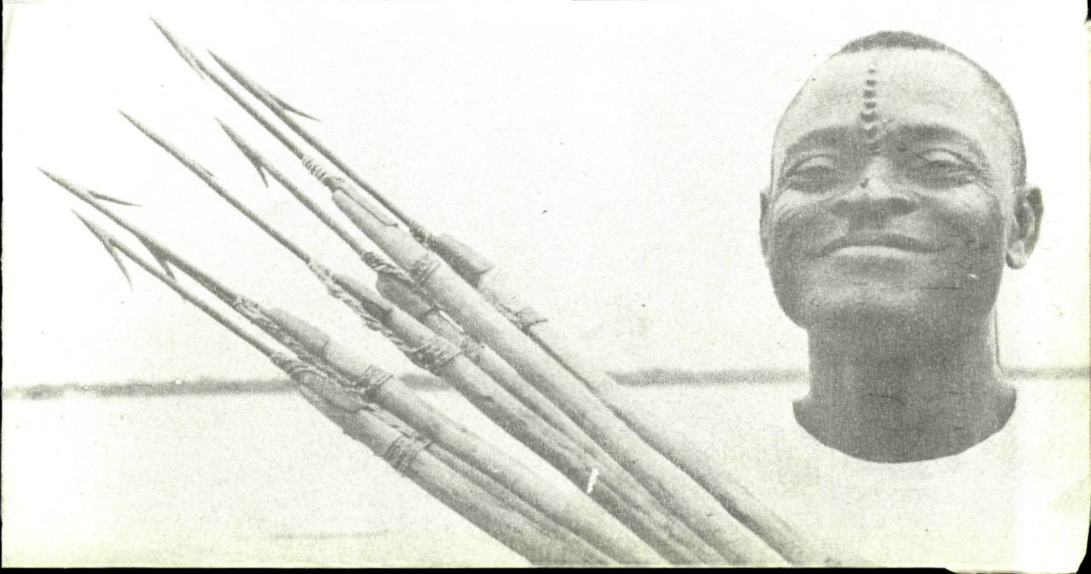
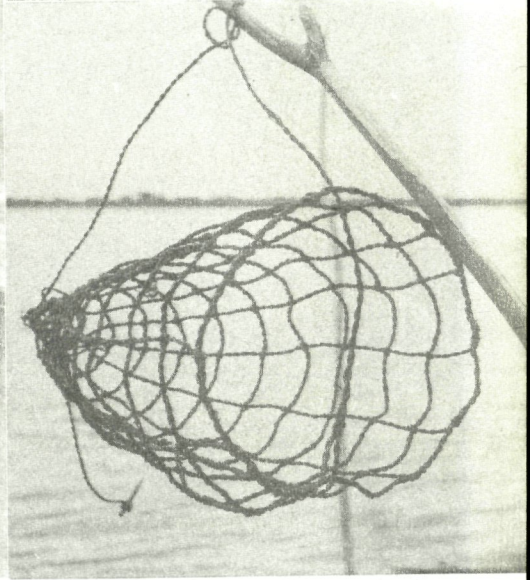
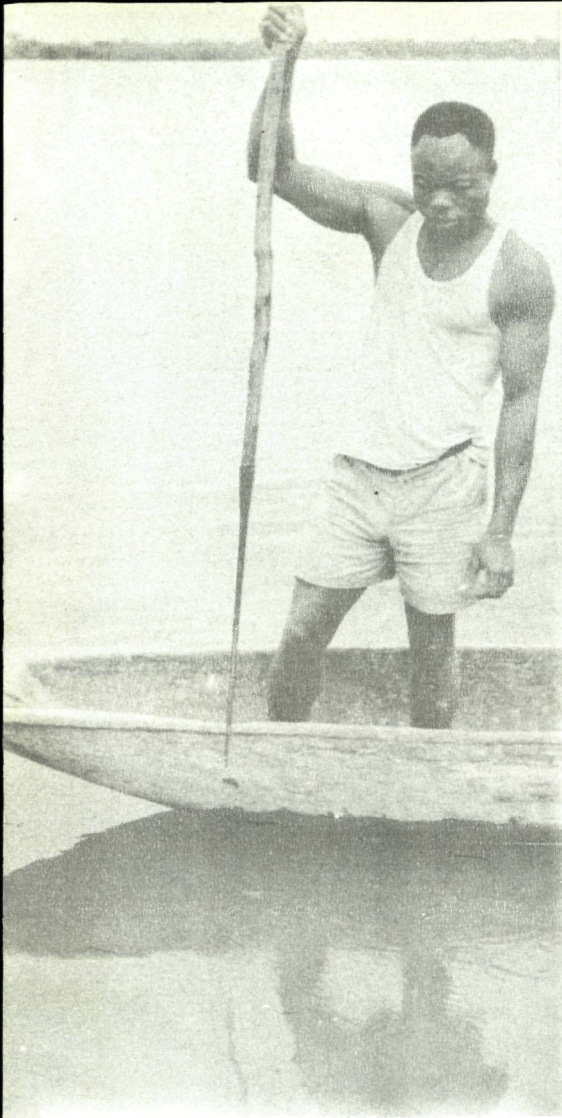
De meest voorkomende vissoorten zijn : goudvis, tong, haai, makreel, zee-paling, e.a.

De aangevoerde hoeveelheid neemt jaarlijks toe en bedraagt nu reeds meer dan 7.000 ton.

De visserij vormt een belangrijk element in de voedselvoorziening van de Kongolese bevolking in het algemeen en in het bijzonder omdat zij de inboorling voorziet van een grondbestanddeel van gezonde voeding, met name : de proteïne.









les chantiers navals en république démocratique du Congo hier et aujourd'hui

En 1879, lorsque sur les directives de Léopold II, Stanley entamait son expédition au Congo, il n'y existait aucun chantier naval. Le remontage de la petite flottille qui servirait à remonter le cours du fleuve se fit à Banana sur la plage devant la "maison hollandaise". On se servit de moyens de fortune qui ne furent plus utilisés par la suite. Déjà à l'époque de Stanley, c'est à Boma qu'on érigea les ateliers de réparation et l'embryon de ce qui deviendrait ultérieurement le chantier de l'Etat dans l'estuaire maritime.

On sait que le Congo est coupé de rapides sur les 365 km qui séparent Matadi de Léopoldville et qu'à partir de ce point, un réseau fluvial navigable de 11.000 km s'étend sans entraves sur près de 1.500.000 km².

1er décembre 1881. Stanley arrive à Léopoldville après avoir traversé les Monts de Cristal. Au cours de cette randonnée fantastique qui dura près de deux ans, l'illustre explorateur avait amené sur chariot au Stanley-Pool le side-wheeler "En Avant". Des difficultés énormes avaient dû être surmontées et il avait fallu créer une route, la première route des caravanes, de Vivi à Isangila et de Manyanga à Léopoldville; entre Isangila et Manyanga, l'expédition avait emprunté un tronçon du fleuve, solution abandonnée deux ans plus tard, car la navigation y était trop hasardeuse.

Pour le remontage du s/w "En Avant", on se servit également de moyens élémentaires qui suffisaient pour ce canot à vapeur. Il en fut de même pour les bateaux lancés sur le bief moyen du Congo jusqu'en 1884. Le lit de montage de ces petits bateaux d'exploration était situé 200 m en amont des rapides et c'est là qu'on érigea un atelier modeste, car tout l'équipement devait être porté à bras d'hommes par la route des caravanes qui, désormais, empruntait la rive gauche du Fleuve, de Matadi à Léopoldville. Aux bateaux d'exploration allaient bientôt succéder des bateaux de transport pour approvisionner les postes de l'intérieur et pour l'exportation des produits, surtout l'ivoire et le caoutchouc, à cette époque.

En 1885, il fallait remonter le "Stanley", bateau de 20 t de capacité; ceci exigeait déjà un ouvrage pour le remontage et le lancement. Des discussions passionnées divisaient les partisans d'une cale sèche ou d'un slipway. Finalement, c'est cette dernière solution, préconisée par Liebrechts, qui prévalut et qui est d'ailleurs encore utilisée au Congo.

Jusqu'en 1898, date de la mise en service du chemin de fer reliant Matadi à Léopoldville, le tonnage des bateaux mis en ligne sur le fleuve Congo ne dépassa pas 35 tonnes. L'équipement du chantier de Léopoldville s'améliora, limité toutefois par les restrictions imposées par le transport à dos d'hommes. Trois hommes s'attelèrent à perfectionner les transports fluviaux et les ateliers, ce sont Liebrechts, Costermans et Baudouin.

Des firmes commerciales et des missions avaient également lancé quelques bateaux sur des installations modestes.

a. lederer

En 1898, les Belges avaient lancé au total cinquante bateaux, qui avaient dû tous être acheminés, au moins sur une partie du parcours, par portage. On ne rendra jamais assez hommage à ceux qui ont participé à cette entreprise héroïque exigée par l'impérieuse nécessité de mettre fin au trafic d'esclaves organisé par les Arabes dans l'est de l'Afrique. Grâce aux trésors d'énergie et d'ingéniosité de ces pionniers, les Dhanis, Ponthier, Henry de la Lindi avaient pu, sous l'impulsion de Léopold II, briser ce commerce honteux, rendant ainsi un service immense aux populations de l'Afrique Centrale.

A partir de 1898, les dimensions des bateaux n'allaient plus être limitées par les difficultés du portage, mais uniquement par les possibilités de navigation du Congo et de ses affluents.

à Banana, la maison hollandaise



L'équipement de la "Marine du Haut-Congo", - c'était le nom officiel de la flotte de l'Etat - s'améliore et le chantier naval de Léopoldville est doté d'un slipway transversal pour le lancement des unités nouvelles amenées d'Europe en pièces détachées et remontées sur les rives du Congo. Le 1er juillet 1898, date de l'inauguration officielle du chemin de fer du Congo, Costermans montrait fièrement aux visiteurs le s/w "Brabant", cargo-mixte pouvant transporter 24 passagers de 1ère classe et 150 t de marchandises et mesurant 45 m de longueur entre perpendiculaires.

A partir de cette date, une activité fébrile régnait sur les rives du Stanley-Pool; de nombreuses firmes commerciales mettaient en chantier des bateaux et la "Marine du Haut-Congo" ne cessait de mettre de nouvelles unités en ligne. Aussi fallait-il augmenter les moyens de réparations; un slipway transversal avec chariots halés par des cabestans et un nouvel atelier de mécanique et de chaudronnerie furent inaugurés en 1909 par Mr Renkin, premier ministre belge des Colonies. Trois hommes ont contribué de 1898 à 1914 au développement des installations de Léopoldville et à l'organisation de la navigation fluviale, ce sont les commissaires de district Deuster, Mahieu et surtout Moulaert; ils avaient la direction de la "Marine du Haut-Congo" dans leurs attributions. Pendant la direction de Moulaert, le slipway de montage fut al-

longé, une bigue de 25 t fut inaugurée et surtout un dock flottant d'une capacité de levage de 1.000 t fut mis en service. C'est, croyons-nous, le premier dock flottant qui ait équipé un tronçon de fleuve isolé de la mer par des rapides.

Deux autres chantiers firent leur apparition à l'époque, celui de la "Citas", société du groupe Thys et celui des "Huileries du Congo Belge", du groupe "Lever Brothers". Le premier reprenait en 1907 une petite entreprise privée, "Congolia", et développait les installations, sises à N'Dolo, de façon à pouvoir assurer le montage et l'entretien de la flotte commerciale que "Citas" mettait en ligne; il servait aussi aux bateaux de l'armement allemand "Kamerun Schiffahrtgesellschaft". Le second, situé à Kinshasa, était destiné à la flotte que l'important groupe anglais mettait en service pour assurer les transports entre les palmeraies et huileries de l'intérieur et Léopoldville.

La période de la guerre 1914 - 1918 fut difficile et les chantiers privés d'approvisionnements durent assurer l'entretien de la flotte congolaise dans des conditions ardues. Moolaert avait préconisé depuis plusieurs années de séparer la direction de la "Marine du Haut-Congo" de l'administration du district et de la confier à un ingénieur naval.

Il eut finalement gain de cause et en 1916, Smal, ingénieur de Cockerill immobilisé à Londres, fut détaché pour un an à Léopoldville; en 1917, il fut remplacé par De Bièvre, autre ingénieur naval belge. Le passage de ces deux ingénieurs a été le point de départ de progrès techniques marquants dans l'exploitation des chantiers et de la flotte fluviale congolaise. Ils ont organisé le travail des ateliers et assuré une exploitation rationnelle en faisant naviguer les bateaux à la vitesse économique. De Bièvre calcula scientifiquement celle-ci qui se situait dans les conditions du Congo, à 11 km/h. La direction compétente de ces deux ingénieurs permit d'assurer les transports jusqu'à l'après guerre. La période la plus difficile allait surgir après le départ de De Bièvre en 1921. En effet le volume des exportations augmentait beaucoup plus rapidement que les moyens de transport et cette situation amena l'embouteillage de Matadi en 1921. Entretemps, la "Marine du Haut-Congo" fut transformée en une société "Sonatra" dont l'Etat était seul actionnaire. Cette réforme fut critiquée, car l'exploitation de l'Etat manquait de souplesse et, de plus, "Citas" et "Sonatra" se faisaient une concurrence sans merci sur les lignes rentables et négligeaient les affluents.

Le mécontentement général conduisit à la fusion de "Citas" et "Sonatra" en un organisme unique, "Unatra". A sa tête, on plaça un homme énergique qui jouissait d'une grande autorité, le général Olsen, qui s'était déjà illustré lors de la prise d'Usumbura, de Kigoma et de Tabora au cours des campagnes en Afrique orientale Allemande

Olsen, en peu de temps, établit des horaires qui furent publiés et respectés, instaura des tarifs et organisa les postes à bois de chauffage.

Au sortie de la guerre et de la crise des transports, la flotte avait besoin d'une sérieuse révision et il devenait impérieux d'améliorer les conditions de travail des équipages et de transport des passagers congolais. En effet, l'Etat venait de créer l'inspection de la navigation qui devait délivrer un permis de navigation à chaque unité. Les conditions exigées étaient sévères et même excessives, car il aurait fallu arrêter de très nombreux bateaux pour satisfaire aux desiderata de certains fonctionnaires tâtilons.

Olsen mit bon ordre à cet état de chose et obtint un délai de trois ans pour adopter la flotte aux exigences de la nouvelle ordonnance de la navigation. Une intense activité régna dans les deux chantiers dont disposait "l'Unatra", elle avait, en effet, hérité de l'ancien chantier de la "Marine du Haut-Congo" et de celui de la "Citas" à N'Dolo.

L'équipement de ce dernier devait être considérablement amélioré pour répondre aux besoins. On y créa deux slipways longitudinaux pour barges de 800 t et 10 petits slipways pour barges de 40 t et petits automoteurs d'affluents pour remplacer un slipway transversal dont l'usage avait paru dangereux. Un dock flottant de 800 t de capacité fut également installé à ce chantier. Les anciens ateliers furent remplacés par de nouveaux, disposés en bordure de la parcelle de Citas, et un terrain du voisin, Patrocongo, fut acquis.

En effet, il ne suffisait pas seulement de modifier la flotte existante, il fallait l'augmenter sérieusement, car une commission instituée en 1924 par le ministre Carton de Tournai avait mis sur pied un important programme de constructions nouvelles. Certains bateaux anciens exigeaient des transformations profondes, car, à la suite des études de De Bièvre, le remorquage était apparu comme la méthode de navigation la plus économique au Congo. D'anciens cargos étaient transformés en remorqueurs et les roues à pales fixes étaient remplacées par des roues à pales articulées vu la grosse supériorité de ces dernières pour le remorquage.

Ces travaux furent réalisés dans les deux chantiers par les contre-maitres belges et les artisans congolais.

Pour y arriver, le chantier situé près des rapides avait été considérablement agrandi. On y avait incorporé les anciennes darses du pont, car ce dernier avait été déplacé en 1925 à Kinshala. La longueur du slipway de remontage fut portée de 80 m à 140 m.

Ces travaux étaient encore en cours en 1928, lorsqu'à la suite de circonstances diverses, quelques sociétés, dont "l'Unatra", fondèrent une société commerciale et industrielle appelée "Chantier naval et industriel du Congo", en abrégé "Chanic". "L'Unatra" donnait en apport l'ancien chantier de la "Marine du Haut-Congo".

Il fallait assurer l'existence de la nouvelle société, aussi "Chanic" et "Unatra" signèrent elles une convention par laquelle cette dernière confiait à la première tous les travaux de montage d'unités nouvelles et de transformation d'unités anciennes, ainsi qu'un certain volume de réparations. Au début tout allait bien, mais certaines difficultés surgirent lors de la crise économique, dont le paroxysme se situe pendant les années 1932 à 1935.

C'est en 1936 que "l'Otraco", organisme créé par l'Etat pour gérer l'ensemble des transports du Congo, engloba "l'Unatra". Cependant, avant de parler du rôle de "l'Otraco", il convient d'examiner ce qui s'était passé sur les deux biefs navigables du Lualaba, prolongement du fleuve Congo en amont de Stanleyville.

Il existe en effet, isolés par des rapides, deux biefs navigables dans cette région de l'Est du Congo. Le premier s'étend de Ponthierville à Kindu, sur 315 km, et le second de Kongolo à Bukama, sur 640 km. Ces deux biefs devaient être raccordés par chemin de fer au complexe déjà en exploitation de façon à devenir des maillons de la chaîne des transports au Congo.

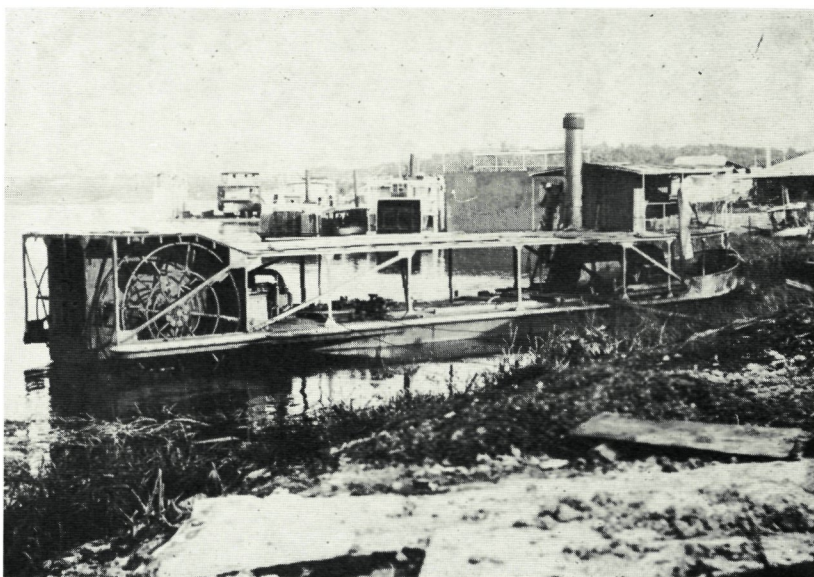
En outre, le lac Tanganika offrait aussi de grandes possibilités pour la navigation.

Ce n'est qu'après la mise en service du chemin de fer du Congo en 1898 qu'il fut possible de s'atteler à cette besogne. Il fallait, en effet, disposer de bateaux d'un tonnage suffisant pour transporter de Léopoldville à Stanleyville l'important matériel nécessaire à la réalisation des voies ferrées.

Ces biefs ne pouvaient être équipés pour la navigation commerciale qu'après construction des lignes de chemin de fer; Chacun d'eux devait être doté d'un chantier naval; le premier fut installé à Kindu et le second à Kongolo.

Lorsque la guerre de 1914 éclata, on réalisait la jonction ferroviaire Lualaba - Tanganika depuis Kabalo jusqu'à Albertville. Au début des hostilités, les Allemands s'étaient assurés la maîtrise du Tanganika, mais elle fut assez rapidement reconquise grâce aux actions habiles des Belges et des Anglais. Cependant, pour coopérer à l'action des armées qui combattaient à l'est du Tanganika, il fallait rapidement achever la liaison ferrée et créer à Albertville une cale sèche pour remonter le "Baron Dhanis", bateau qui était en souffrance par manque de moyens de transport et de montage.

L'ingénieur Odon Jadot acheva rapidement la voie ferrée et Moolaert, qui commandait maintenant les opérations du Tanganika, construisit la cale sèche et le port d'Albertville et assura le remontage du "Baron Dhanis". Ces travaux furent exécutés de main de maître, si bien que, déjà le 17 novembre 1916, le nouveau bateau put être mis en service.



L'exploitation des transports dans cette région était assurée par la "Compagnie des chemins de fer des grands Lacs" en abrégé, "C.F.L.". Les trois chantiers créés à cette époque furent équipés d'ateliers et de slipways pour le remontage et la réparation des bateaux en service dans cette région.

Au Nord-Est, le lac Kivu fut relié en 1932 au Tanganika par une voie ferrée prolongée par une route. Le premier bateau important, le "Tombeur", fut mis en service à cette époque. A cette occasion, un slipway de lancement fut établi, il ne permettait pas de tirer le bateau hors de l'eau.

L'estuaire maritime devait toutefois être équipé également car, depuis les travaux de Nisot dans le Bas-Congo en 1923, des dragues avaient été mises en service de façon à augmenter le mouillage dans les passes de navigation. En 1925, un dock flottant de 1800 t de puissance de levage, acquis par l'Etat, fut mis en service à Boma. On dut le mouiller le long de la berge

du Congo sur la rive droite de la Kalamu, la profondeur d'ancrage étant insuffisante en face des anciens ateliers de la Marine, situés sur la rive gauche de la Kalamu.

En 1929, les ateliers furent également déplacés à proximité du dock et un slipway transversal de 30 m de longueur fut construit à la rive.

Telle était la situation en 1936 lors de la reprise par "l'Otraco" des services et installations de "l'Unatra". Au sortir de la grande crise économique, la flottille du bief Léopoldville - Stanleyville avait besoin d'une sérieuse révision, car on s'était contenté, pendant cinq années, d'assurer le service avec le minimum de dépenses et de nombreux bateaux avaient dû être mis à la chaîne.

Pour obvier aux difficultés qui avaient surgi par suite de la crise, "Otraco" et "Chanic" établirent un contrat sur de nouvelles bases. L'un et l'autre développèrent leur chantier de façon à pouvoir augmenter la capacité de la flotte du Congo et assurer son entretien. Jusqu'à la guerre de 1940, "Chanic" exécuta le montage des unités nouvelles qui étaient expédiées de Belgique en pièces détachées.

De nouveau le Congo, isolé de la Belgique, allait connaître des heures difficiles. Il fallait assurer les transports alors qu'on était coupé des sources d'approvisionnement et que le volume des exportations croissait. Vu l'importance stratégique des produits congolais, il fut possible d'obtenir de l'acier et, pour la première fois, pendant la deuxième guerre, "Chanic" construisit des barges au Congo. A cet effet, des équipes de Congolais furent formées et les ateliers outillés en conséquence. Depuis cette époque jusqu'à l'indépendance en 1960, "Chanic" n'a jamais cessé de construire du matériel neuf.

En 1945, à la fin des hostilités, la flotte de "l'Otraco" était en bon état de service et, malgré les difficultés, s'était même accrue de quelques unités.

Dans la suite, après mise en vigueur en 1949 du plan décennal, les transports connurent un essor prodigieux. Les quelques chiffres du tableau ci-dessous donnent une idée de l'effort entrepris.

Organisme de transport	Année	Capacité de la flotte	Tonnages transportés	
			Import	Export
Marine du Haut-Congo	1915	6.300	6.737	9.227 t
Sonatra	1920	6.300	8.102	31.992 t
Unatra	1925	16.500	57.564	80.162 t
Otraco	1938	58.666	134.109	256.648 t
Otraco	1946	76.680	162.943	275.598 t
Otraco	1958	277.890	693.980	937.086 t

En douze années, il fallut plus que tripler la flotte existante.

Ceci exigea une augmentation importante de la capacité des chantiers à Léopoldville.



Celui de "l'Otraco" fut porté de 2,5 ha à 10 ha par l'acquisition des terrains de "Syllein" et de "Socca". On inaugura en 1953 un slipway à transbordeur desservant 16 emplacements pour le montage et la réparation des bateaux. On pouvait y prendre des unités mesurant 90 m de longueur et pesant jusqu'à 850 t. Les aires de travail sont desservies par quatre grues. L'aire de prémontage, le quai et le parc à tôles sont équipés également d'engins de levage appropriés.

De nouveaux ateliers furent inaugurés, dont celui de mécanique qui compte une centaine de machines-outils.

Un second dock flottant fut mis en service ainsi que 7 slipways longitudinaux. Ainsi le chantier de "l'Otraco" compte au total 25 emplacements de mise à sec des bateaux les plus importants du Congo.

A Coquilhatville - Boyera, "l'Otraco" possédait un petit chantier qui, jusqu'en 1947, n'était utilisé que pour des réparations mineures. A partir de cette date, il fut équipé pour assurer le carénage, la réparation et l'entretien des unités qui desservent les affluents de la cuvette centrale et de la rive droite du Congo. Ce chantier compte maintenant dix slipways permettant de halier des unités pesant jusqu'à 125 t; les ateliers ont été équipés de façon à subvenir aux besoins du chantier.

De son côté, "Chanic" s'est également modernisé et a créé un slipway de montage et réparation pour sept unités de 70 m de longueur. Son effort a porté spécialement sur les installations de constructions neuves. Le hall de chaudronnerie a été conçu pour la construction soudée, a cet effet, il est équipé de ponts roulants pour soulever des ensembles préfabriqués.

Pour être complet, signalons qu'il existe encore deux autres chantiers à Léopoldville : le premier appartient à l'Est pour l'entretien des baliseurs et dragueurs et l'autre est l'œuvre d'une firme privée.

Pendant cette période de développement prodigieux des transports au Congo le "C.F.L." a modernisé les chantiers de Kindu, Kongolo et Albertville.

L'exploitation du lac Kivu a été confiée en 1914 à "l'Otraco" qui a mis en service dès 1950 un dock flottant de 300 t de puissance pour caréner le "Tombeur" et les unités nouvelles mises en service sur ce lac.

Le chantier de l'Etat dans l'estuaire maritime devint également insuffisant, car le nombre de bateaux et chalands portuaires affectés au Bas-Congo augmentait, de plus, "l'Otraco" avait du supprimer un petit chantier qui assurait l'entretien du matériel flottant en usage au port de Matadi. Ce petit chantier situé à Kalakala, avait été englobé dans les travaux d'extension du port.

Pendant quelque temps, "l'Otraco" avait fait caréner des unités à Pointe-Noire, mais, cette méthode s'avenant trop coûteuse, un nouveau chantier fut ouvert en 1954 à Boma, il jouxtait celui de l'Etat.

On y installa six slipways pour bateaux d'un poids de 200 t et les ateliers qu'on y créa desservirent également le réseau du chemin de fer du Mayumbe.

En 1959, "l'Otraco" mit également en service un dock flottant de 1.800 t équipé d'une façon très moderne. Cet outil devenait indispensable par suite du développement de l'économie du pays.

Toutes ces installations étaient en ordre parfait le 1er juillet 1960 lorsque le Congo acquit son indépendance. "L'Otraco", organisme parastatal, fut remis par la Belgique à la jeune République.

Malheureusement, au lendemain de l'Indépendance du Congo, l'Otraco a perdu presque tout son personnel de maîtrise, si bien que les chantiers ont travaillé au ralenti, et ceci d'autant plus que le volume des transports a sérieusement diminué.

Toutefois, certains travaux d'entretien et de modernisation de bateaux anciens ont été entrepris : Actuellement le chantier de "l'Otraco" à N'Dolo travaille à 60 % de sa capacité, ce qui n'est pas si mal après les heures difficiles que le Congo a traversées.

"Chanic" et le "C.F.L.", organismes privés, ont dû s'adapter aux circonstances et réduire leur personnel au pro-rata du volume des affaires.

La région desservie par le "C.F.L." fut le théâtre de pas mal d'agitations et d'actions militaires et le trafic y fut considérablement perturbé. Toutefois à l'heure actuelle, les chantiers de Kindu et de Kongolo sur le Lualaba sont en service, au ralenti bien sûr.

La cale sèche d'Albertville ne peut être utilisée actuellement, mais la situation politique n'y est pour rien. Depuis quelques années les eaux du Tanganika ont monté régulièrement si bien que la partie basse de la ville est sous eau et que le niveau du lac vient plus haut que l'arête supérieure des portes de la cale sèche. Les réparations sont cependant assurées au chantier de Kiganea, port situé sur l'autre rive du Tanganika.

L'exposé qui précède montre que le Congo est bien pourvu en chantiers navals. Ceux de "l'Otraco" et de "Chanic" au Stanley-Pool comptent parmi les mieux équipés pour la navigation fluviale. Toutefois à la suite des perturbations de ces dernières années, il y a un important retard de carénage et de réparations à résorber. Il y va du salut de la flotte fluviale congolaise, qui est l'épine dorsale des transports au Congo. Plutôt que d'échafauder des programmes d'investissement nouveaux au Congo, les organismes internationaux devraient mettre sur pied un programme d'entretien du matériel; à leur défaut, des organismes privés s'y préparent.

Un autre point sur lequel il y a également lieu de concentrer les efforts est la formation de la main-d'œuvre congolaise. C'est d'ailleurs un devoir essentiel pour la promotion du pays.

Dès l'origine de la présence belge en Afrique, les Congolais ont fait preuve d'un sens remarquable pour tout ce qui concerne la navigation.

Progressivement, ils furent employés dans les ateliers et déjà en 1887, Liebrechts cite des exemples de qualités professionnelles chez les artisans du chantier de Léopoldville.

Ces dernières années, la main d'œuvre a fait des progrès considérables et les Congolais entreprennent des tâches toujours plus complexes, délicates et importantes. Ainsi, les remorqueurs de 1000 CV, aux salles de machines compliquées, sont conduits par des équipages exclusivement congolais. Il en est de même des "Integrated-tow-boats" qui comportant d'importantes chambres frigorifiques.

Dans le domaine de la conception des bateaux, de leur réparation et de leur entretien, les Congolais doivent encore avoir recours à des étrangers. C'est un devoir de coopérer à la promotion de leur pays en formant leurs ingénieurs et leur personnel de maîtrise pour les conduire vers une indépendance toujours plus réelle et plus complète.

Puissent les dirigeants de la Belgique mettre des hommes compétents dans ce domaine à la disposition du gouvernement congolais de façon à assister celui-ci de façon efficace dans la tâche qui lui incombe.

SCHEEPSWERVEN

in de Kongolese
Demokratische Republiek

VANDAAG EN MORGEN

door A. LEDERER

Toen Stanley in 1879 zijn expeditie in Kongo ondernam, bestond er in dit woesteland geen enkele scheepswerf. Het monteren van de toenmalige scheepjes gebeurde op het strand te Banana. Daarvoor gebruikte men de meest primitieve gereedschappen. Het was dan ook in die tijd dat werkhuizen opgericht werden om herstellingen uit te voeren. Dit opzet was de kiem van hetgeen later de staatscheepswerf zou worden. Na het Kristalgebergte te hebben doortrokken bereikte Stanley op 1 december 1881 Leopoldstad. Bij die fantastische tocht had hij op een wagentje de side-wheeler "En avant" meegenomen. Voor het monteren van dit schip gebruikte men eveneens elementaire middelen die net voldoende waren.

In 1885 moest men het 20 ton metend schip "Stanley" monteren en te water laten. Er waren voorstanders voor het bouwen van een droogdok, anderen stelden belang in een slipway. Uiteindelijk werd een slipway ontworpen en gemaakt, oplossing die nu trouwens nog altijd gebruikt wordt.

Drie baanbrekers, LIEBRECHTS, COSTERMANS en BAUDOUIN, spanden zich toen geweldig in om en de werkhuizen en het stroomtransport te verbeteren. In 1898 hadden de Belgen reeds een vijftigtal schepen te water gelaten. Vanaf 1898 waren de afmetingen van de scheepjes niet meer afhankelijk van het feit dat ze in stukken en onderdelen ter plaatse moesten gebracht worden, maar wel van de navigatiemogelijkheden op de Kongostroom.

De infrastructuur van de "Marine du Haut-Congo" werd verbeterd, en de scheepswerf te Leopoldstad werd met een transversale slipway verrijkt om toe te laten nieuwe schepen, in onderdelen vanuit Europa aangebracht, te water te laten.

Op 1 juli 1898, datum van de inwijding van de Kongolese Spoorwegen, toonde COSTERMANS aan de bezoekers de s/w "BRABANT", een vaartuig dat 24 passagiers en 150 ton goederen kon vervoeren.

Vanaf die datum heerste op de oevers van de Stanley-Pool een grote activiteit. Verschillende handelsfirma's zetten schepen op stapel en de "Marine du Haut-Congo" hield niet op nieuwe schepen in de vaart te brengen.

Een nieuwe slipway, een werktuigkundig atelier en een koperslagerij werden in 1909 ingewijd door de Heer RENKIN, toenmalig Belgisch minister van Koloniën. Nadien werd de slipway verlengd en een vlotdok, met een vermogen van 1000 ton, werd in dienst gesteld. Andere werven werden opgericht, o.a. de "CITAS" en de "HUILERIES DU CONGO BELGE".

De oorlogsjaren '14-'18 betekenden een moeilijke tijd. Particuliere bevoorradingsorganismen dienden het onderhoud van de Kongolese vloot te waarborgen, en dit in uiterst moeilijke omstandigheden.

Gedurende verschillende jaren had de Heer MOULAERT gevraagd de directie van de "Marine du Haut-Congo" te scheiden van het administratief district en ze toe te vertrouwen aan een marine-ingenieur. In 1916 werd zijn wens ingewilligd, en ir. SMAL, - in 1917 vervangen door ir. DEBIEVRE, - werd belast met de directie van de "Marine du Haut-Congo".

Ze organiseerden een gezond werkbeleid en verzekerden een rationele exploitatie door de schepen met economische snelheid te doen varen.

De moeilijkheden begonnen na het vertrek van ir. DEBIEVRE. Het exportpercentage verhoogde zo snel dat de transportmiddelen zeer snel ontoereikend werden. Dit leidde tot de blokkade van Matadi in 1921.

De "Marine du Haut-Congo" werd herdoopt in de vennootschap "SONATRA", waarvan enkel de Staat aandeelhouder was. Deze hervorming leverde veel kritiek op, omdat de exploitatie door de Staat gevoerd, niet de nodige soepelheid had; daarbij kwam dan nog dat de "SONATRA" en de "CITAS" met elkaar wedijverden op de winstgevende lijnen en hierdoor de uitbating van de bijrivieren verwaarloosden.

Die toestand leidde tot de samensmelting van de "CITAS" en de "SONATRA" tot één organisme, nl. de "UNATRA". Aan het hoofd van dit organisme werd generaal OLSEN geplaatst, een energieke en begaafde man gekenmerkt door een groot gezag. Na de oorlog stelde de staat de inspectiedienst van de scheepvaart in. Deze dienst moest, na controle, navigatiebewijzen afleveren aan elke bestaande eenheid. De voorwaarden om een dusdanig bewijs te bekomen waren streng en zelfs iets overdreven. OLSEN bracht orde in de zaak en kreeg een uitstel van drie jaren om de vloot om te vormen naar de nieuwe voorschriften en eisen van de scheepvaartspectie.

De uitrusting van de werf diende aanzienlijk te worden verbeterd om aan de nieuwe behoeften te beantwoorden. Men bouwde o.m. : een langsscheepse slipway voor schepen van 800 ton, 10 slipways voor schepen van 40 ton en een vlotdok met een vermogen van 800 ton.

Oude cargo's werden omgebouwd tot sleepers. Daarvoor moest de werf, gelegen nabij de stroomversnellingen, vergroot worden.

Deze werken waren nog aan de gang in 1928, toen, ten gevolge van bepaalde omstandigheden, verschillende maatschappijen, o.a. de UNATRA, overgingen tot het vormen van één handels- en industrieel vennootschap : "Chantier Naval et Industriel du Congo" (CHANIC)

Om het bestaan van de nieuwe vereniging te waarborgen ondertekenden de UNATRA en de CHANIC een overeenkomst waarbij de montagewerken en het ombouwen van oude schepen werd toevertrouwd aan de CHANIC.

Alles ging goed tot op het ogenblik waarop, in 1932, de economische crisis uitbarstte; bedoelde crisis duurde tot 1935.

Het was in 1936 dat de "OTRACO", - gesticht door de staat, - zich verenigde met de "UNATRA".

Alvorens de rol van de "OTRACO" nader toe te lichten dienen we even na te gaan wat er met de bevaarbare vakken van de Lualaba, gelegen boven Stanleystad gesschiedde.

Er bestonden inderdaad twee bevaarbare vakken geïsoleerd door stroomversnellingen in dit gebied van Kongo, te weten : van Ponthierstad tot Kindu (315 km) en van Kongolo tot Bukama (640 km).

Die twee vakken dienden te worden verbonden door een spoorlijn, hetgeen reeds gepland was door het exploitatieprogramma.

Deze bevaarbare vakken konden slechts in gebruik genomen worden door de commerciële scheepvaart indien de spoorweglijnen klaar kwamen. Daarbij moest elk vak uitgerust worden met een scheepswerf, wat dan ook geschiedde te Kindu en te Kongolo.

Ook het Tanganikameer bood grote mogelijkheden voor de scheepvaart op. De werken werden in 1914 bespoedigd en genoten alle voorrang. Spoorwegen werden aangelegd, en in Albertstad werd een droogdok gebouwd. Onder de kundige leiding van JADOT en MOULAERT kwam alles vlug voor elkaar. De uitbating van het transport werd in die streek verzekerd door de "Compagnie des Chemins de Fer des Grands Lacs" (CFL).

Het Kivumeer werd met het Tanganikameer verbonden door een spoorlijn gecombineerd met een grote baan.

De maritieme inham van Beneden-Kongo moest ook aangepast en beter uitgerust worden. Baggermolens werden aangeworven om meer ankerplaatsen te kunnen voorzien in de vaargeulen.

In 1925 werd te Boma een vlotdok van 1800 ton capaciteit in gebruik genomen. Zo zag de toestand eruit in 1936 bij de dienst- en installatieovername van de "UNATRA" door de "OTRACO".

Na de grote economische crisis had de scheepvaart tussen Leopoldstad en Stanleystad grote behoefte aan een grondige controle. Men had immers gedurende 5 jaar de dienst verzekerd met een minimum aan uitgaven en vele schepen dienden aan de ketting gelegd te worden.

Om aan de diverse gerezen moeilijkheden het hoofd te bieden stelden de "OTRACO" en de "CHANIC", op grond van een nieuwe basis, een contract op met het doel de capaciteit van de vloot te verhogen en het onderhoud van deze te verzekeren en te bevorderen.

In 1940 was Kongo opnieuw afgezonderd van België. Nieuwe moeilijkheden lagen voor de hand. Men moest het transport blijven verzekeren, juist nu als men geen contact meer had met de bevoorradingsbronnen en de uitvoer regelmatig steeg. Aangezien de Kongolese produkten een buitengewone strategische waarde hadden, moest een oplossing worden gevonden. Zo kwam men tot het invoeren van stalen platen en, voor de eerste maal in de geschiedenis, bouwde de "CHANIC" eigen platbodemaartuigen in Kongo.

In die tijd werden Kongolese arbeiders gevormd en de "CHANIC" heeft sindsdien niet meer opgehouden nieuw materiaal te vervaardigen.

Bij het einde van de tweede Wereldoorlog was de vloot van de "OTRACO" nog in goede staat en zelfs met verschillende eenheden verrijkt. Dit eiste natuurlijk een enorme capaciteitsverhoging van de werven te Leopoldstad.

De gronden van de "OTRACO" werden van 2,5 hectaren op 10 hectaren gebracht. De aanwinst van modern materiaal, nieuwe kranen en machines maakte het mogelijk het hoofd te bieden aan de nieuwe behoeften. Een tweede vlotdok en 7 langsscheepsgerichte slipways werden in gebruik genomen.

In Coquilhatstad-Boyera beschikte de "OTRACO" over een kleine werf die tot in 1947 enkel gebruikt werd voor het uitvoeren van kleine herstellingen.

Rond die tijd werd de werf zodanig uitgerust dat het mogelijk werd schepen te dokken.

Nu telt die werf 10 slipways, die schepen tot 125 ton kunnen opnemen. De werkhuizen zijn zodanig uitgerust dat men aan de eigen materiële behoeften kan voorzien.

De "CHANIC" bleef ook niet ten achter bij het moderniseren van hun uitrusting en materiaal. Deze maatschappij legde zich voornamelijk toe op het vervaardigen van nieuw materiaal en geprefabriceerde stukken.

De exploitatie van het Kivumeer werd in 1914 aan de "OTRACO" toevertrouwd. Een nieuwe werf werd te Boma opgericht; de bijbehorende werkhuizen werkten eveneens aan het spoorwegnet van MAYUMBE.

In 1959 stelde de OTRACO een vlotdok, dat zeer modern was uitgerust, in dienst. Dit dok was onontbeerlijk gezien de economische ontwikkeling van het land. Al deze installaties waren volkomen in orde bij de onafhankelijkheidsverklaring van Kongo op 1 juli 1960. De "OTRACO", semi-officieel organisme, werd door België aan de jonge republiek afgestaan.

Nu werkt de OTRACO te N'Dolo met een capaciteit van 60 %. Dit is nog niet zo slecht als men bedenkt welke moeilijke dagen Kongo heeft doorgemaakt. De streek, waargenomen door de CFL, werd het mikpunt van schermutselingen en militaire acties, waardoor het verkeer aanzienlijk werd verstoord.



De naar voor gebrachte uiteenzetting toont aan dat Kongo goed voorzien is van scheepswerven. Toch wordt er, te wijten aan verwaarlozing, een aanzienlijke vertraging geboekt bij het droogzetten van schepen en bij het uitvoeren van herstellingswerken. In plaats van programma's op te stellen met betrekking tot nieuwe onderzoeken in Kongo, zouden de internationale organismen meer aandacht moeten besteden aan een programma dat het onderhoud van het materiaal waarborgt.

Ook mag de vorming van de Kongolese arbeidskrachten niet uit het oog verloren worden.

De laatste jaren hebben de Kongolezen zich met volle aandacht op alles toegelegd. Ze maken vooruitgang bij de uitvoering van lastige en moeilijke taken. Zo worden de ingewikkelde machinekamers van sleepboten, van 1000 PK, uitsluitend door Kongolees personeel bemand.

Wat het onderhoud en de herstellingen van de schepen betreft, moeten de Kongolezen nog steeds beroep doen op vreemdelingen.

Het is een plicht samen te werken aan de bloei van hun land, door ingenieurs en kaderpersoneel te vormen om hen een meer volmaakte onafhankelijkheid te waarborgen.

GESCHIEDKUNDIGE FEITEN OVER DE BASIS EN DE BOOTSMANSSCHOOL TE BANANA

De grote ontdekkingsreizen begonnen op het einde van de 15de eeuw door toedoen van verschillende Europese vorsten.

Varende langs de westkust van Afrika ontdekte Diego Cao, een Portugees kapitein, de monding van de Kongostroom. Dit gebeurde in 1484, acht jaar vóór de ontdekking van Amerika.

Diego Cao voer de stroom op tot Matadi, doch omwille de stroomversnellingen diende hij zijn pogingen op te geven om verder landwaarts te trekken.

De monding van de stroom, Banana in het bijzonder, werd spoedig een belangrijk zakencentrum. Slaven, ivoor, verschillende houtsoorten en andere inlandse produkten werden er omgewisseld tegen potten, werktuigen en andere artikelen.

Door de ontwikkeling van Boma en Matadi en het bevaarbaar maken van de Kongostroom, werd Banana door de scheepvaart volkomen verlaten.

Omstreeks 1930 genoot die post nog slechts een matige belangstelling.

De politieke gebeurtenissen van 1936 bewezen dat de weg naar het Oosten langs de Middellandse Zee, opgehouden had veilig te zijn.

De weg langs Kaapstad, die verwaarloosd werd sinds de opening van het Suezkanaal, bood beslissende voordelen in geval van oorlog.

De Engelsen, die deze zaak goed begrepen, maakten van Simonstown, een belangrijk steunpunt en een zeebasis van eerste rang. Aangezien de afstand tussen de Kanarische eilanden en Dakar tot de Kaap te groot was, bleek het dat Banana best de rol van verbindings- en bevoorradingshaven zou kunnen spelen.

De tweede wereldoorlog en de dreigingen van de asmogendheden deden Banana herleven. Een kustbatterij werd opgesteld en, terwijl watervliegtuigen er hun basis opsloegen voor de strijd tegen eventuele duikboten, werden er enkele kustpatrouilleboten van de Royal Navy ingezet.

BANANA

71

Op het einde van de oorlog, verviel Banana opnieuw in een diepe staat van verwaarlozing. Het schiereiland scheen zelfs in de oceaan te verdwijnen.

De Belgische regering nam in 1951 het besluit te Banana een zeebasis op te richten, daar het de enige plaats aan de kust was die in aanmerking kwam en die de mogelijkheid bood er een haven in te richten. Alle gronden op die zandachtige landtong, die het schiereiland vormden, werden aangekocht. Die terreinen, door moerassen en krekken omringd, strekten zich uit over een lengte van vier kilometer.

De dreggingswerken begonnen. De twee moerassen die het middengedeelte van het land uitmaakten, en waarvan eens nu de basis Banana is geworden, dienden opgevuld en geslecht. De werken waren zwaar en bij gebrek aan het nodige vervoer vorderde men slechts langzaam.

Buiten de opdrachten gelijkaardig aan deze van de Maritieme Commando's in België, kreeg de basis Banana, benevens haar logistieke taken, de opdracht de koopvaardij in tijd van oorlog te beschermen en de verdediging van de stroom op zich te nemen. De training en de vorming van het Kongolees vaarend personeel - onderofficieren en matrozen - was van het grootste belang. Ten einde dit personeel te vormen, diende men een school voor het kaderpersoneel van de Zeemacht op te richten.

De oprichtingen van een zulkdanige onderwijsinstelling werd ook een noodzakelijkheid voor de Kongolese zeevisserij. Sinds jaren brachten treilers beheerd door Belgen en bemand met inlandse matrozen voor meer dan 2.000 ton verse vis per jaar te Matadi aan wal, maar het werkpeil van de inlandse bemanning liet veel te wensen over. Een technische vorming van dit personeel zou de visserij merkbaar ten goede komen.

De heer Capart, hoogleraar aan het Instituut voor Natuurwetenschappen van België, werd belast met het opstellen van een verslag ten gunste van de oprichting van een bootmansschool. Deze instelling zou eveneens diensten kunnen bewijzen aan de "Compagnie Maritime Belge" en de hydrografische diensten.

De heer Staner, koninklijk inspecteur der koloniën, steunde dit voorstel als volgt : "Ik meen dat wij van de gelegenheid gebruik moeten maken ons bij de Zeemacht aan te sluiten, in plaats van een andere school te bouwen". De Ministers van Koloniën en Landsverdediging gaven hierop hun toestemming. In 1957 namen de werken te Banana een aanvang en op 11 april 1959 werd de bootmansschool door de Heer Gilson, toenmalig Minister van Landsverdediging, ingehuldigd. Enkele witte gebouwen vormden de bescheiden marinebasis, te midden van tropisch groen en verhare wegen.

Het programma liep over vier studie jaren : de eerste twee werden in de Technische school van de Luchtmacht gevolgd, want het basisprogramma was hetzelfde voor de twee strijdkrachten. Vanaf het derde leerjaar gingen de leerlingen naar Banana over alwaar zij voor het eerst ingescheept werden aan boord van de DUFOUR. Om beurten verzekerden de leerlingen de wacht in de machiniekamer. In het eerste stadium vormde de school werktuigkundigenmonteerders voor 500 PK motoren. Na vier jaar kregen de leerlingen na een inschepingsperiode een diploma A3.

Commodore Robins drong erop aan, in de inrichting enkel Kongolezen op te nemen die reeds technisch onderwijs genoten hadden, ten einde een gelijkwaardigheid te bekomen tussen de gebrevetteerden van Banana en dezen die in België opgeleid werden.

De chef van de Generale Staf van de weemacht zegde : "Het is een eer toegelaten te worden tot de bootmansschool van Banana. Hard werk, voortdurende toewijding, en een gezonde tucht waarmee men vrij instemt, zijn de grondregels van deze instelling. Men vormt er mannen, bewust van hun taak in de gemeenschap."

Een honderdtal Kongolezen vormden de voorhoede van Kongo's maritieme toekomst.

Een zeehaven is Banana gebleven alhoewel deze aanvankelijk niet daarvoor was voorzien. De roeping van de zee is natuurlijk, in een land waar de geschiedenis geschreven werd door het kielwater van duizenden schepen op de Kongostroom. Deze stroom en zijn bijrivieren vormen immers de slagader van dit groot land. Het is een van de langste stromen ter wereld. Hij doorloopt het grootste deel van Centraal Afrika, hetzij een oppervlakte gelijk aan de helft

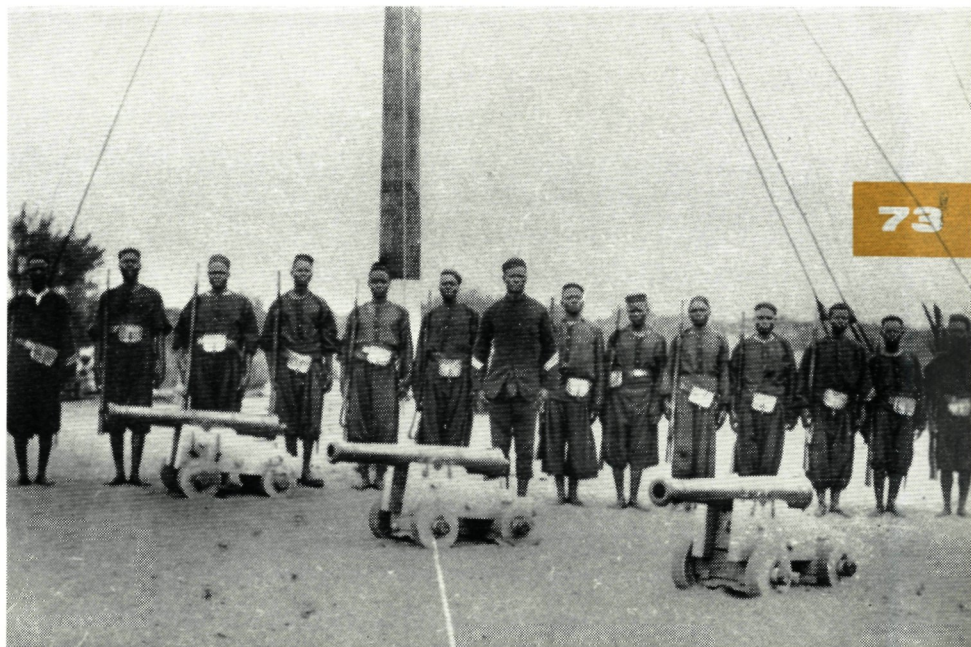
van Europa. Als vitale slagader vloeit de stroom naar het Westen, en wijst naar maritieme uitbreiding. Gans het economisch leven zou gedoemd zijn te verkwijnen, zonder het voortdurend benutten van deze natuurlijke vervoermogelijkheid.

Als zeehaven biedt Banana een middel om de uitvoer en de economische bloei tot een maximum op te drijven. Kongo heeft nood aan vastberaden en bevoegde mannen die de onontbeerlijke infrastructuur, onmisbaar voor elke economische ontwikkeling, durven aanvatten; opdat dit land in zijn behoeften zou kunnen voorzien, is België, en vooral de Zeemacht, bereid om voor de vorming van deze mannen in te staan.

Belgen en Kongolezen moeten inzien, dat de vriendschapsbanden sterker dan ooit moeten worden aangehaald. Deze nauwe samenwerking kan aan beide volkeren enkel ten goede komen. Wij Belgen, hebben ons lot met de Afrikaanse grondgebieden verbonden. Onze taak is niet volbracht. Onze ambtenaren, met hun onschatbare ondervinding, hebben er nog lang een opdracht te vervullen. Leopold II beschouwde de Kongolese onderneming als een blijvende taak in constante evolutie. "Solidariteit tussen Blank en Zwart" moet de grondslag van deze onderneming zijn.

De grote vorst voorzag dat de drang naar ontwikkeling, door de mogelijkheden die wij aan de Kongolezen schonken, een beweging zou scheppen die nimmer zou ophouden. Hij schreef : "Het is in het welslagen van dit opvoedend werk dat ik de bekroning zie van de door ons ondernomen taak." België aanziet het als een morele plicht, na aan dit land een infrastructuur en een degelijk onderwijs geschonken te hebben, het van de nodige gevormde Kongolese kaders te voorzien om Kongo op eigen krachten te laten leven en ontwikkelen.

la batterie de salut à Banana



On sait que la République démocratique du Congo occupe en Afrique une place particulièrement privilégiée tant par ses richesses minières et arboricoles que par sa situation centrale au cœur du continent noir. La zone côtière apparaît très étroite mais cela est compensé par la valeur de l'estuaire du fleuve Congo, estuaire large et profond qui offre ses eaux et ses ports aux plus lourds navires.

Que le Congo soit exposé à bien des convoitises, est un secret de Polichinelle. Aussi, le gouvernement congolais porte ses efforts vers la création de forces terrestre, aérienne et navale. L'existence d'une marine de guerre s'avère indispensable : protection des ports, libre circulation au large, sécurité des accès au fleuve sont primordiales.

Le gouvernement belge n'avait pas sous-estimé ces réalités : la base de Banane, la création d'écoles de maistrance, les "Algérines" stationnaires le prouvent éloquemment. Les derniers "flonflons" des fêtes de l'indépendance s'étant tus, le gouvernement congolais reprit le problème à son compte. Immédiatement, il se voit confronté avec des points apparemment insolubles : matériel et personnel font défaut. Or, la logique commande qu'avant d'armer des bâtiments, il faut trouver le potentiel en personnel digne d'y faire bonne figure ! Aussi, les deux gouvernements, en commun accord, décident de confier à la force navale belge l'instruction de ce personnel. En janvier 61, arrachés au chaud soleil d'Afrique, quelque 60 jeunes gens foulent le tarmac gelé de notre aéroport national. Transis de froid et d'anxiété quant à leurs tâches futures, ils sont embarqués pour Ste Croix-lez-Bruges, Mecque de notre enseignement maritime militaire.

Bien entendu, des épreuves ont sélectionné les candidats-techniciens qui usèrent leur culotte dans les écoles techniques de Kamina et de Banane. L'instruction s'organise rapidement. L'expérience acquise dans ce domaine depuis plus de 10 ans facilite bien les choses.

Instruction militaire, cours théoriques et pratiques, culture générale activement poussée, études techniques du niveau A3, travaux manuels sont le lot quotidien des élèves africains.

Le navire-école Kamina accueille bientôt le groupe et dans les entrailles du

stagiaires congolais en

bâtiment, kiswahili, lingala, flamand, français font bon ménage. Remontés des fonds, nos stagiaires poursuivent leurs cours de formation générale.

Trois mois passent et les gars de l'Estaco (école des stagiaires congolais) saluent à nouveau l'ancienne Venise du Nord.

Un mois de congé dans la lointaine Afrique, la chaleur du pays natal permet à ces jeunes gens un défoulement dont on ne peut sincèrement leur tenir grief. Le retour en Belgique est assez joyeux; l'embarquement à bord d'unités opérationnelles, plusieurs escales dans des ports d'Afrique et d'ailleurs estompent rapidement le souvenir du bercail.

Las ! la formation d'un officier s'avère exigeante; le retour à Bruges signifie un nouvel et très ardu effort : la préparation à l'École de navigation d'Anvers en vue de l'obtention du brevet de mécanicien de marine cl. 2. Un baume toutefois sur le cœur des stagiaires : un galon d'or cerne les manches de leur

vareuse. L'événement est dignement fêté, l'avenir et les responsabilités qui pointent ne ternissent pas l'euphorie du moment.

Neuf mois à Anvers, examens, grandes distinctions pour certains, petite porte pour d'autres, ainsi va la vie... les uns rejoignent l'Afrique, les meilleurs se préparent à d'autres efforts. Trois mois se passent à somnoler sur un cours traitant de l'organisation du travail et la sécurité du personnel. L'obtention du brevet de mécanicien de 1ère classe exige également un stage d'un an à bord. Le stage fini, la quintessence du lot gagne la métropole où durant 6 mois ils pourront se livrer, une fois de plus, aux joies de l'étude. Enfin, la terre d'Afrique et un bon brevet en poche se profilent dans le lointain. Depuis peu, quelques stagiaires se destinent à la carrière d'officier de pont et c'est là chose logique, car on ne voit pas très bien comment un bâtiment pourrait évoluer par la seule grâce d'officiers mécaniciens. Bienvenue à ces futurs officiers au long cours qui, espérons-le, aideront cette marine embryonnaire à voir le jour !

Abandonnons l'aride énumération des obligations professionnelles des stagiaires. En effet, nous nous montrerions ingrats et incomplets en ne signalant pas les efforts des "magisters" de l'Estaco.

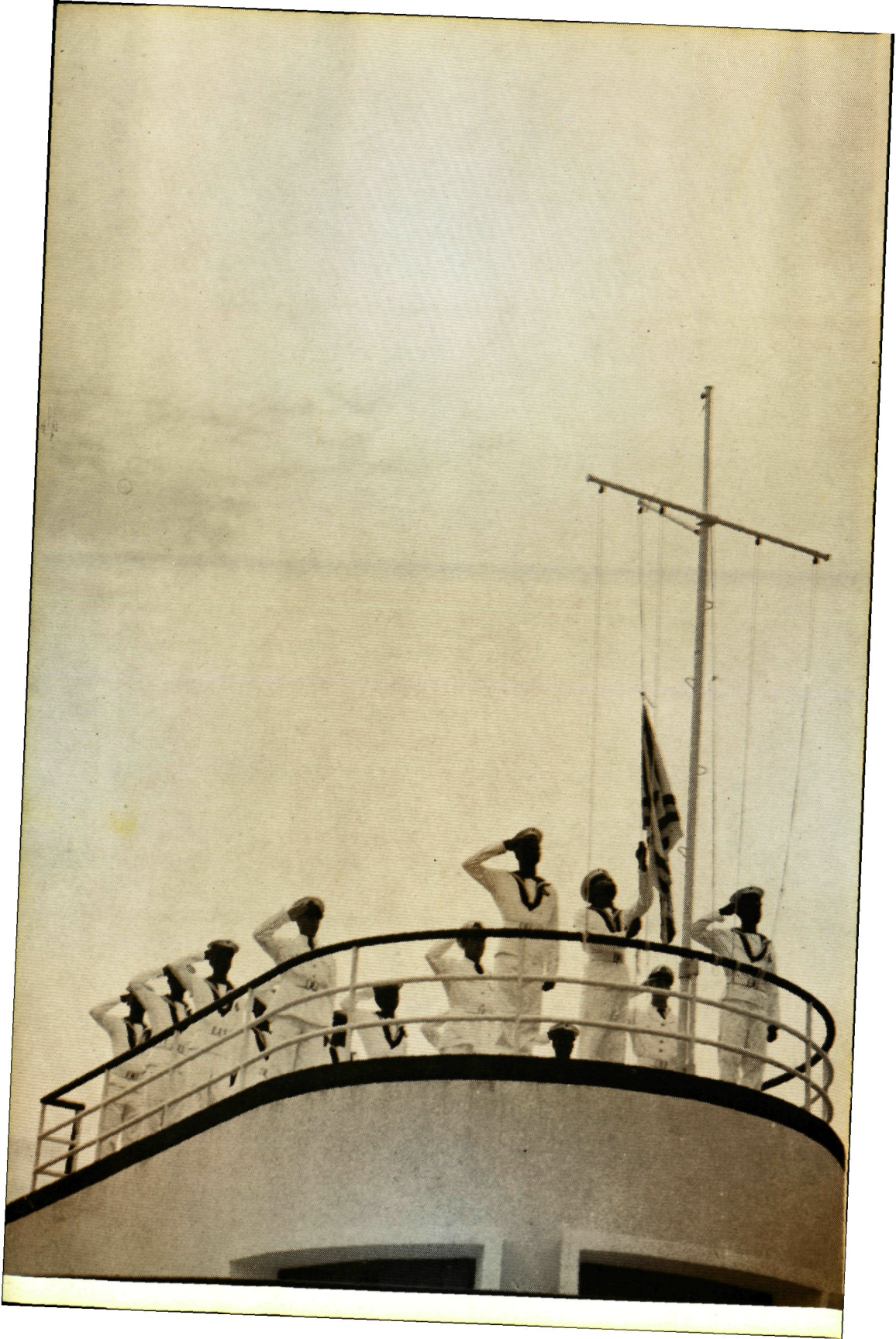
Ils ont réussi à force de tact, de diplomatie et de fermeté à franchir, ou plutôt à faire franchir à leurs élèves ce pas immense qui relie un vieux continent tout usé par la routine mais sage par l'expérience à une terre toute pétrie d'idées nouvelles. Nous en avons connu des stagiaires qui, gentiment mais fermement, faisaient le procès de notre démocratie en arguant de sa faiblesse et de l'impuissance dans laquelle elle se trouvait à se recréer et à se libérer de ce qu'on peut appeler communément ses "tabous".

Peut-être, au cours d'excursions à travers notre pays, au contact avec nos villes et leurs édilités, en présence de nos réalisations économiques, ou encore mieux dans la chaleur des simples rapports humains, ont-ils infléchi leur position. Il est certain que la tâche des instructeurs se révéla prépondérante à ce sujet car beaucoup plus tard, ayant revu quelques uns de ces jeunes gens, nous les avons trouvés mûris, heureux et grandis.

belgique



alfo



- le personnel
het personeel **79**
- kamina
"captain's ship's book" **81**
- sport **83**
- verplaatsingen,
maneuvers, bezoeken en
bezoekers **85**
- bont allerlei en nieuws van
de laatste maanden **87**
- muziek te bari **89**
- les familles à la mer **91**
- la réserve
uit het reservekader **95**
- waulsort-sur-meuse **97**

ZM FN



het personeel le personnel

Nomination d'Aide de Camp du Roi — Benoeming tot Vleugeladjutant des Konings.

- **capitaine de vaisseau - kapitein-ter-zee**
Van Dyck J.P.L.

promotions jun 65 bevorderingen

cadre actif

aktief kader

- **capitaine de frégate - fregatkapitein (commissionnement - aanstelling)**
Keutgen A. (services - diensten)
- **lieutenant de vaisseau - luitenant-ter-zee**
Couvreur R. (technicien - technicus)
- **enseigne de vaisseau - vaandrig-ter-zee**
Vyncke R. - Daghelet M. - Thielens J. - Devos N. - Pede J. (techniciens - technici)
- **premier-maitre-chef - eerste meester-chef**
Luca P. - Wouters A. - Devooght R. - Monteyne R. - Wiels C. - Luysen M. - Van Casteren A. - Portaels J. - Vyncke O. - Schoonvliet A. - Penne J.
- **premier-maitre - eerste meester**
Van Quathem J. - Mechele R.
- **maitre - meester**
Vermeersch F. - Verstraete J. - Verschorre C. - Branders V. - Moens E.

Cadre de complément

Aanvullingskader

- **lieutenant de vaisseau - luitenant-ter-zee**
Falin E. (technicien - technicus) - Goethals W. - Duysburgh R. (services - diensten)

cadre de réserve

reservekader

- **capitaine médecin - kapitein-geneesheer**
Snoeck J. - Luste E.
- **lieutenant de vaisseau - luitenant-ter-zee**
Van der Sluys E. - Schink R. - Geurts N. (services - diensten)
- **enseigne de vaisseau - vaandrig-ter-zee**
André P. (technicien - technicus) - Vancoillie N. - Danneel G. - Van Oudenhoven E. - Bertrains C. - Jacobs C. - Louckx P. - Garre C. - Lescauwet F. - Sculier J. - Hofman A. (services - diensten)
- **enseigne de vaisseau de deuxième classe - vaandrig-ter-zee tweede klasse**
Brutsaert W. - Verbrugghe R. - Billiouw H. - Pastyn G. - Tas L. - Van Hfmbeeck V. (pont - dek) - Fonteyn P. - Lahaye J. - Van Raemdonck R. - Simons G. - Toussaint G. - Colet P. (services - diensten)

divers

allerlei

Sorties du cadre de réserve - uittreden uit reservekader

- **aumônier de deuxième classe du culte catholique - aalmoezenier tweede klasse van de katholieke eredienst**
Delmotte L.
- **lieutenant de vaisseau de première classe - luitenant-ter-zee eerste klasse**
Debrock W. (services - diensten)
- **enseigne de vaisseau - vaandrig-ter-zee**
Van der Spek J. (technicien - technicus) - Henquin R. (service - diensten)

Admis à la pension - op pensioenstelling

- **capitaine de frégate - fregatkapitein**
Van Laethem V. (services - diensten)

Changement de force - Verandering van macht

Loones F. SLT rés du Corps d'Infanterie comme 2EV dans le Corps des officiers de pont.

Olt res van het Korps van de Infanterie als 2EV in het Korps der dekkofficieren.

ACTE DE COURAGE.

Le 13 avril 1965 vers 16.00 H, le 1er matelot V.C. Marcel Pyra, en service au groupement logistique, a sauvé la petite Anna-Cathérine Paques qui était tombée à l'eau dans un dock à Ostende.

Le dimanche 4 juillet à 10.30 H, le matelot V.C. Lavallée, du M908 Truffaut, a plongé du bord pour tenter d'aider un homme que le courant entraînait entre deux MSO. Malheureusement la noyade remontait à plusieurs heures déjà.

De T.N.A. KAMINA wordt te Hoboken bij Cockerill op stapel gezet in 1938, voor de rekening van een Poolse rederij. De bouw van het schip schijnt in 1940, bij het begin van de Duitse inval, reeds ver gevorderd te zijn geweest. Hoe dan ook, het wordt door de Duitsers buitgemaakt en het Duitse Marine Commando besluit het om te vormen tot een duikbootbevoorrader. De ruimen worden omgebouwd tot verblijven, ateliers en bergplaatsen voor materialen en torpedo's. De werken schijnen evenwel lang te hebben geduurd, daar de Belgische werklui ze op de lange baan schoven.

Het schip verlaat eindelijk de werf in 1943. De vlag van de Kriegsmarine wordt gehesen op de HERMAN von WISSMAN. Dokumentatie over dit Duitse bevoorradingsschip bij de Kriegsmarine is spijtig genoeg niet terug te vinden. Wij kennen noch de namen der bevelhebbers, noch de ondernomen zeereizen, Enkel is geweten, dat bij het einde van de oorlog, de Engelsen het in een Noorse haven vonden, dat het gestrand was en alles behalve in een goede staat verkeerde.

Naar Kiel gesleept, krijgt het zijn tweede naam : de ROYAL HAROLD. Het zal dienst doen als transitschip voor de Engelse bemanningen tot in 1950. Opgevorderd door de dienst van de Belgische Economische Recuperatie, wordt het einde 1950 aan de Zeemacht toevertrouwd. Het schip is in een erbarmelijke toestand.

De eerste Belgische officieren die aan boord stappen kijken bedenkelijk toe. Al het moedig doorzettingsvermogen van de jonge Zeemacht zal nodig zijn om het schip weer zeewaardig te maken. Vanaf dit ogenblik werken honder-

gebleken veranderingen. Dit gebeurt onder de leiding van luitenant-ter-zee Defrenne die van 26 maart 1951 tot 30 november 1952 aan boord blijft.

Op 1 december neemt Korvetkapitein Bötting het bevel over te Oostende. Onder zijn bevel zal het schip drie maal naar onze kolonie en één maal naar Tenerife varen. Afgezien van een reis naar Holland, die plaatsgreep juist na de refitperiode en bijgevolg van de bemanning een extra inspanning vergde, was dit een heerlijke tijd aan boord. De Kamina is als nieuw en de Zeemacht onderneemt zijn eerste reizen op de Grote Vaart.

Fregatkapitein Van Waesberghe neemt het bevel over op 13 mei 1954. Hij zal het schip één maal naar Norfolk (VSA) en twee maal naar Kongo varen. Hij is het ook, die het Belgisch Koreaavrijwilligers Korps naar het vaderland zal terugbrengen. Hiermede wordt nogmaals een kameraadschappelijke hand gereikt aan onze Landmacht in een werkelijke operatie. Getuige uit deze heuglijke dagen is de Vlaamse schouwmantel uit Filipijnse steen en Ceylonhout, die de vrijwilligers eigenhandig maakten en die nog steeds prijkt in Wardroom nr I.

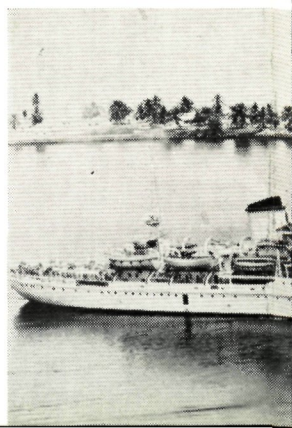
Fregatkapitein Lurquin stapt aan boord op 1 augustus 1955. Hij zal twee jaar lang het bevel voeren. Het schip doet vijf maal de kolonie aan en bezoekt beide Amerika's en Cuba. Dit is een periode van intensieve training. Enkel een vijf maanden lange refitperiode te Antwerpen, begin 1956, laat de scheepelingen toe wat langer te genieten van de vreugden van het thuiszijn.

Een blik in het «CAPTAIN'S

den werklieden onverpoosd door, om het schip zeeklaar te krijgen tegen 18 december 1950, voorziene dag voor het vertrek naar Korea.

Het schip vertrekt van uit Antwerpen onder het bevel van korvetkapitein Ceulemans, met een gemengde bemanning van 80 koppen en 750 ingescheepte Koreaavrijwilligers.

De leiding van de operatie wordt toevertrouwd aan commodore Robins die te Port-Saïd van boord stapt. Na de terugkeer te Antwerpen ondergaat de Kamina de nodig



Met de komst van korvetkapitein Van Dijck, op 15 juni 1957, gaat de Kamina een periode te gemoet, waar het schip het beste van zichzelf zal geven. Tussen 8 juli 1957 en 14 januari 1958 vaart het schip nogmaals twee maal naar Kongo.

Tijdens de 14de Kongoreis in 1958, jaar van de Wereldtentoonstelling, brengt het schip 326 officieren, onderofficieren en soldaten van de Kongolese Weermacht naar België.

Op 6 juni, dag van de Zeemacht, schrijft korvetkapitein Van Dijck dat dit een onvergetelijke dag is, wanneer schepelingen en zwarte soldaten dit feest vieren in een oprechte geest van broederlijkheid.

De 15de Kongoreis brengt 286 officieren en manschappen van het Tweede Battalion Commando naar de Kolonie; op de terugreis schepen 263 manschappen in van het 10de Battalion. Een matroos maakt de reis mee als blinde passagier; nadat hij is opgespoord, gedraagt hij zich echter zeer voorbeeldig aan boord.

De 16de Kongoreis brengt de zwarte soldaten van de Weermacht terug naar huis. Na zijn zesde Kongoreis, waarbij hij het 12de Battalion Commando naar de Kolonie brengt en met het 2de terug naar België keert, verlaat korvetkapitein Van Dijck de Kamina op 16 januari 1959.

Korvetkapitein Pesch, aan boord gekomen op 23 januari 1959, vertrekt begin mei, voor een eerste trainingskruisvaart naar Madeira en Las Palmas.

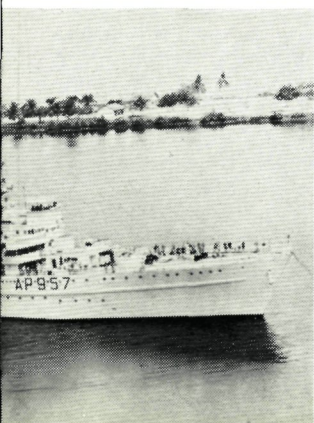
Op 17 augustus vertrekt het schip in verband met de DE BROUWER, de MSO's BREYDEL, ARTEVELDE en USS VALOR, de MSC ROCHEFORT en de sleper INGA via Lissa-

bon, Las Palmas en Freetown naar Kongo. Commodore Robins hijst zijn vlag aan boord. Dit smaldeel neemt deel aan de oefening "Baracuda", samen met de Portugese vloot. Een tweede oefenreis, gekombineerd met een vervoer van troepen naar de Kolonie, vangt aan op 4 november 1959. Er valt te noteren dat er 12 kadetten van de Mercator zijn ingescheept. Het feit is des te belangrijker, daar dit een periode inluit van samenwerking met onze nationale koopvaardij, inzonder met betrekking op de vorming van de officieren.

Tijdens de 20ste Kongoreis verschijnen voor het eerst onze para's aan boord. Het terugkerend detachement vervoegt België op 23 februari 1960. Na een derde oefenreis, die de leerlingen naar Las Palmas bracht, verlaat korvetkapitein Pesch de Kamina eind april 1960.

Wanneer korvetkapitein Vervinck vervolgens zijn naam in het Captain's Ship's Book schrijft, weet hij niet dat hij de laatste bevelhebber zal zijn van het troepentransportschip. Aanvankelijk gaat hij door met de routine. Een eerste reis naar Kongo met 317 parachutisten aan boord loopt ten einde mei 1960. Een tweede reis met aanvang op 7 juni zal de Kamina de gelegenheid geven getuige te zijn van de somberste dagen uit onze koloniale geschiedenis. De bijzonderste prestaties van het schip welke te noteren vallen, situeren zich tussen 8 juli en 15 juli 1960. In die periode wordt aan 550 vluchtelingen onderdak verschaft en tevens verzekert het schip de enige radioverbinding tussen Kongo en België. De leiding van deze operatie wordt waargenomen door kapitein-ter-zee Petitjean, bij-

SHIP'S BOOK» van de Kamina



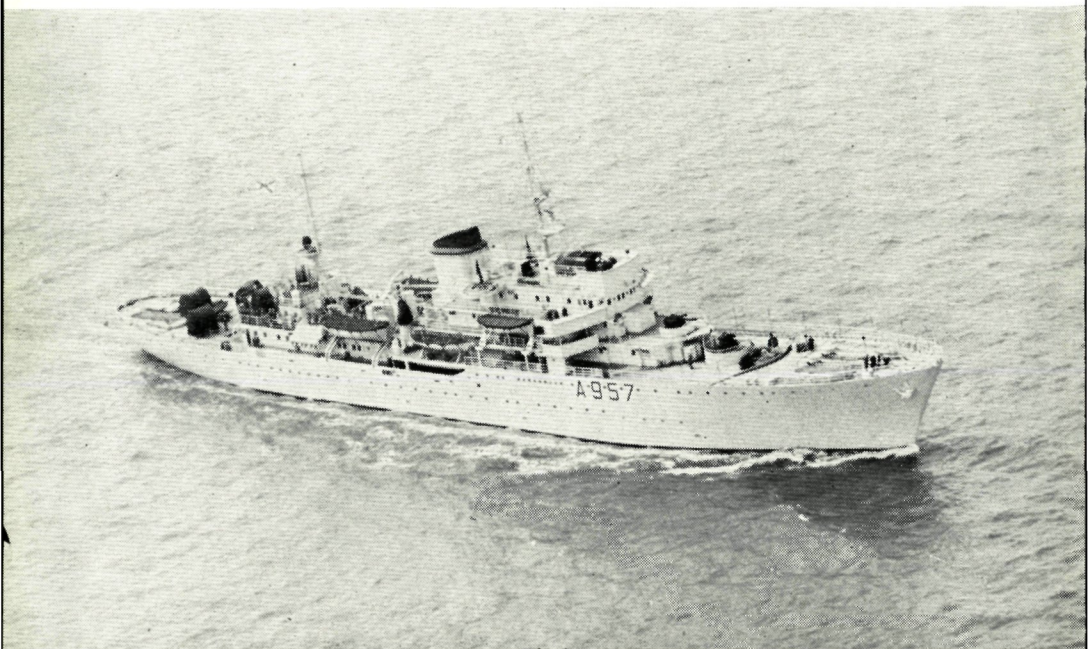
gestaan door zijn stafchef fregatkapitein Van Dijck.

De fregatten DEMOOR, LECOINTE, DUFOUR en DE BROUWER nemen eveneens deel aan deze operatie. Korvetkapitein Vervinck zal vervolgens nog twee reizen ondernemen naar de Kongorepubliek ten einde de evacuatie te verzekeren van de resterende troepen en het materiaal der Belgische basissen in Kongo. Op 1 februari 1962 wordt het schip gedecommissionneerd. Het troepentransportschip KAMINA bestaat niet meer.

Onderbroken door enkele reizen ondernomen onder het bevel van fregatkapitein Vervynck, ondermeer de manoeuvres Cherdragon, wordt de ombouw doorgevoerd tot een schip voor logistieke steun voor onze mijnenvegers. Niettemin zal de Kamina zijn taak als schoolschip blijven waarnemen. Het is voor het vervullen van die opdrachten dat de Kamina, begin 1963, terug in de vaart wordt gebracht.

Men leest in het Captain's Ship's Book voor de tweede maal de naam van fregatkapitein Pesch. Gedurende de tien reizen onder zijn bevel ondernomen, zal het schip ons land o.a. vertegenwoordigen in Brazilië, Tunesië, Ivoorkust, Antillen en Algerië.

In het kader van de politiek van onze Zeemacht, namelijk de maritieme gedachte in België te verspreiden, maakt het schip met scholen en burgerlijke organismen regelmatig ééndagsreizen.



alfo

Op 1 september 1964 krijgt een oudgediende aan boord het bevel over het schip. Inderdaad heeft fregatkapitein Schlim aan boord alle functies in bijna alle graden doorlopen. Op dit ogenblik heeft hij als bevelhebber zijn achtste zeereis achter de rug. Benevens de oefenreizen o.a. naar Algerië en Libanon, nam het schip ook deel aan de manoeuvres TEAMWORK in het Kanaal en de manoeuvres TOP TEN in de Noordzee.

Wanneer wij op 5 juni l.l. in Oostende voet aan wal hebben gezet had de Kamina voor de Belgische Zeemacht 29.950 uren gevaren en een afstand van 376.470 mijl afgelegd.

Zoals weleer de kapiteins op de Grote Vaart het neerschreven, mag het zeeverslag van dit schip steeds beginnen met de woorden "My good ship..."

m. gorts



alfo

11 april 1965 zal voor de roeiploeg van de Zeemacht een heuglijke dag blijven. Op deze frisse lentedag werden zeven wedstrijdroeiboten en een motorboot gedoopt en in gebruik genomen.

De doopplechtigheid had plaats in het clubhuis van de "Royal Sport Nautique d'Ostende".

De doopkinderen werden TIJL UILENSPIEGEL, DULLE GRIET, OPSINJOORKE, LI COPERE, EL DOUDOU, TCHANQUES, LI DJODJO, en KLUDDE geheten. Bij zijn gelegenheidstoespraak legde commodore Lurquin, Stafchef van de Zeemacht, de nadruk op het origineel karakter van de plechtigheid. Hij wenste dat de nieuwgedoopten telkenjare een mooie nieuwjaarsbrief voor hun meters zouden mogen aflezen. Hij dankte daarbij ook nog, allen die roeien, doen roeien en laten roeien.

De Heer Godefridi sprak nog namens de Belgische Roeibond. Hij onderstreepte deze prachtige samenwerking tussen burgers en militairen op het gebied van sport en hij belichtte daarbij de betekenis van de namen die aan de boten werden gegeven, in het teken van de eenheid van onze volksgemeenschappen. Deze geslaagde plechtigheid, waarbij de muziekkapel van de Zeemacht voor de fleurige noot zorgde, werd besloten met een ontvangst van de autoriteiten in het clubhuis.

Het volstaat even de uitslagen na te gaan, om zich ervan te overtuigen dat de pas gedoopte boten onze roeiers reeds naar eervolle plaatsen wisten te voeren.

Internationale Regatta te Besançon (Frankrijk)

2e Vier met stuurman (Demeulemeester, Pieters, Trentels, Masiijn, Relaes)

Internationale Regatta te Doornik

1e Vier met stuurman - 2e Twee met stuurman (Pieters, Hanseul, Relaes) -
1e Skiff senior (Demeulemeester) - 2e Vier met stuurman beginners (Dua,
Vanmaldeghem, Relaes, Viste, Relaes E.)

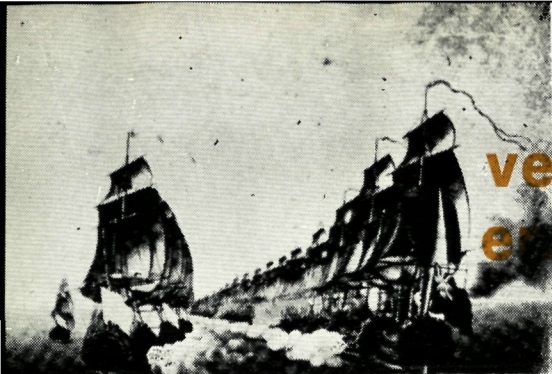
Internationale Regatta te Oostende

1e Vier met stuurman seniors internationalen, - 1e Vier met stuurman juniors internationalen en 1e Vier zonder stuurman internationalen.

Internationale Regatta te Gent

1e Vier met stuurman seniors internationalen - 2e Acht seniors internationalen -
2e Skiff senior.

sport...



verplaatsingen en manoeuvres

bezoeken en bezoekers

● De KAMINA ondernam twee korte reizen, van 5 tot 10 april en van 26 april tot 1 mei, naar de Atlantische Oceaan voor het storten van materiaal ten behoeve van civiele en legerinstanties. Van 17 mei tot 3 juni nam het schip deel aan Navo-voorjaarsoefeningen in functie van administratieve escorte voor convoien.

● De LECOINTE was de afgelopen periode erg bedrijvig. Van 7 tot 30 april ondernam het schip een inspectiereis naar de visgronden van het Zuidelijk gedeelte van de Noordzee, het Kanaal, het Bristolkanaal en de Ierse zee. Tussentijds bezocht het DUBLIN en EDINBURG.

In het vooruitzicht van de Nato-oefeningen, waarin het de functie van anti-onderzeebootescorte zou uitoefenen verbleef het van 4 tot 11 mei in DEN HELDER voor een opleidingsperiode bij Hr.MS Zeearend.

De oefening zelf nam de tweede helft van mei in beslag.

Amper bekomen van deze slag met de onderzeeboten, vertrok de LECOINTE op 15 juni terug voor een inspectiereis op de visgronden van de Zuidelijke Noordzee, de Witte Bank, de Kreeftenput en IJsland.

Tussenin nam het deel aan de "Kieler-Woche" en bezocht het REYKJAVIK. Het vervoegde terug OOSTENDE op 13 juli.

● De Nato-oefeningen liepen van 17 tot 3 juni. De MSO's BOVESSE, VAN HAVERBEKE en TRUFFAUT namen hieraan deel als mijnenjagers en opereerden afzonderlijk vanuit diverse havens.

Het 124e Smaldeel bestaande uit CHARLEROI, ROCHEFORT, HEIST, BASTOGNE, SPA en VEURNE als mijnenvegers; GERLACHE was hen toegevoegd als bevoorradingschip. In de omgeving van CHERBOURG, PORTSMOUTH en HARWICH bevonden zich hun operatiegebieden.

De deelname van de KAMINA en LECOINTE werd reeds hoger besproken.

Niettegenstaande deze oefening voor het 124e Smaldeel het enige belangrijke feit was gedurende deze periode, werden hun dagen nochtans goed gevuld met allerlei lokale opdrachten. Zoals mijnenvegoefeningen en demonstraties, begeleiding van regatten, RDS... spelevaren met allerlei verenigingen, scholen en instanties.

● Onze opzoekingschepen, MECHELEN en ZENOBE GRAMME ondernamen van 19 mei tot 8 juni een reis naar BREST om er, in samenwerking met de Franse Marine, opzoekingswerkzaamheden uit te voeren.

De ZENOBE GRAMME bracht tussentijds eveneens bezoek aan ARCACHON.

● Op 19 en 20 juni verlieten de ZENOBE GRAMME en BOVESSE OOSTENDE - windkracht 8 - met Kiel als bestemming. Deze schepen, samen met het visserijwachtschip dat reeds in zee was, namen deel aan de feestelijkheden van de Kieler-woche. Ze waren terug op 28 juni.

● De BENELUXDAGEN grepen dit jaar plaats in VLISSINGEN. De eerste dag begon voor de TRUFFAUT in BRESKENS, voor de VAN HAVERBEKE in TERNEUZEN en voor de MECHELEN, BASTOGNE en VEURNE in VLISSINGEN.

De tweede dag waren alle schepen samen in VLISSINGEN van waaruit ze op 26 juni naar MIDDELBURG vertrokken.

● Benevens allerlei lokale opdrachten, deden de MSI's TONGEREN en TURNHOUT een reis naar BREST van 22 juni tot 2 juli voor demagnetisatie.

● De helicopters van de Zeemacht namen deel aan volgende oefeningen :
- van 06 tot 24 april aan RANGEX 1 te LA SPEZIA in samenwerking met Duitse, Franse en Italiaanse eenheden.
- van 17 tot 27 mei aan BLUE CLAIRICH te KIEL in samenwerking met Duitse en Deense eenheden.

● Vergeten we de familiedag van CEDRA niet waaraan bijna alle schepen deelnamen.

Hr.MS HOOGEZAND bracht van 31 maart tot 2 april een routinebezoek aan OOSTENDE. Dit schip bracht allerlei instructiemateriaal over ten behoeve van EGUERMIN.

Het 205de Mijnenbestrijdingssmaldeel bestaande uit VAN HAMEL, MOPPES, BUSEMAKER, CHOMPPF en ALBLAS bracht van 12 tot 15 april een routinebezoek aan OOSTENDE. Het doel was het afwerken van een tactisch oefenprogramma op de "tactical teacher" van de Mijnenbestrijdingsschool.

Van 23 tot 26 april brachten de Nederlandse patrouillevaartuigen Hr.MS HADDEN en Hr.MS HEFRING een routinebezoek.

Een divisie van de Franse Marine, bestaande uit de MSO's BIR HACHEIM, VINH LONG, CANTHO en MYHO werd tijdens de Nato-oefeningen TOP-TEN onder bevel van COMAROST geplaatst en opereerde vanuit OOSTENDE.

Tijdens diezelfde oefening deed de Deense Mijnenlegger FYEN eveneens OOSTENDE aan voor enkele uren.

Het 3de Snelboot-Smaldeel der Bondsmarine, bestaande uit het moederschip RHEIN en de Snelboten TRAVE, ILTIS, JAGUAR, LEOPARD, LUCHS, WOLF, TIGER, PANTHER, LOWE, FOCHS en MARDER brachten van 11 tot 16 juni een niet-officieel bezoek aan OOSTENDE.

Het 4de Smaldeel Kustmijnenvegers der Bondsmarine deed van 15 tot 16 juni ZEEBRUGGE aan. Dit Smaldeel bestond uit PADERBORN, WEILHEIM, CUXHAVEN, DUREN, MARBURG, KONSTANZ, FLENSBURG, FULDA en VOLKLINGEN.

HMS PLOVER van de "Royal Navy" legde in OOSTENDE aan van 17 tot 20 juni. Dit schip bracht een groep reservepersoneel naar BELGIE die een bezoek bracht aan BRUSSEL, BRUGGE en ANTWERPEN.

de tout, un peu...

De mai jusqu'à septembre, la Force Navale - en tant que Force ou à travers chacun de ses groupements - aura tout mis en œuvre pour informer honnêtement et complètement le public de ses missions et des moyens dont elle dispose pour les réaliser.

En plus des périodes d'embarquements centralisées en juin et juillet et dont les dragueurs se sont acquittés au mieux, le Groupement d'Instruction et d'Entraînement de Bruges Sainte-Croix donnait le 3 mai le départ de 5 journées "OPEN DOOR". Malgré les conditions atmosphériques déplorables, deux mille visiteurs se sont intéressés aux expositions et démonstrations des diverses écoles qui constituent ce groupement. Seule l'Ecole Nautique, éloignée à Lombardzijde aura attendu le beau temps - en l'occurrence les 9-10-11 juillet - pour accueillir un nombre impressionnant de visiteurs et vacanciers. Il est vrai que le spectacle était aussi varié qu'impressionnant, puisqu'en un même endroit on retrouvait en outre, le Dépôt de réserve des dragueurs côtiers, l'Ecole d'Artillerie antiaérienne, les parachutistes du 3e bataillon, les engins Hawk du 43e d'Artillerie et encore le camp de vacances de l'Armée.

Depuis longtemps, le commandement général d'Ostende ouvrait ses navires au public le 6 juin à l'occasion de la journée des fastes commémorant le débarquement de 1944. Dorénavant les cérémonies auront lieu le 20 juillet; date traditionnelle de la parade navale, qui s'intègre ainsi dans les manifestations de la "Journée de la Force Navale" laquelle sera rehaussée cette année encore de la présence de leurs Altesses Royales le Prince Albert et la Princesse Paola, du Ministre de la Défense Nationale et de nombreuses autorités.

A 0925 h, le chef d'Etat-Major, le commodore Lurquin, rendra l'hommage de la Force Navale aux gens de mer. Cette cérémonie sera suivie de la traditionnelle revue des bâtiments de mer par le Prince depuis le musoir de l'estacade ouest.

Les dix-neuf navires de guerre belges et les trois unités néerlandaises qui constitueront le défilé sont placées sous le commandement du capitaine de frégate F. Dumont, commandant le centre de dragage du Groupement Opérationnel.

Du côté terre, toujours en front de mer, ce sera ensuite à 1145 h, le défilé des unités des services à terre.

L'après-midi, de 2 à 5, les unités amarées face à l'Hôtel de Ville seront ouvertes au public. Cette visite sera suivie d'une démonstration du groupe de plongée.

La journée se clôturera par le feu d'artifice tiré en rade d'Ostende par les unités au mouillage.

Depuis le 15 juillet, aux Galeries Royales, la Force Navale tiendra une exposition complétée de projections. Cette exposition se transportera à Middelkerke du 13 au 22 août et terminera son circuit d'information à Sint Niklaas-Waas dans la première quinzaine de septembre.

Le Groupement logistique de la Rive Est ne sera pas en reste et fermera le cycle des journées "ouvertes" le 14 août, après-midi.

A 1700 h, la Musique de la Force Navale donnera concert en étrennant les fifres que ce groupement lui aura offert quelques heures plus tôt.

Le 24 avril, voyait la constitution d'une a.s.b.l. parmi tant d'autres. Et cependant, cette association marque une date dans la vie sociale de la Force Navale. Sous la présidence du Chef d'Etat-Major, avec l'appui et la représentation des états-majors des trois groupements, l'Association d'Entraide de la Force Navale (Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, s'assigne la tâche d'aider le personnel actif et les familles lorsque les services sociaux officiels ne peuvent le faire ou se révèlent inefficaces; cette aide s'étend aux anciens dans le besoin, membres de l'Association.

Pour 65, les cotisations ont été fixées à :

	membre 50 fr.
	membre protecteur 200 fr.
	membre bienfaiteur 500 fr.
	membre d'honneur 1000 fr.

L'Association a son secrétariat à Bruxelles 2, 70A rue des horticulteurs. Son compte de chèques postaux porte le numéro 1084.51.

A l'initiative du Service de l'Information de l'OTAN, les rédacteurs de 33 magazines militaires - dont Neptunus - ont été réunis pour la première fois, cette année, à Paris.

Na twee jaar onze Mijnenbestrijdingsschool te hebben gediend neemt de LT David BUCK van de U.S. NAVY afscheid van ons. Deze officier was met zijn echtgenote reeds zeer goed ingeburgerd te Oostende en dit zowel in burgerlijke als in militaire kringen. Hij verlaat ons echter voor heel wat "warmere" streken, nl. Zuid-Vietnam.

bibliographie

"L'histoire du navire, c'est toute l'histoire du monde..."

... tel est le thème qu'Henry De Vos, Directeur-Général honoraire de la Marine, président du Comité National de Propagande Maritime, de la Société belge des Peintres de la mer et d'autres institutions maritimes, développe dans son dernier ouvrage :

Le Destin du Navire

qui rappelle l'histoire prestigieuse du navire à travers les âges et entrouvre un hublot sur son avenir.

Passionné de la mer, juriste, économiste, historien, Henry De Vos est l'auteur d'ouvrages maritimes aux sujets variés :

Marine marchande et Pouvoirs publics,

Us et Coutumes de la Guerre maritime

La petite Histoire de la Marine Royale

Les Belges et la Mer - en collaboration avec C. Bronne.

Le Destin du Navire, illustré de 25 planches hors-texte dues à la plume ou au pinceau des membres de la Société belge des Peintres de la mer, est en souscription au prix de 250 fr. - chez :

Driessen - Betz
Oudaan, 22
Anvers.
C.C.P. 126.44.

MAGGIO DI BARI



texte et photo alloo

Het zonnige Bari leefde van 22 tot 23 mei 1965 op de deining van de muziek. Zes militaire muziekkapellen van diverse pluimage, spiegelde hun mooie uniformen en hun blinkende instrumenten in de stralende Adriatische zon, terwijl de muziek het stadje op een vreedzame manier innam.

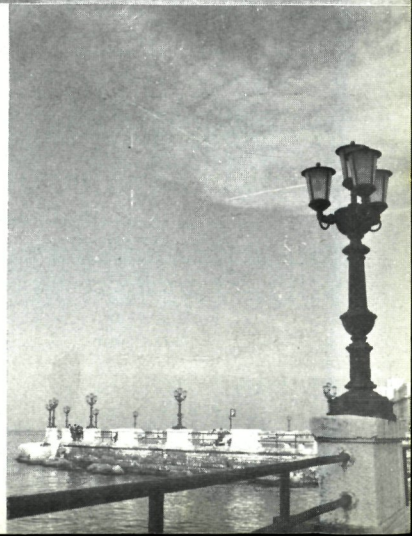
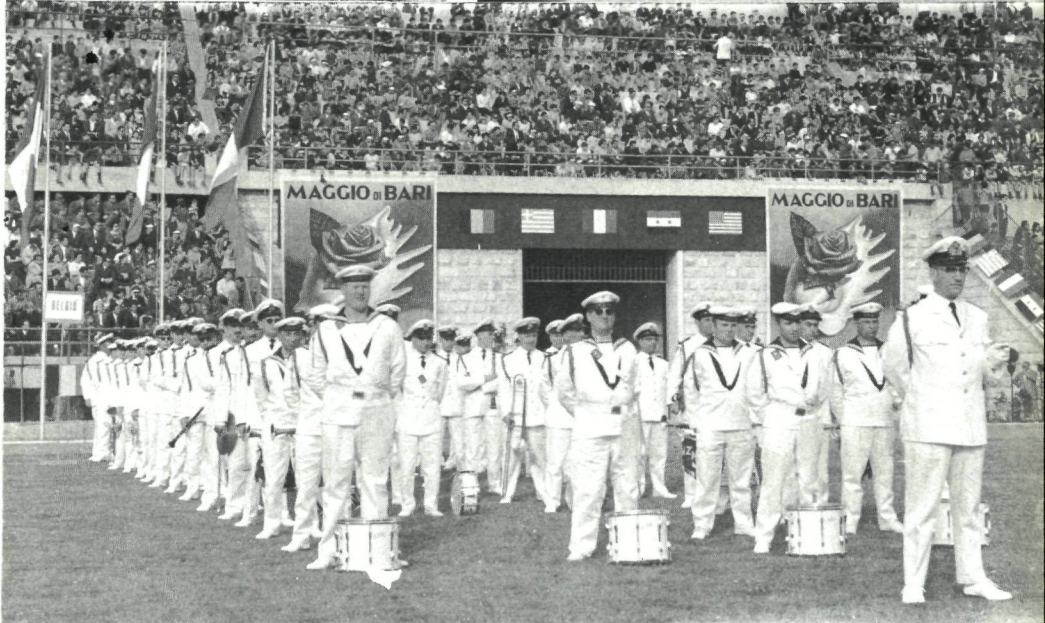
Benevens de muziekkapel van onze Zeemacht, die voor de gelegenheid in een onberispelijk tropisch wit verscheen, waren er nog Griekse, Amerikaanse en Italiaanse militaire harmonieën. Daarbij kwam nog de militaire band van de V.A.R., met haar Oosters kleurtje en de zo typisch geklede fanfare van de mobiele groep van de Carabinieri uit Bari.

Deze muziekkorpsen die samen een vijfhonderdtal uitvoerders telden brachten op 22 mei elk een concert ten gehore op de "Plazza Prefettura" (wij zouden zeggen op de markt), om na enkele taptoe-wandelingen op 23 mei een prachtige parade ten beste te geven in het "Stadio della Vittoria" voor 40.000 enthousiaste aanwezigen.

Kapelmeester kapitein Duyck en zijn 64 mannen zetten hun beste beentje voor en lieten zich qua muziek, show en voorkomen niet uit het veld slaan door hun collega's van de V.S.A. en de andere Zuiderse landen.

Onze mannen van "t muziek" (zoals we ze plegen te noemen) vonden de trip naar Bari wel goed, omwille van de Adriatische zon en het mooie landschap. Maar buiten deze romantische geneugten, waarvan een muzikant nog meer kan genieten dan gelijk wie anders, vielen de meer prozaische Italiaanse visgerechten hoegenaamd niet in de smaak van onze sympathieke muziekmakers. Muziek, presentatie, land en volk vormden een groot allegro con brio terwijl de maag en de voeten het moesten stellen met een melancolica.



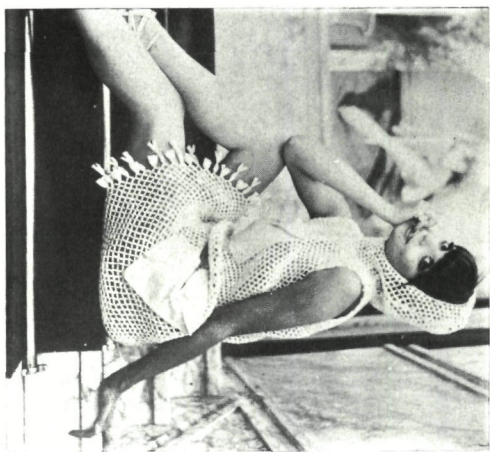


CTIONS - I.D. - voorstellen - SUGGESTIONS - I.D. - voor

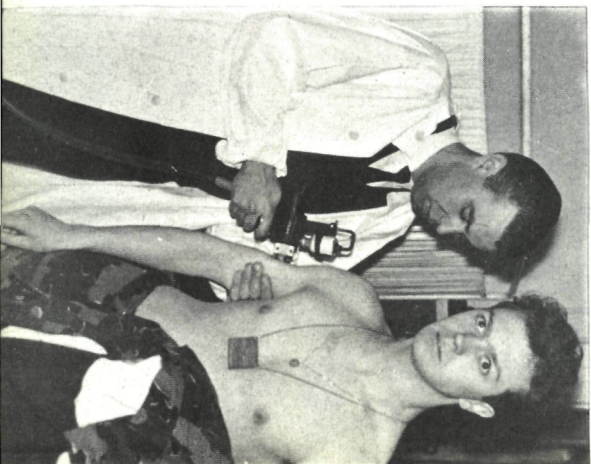
pour les
mutations
entre
gpt-log et
cedra
tussen
gpt-log en
cedra



comme tenue de mer...
als zeekleedij...



auto-suggestion



CEDRA



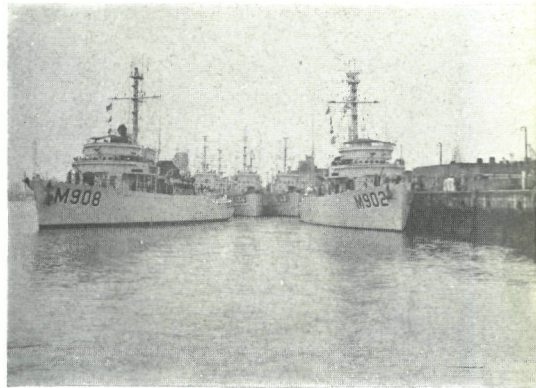
JUIN

13

fotos alfo.

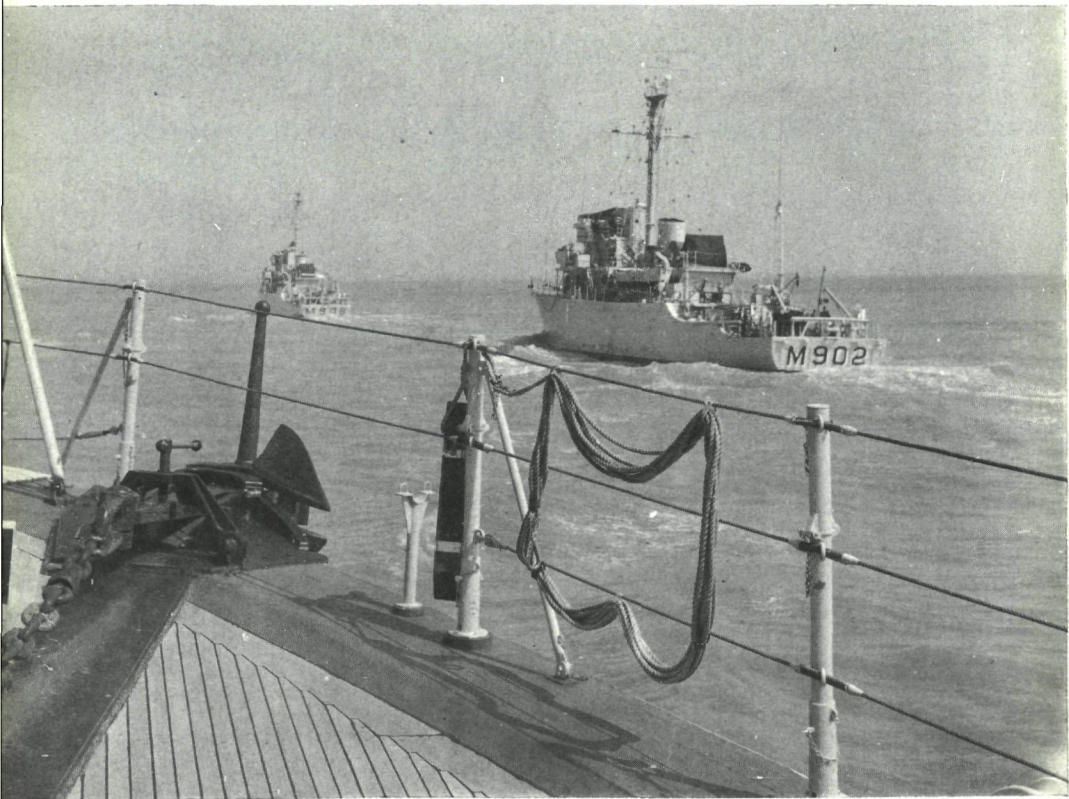
JUNI

OPEN



DOORS





familles.....à la mer

Dimanche 13 juin 1965.

09.00

Sous une pluie battante une foule importante se dirige vers les quais du Centre de dragage.

Malgré le temps peu prometteur, la "journée des familles" semble devenir un gros succès de masse.

09.30

Nos marins dirigent, qui ses parents, qui sa femme ou sa fiancée vers les coupées. Quelques visages un peu crispés, mais les sourires sont majorité et les regards rappellent singulièrement ceux de Nelson à Trafalgar.

La messe dite par Mr. l'Aumônier, juste avant l'embarquement, inquiète quand même quelques parents parmi les plus âgés.

10.00

C'est parti ! Lentement les trois M.S.O. quittent le quai. Le BOVESSE est en tête; il porte la marque du capitaine de frégate Dumont, commandant du CEDRA.

Précédés de la vedette SEMOIS, les M.S.O. se dirigent vers l'entrée du port.

10.40

Sous une pluie toujours battante, sept M.S.C. se dirigent à leur tour vers les estacades où la foule des curieux se fait plus dense.

11.10

Prévenus par quelques coups de sirène, les estivants voient défiler maintenant le LECOINTE, le DE GERLACHE et deux M.S.I.

11.15

Le ZENOBE GRAMME termine ce défilé naval. L'équipage très coquet, portant le pull-over blanc, met sous voiles dans le chenal. La foule hoche la tête avec compétence.

11.30 à 15.45

Environ sept cents civils goûtent les joies de la mer... avec des sentiments divers. Le temps nettement gris le matin devient meilleur en cours de journée. Le soleil est vraiment radieux en fin d'après-midi. Heureusement, les "lunch-packets" en seront d'autant plus appréciés.

Entre 15.45 et 17.30 c'est la rentrée au port de toutes (heureusement) les unités. Le chenal offre un spectacle étonnant car outre les seize bâtiments de la Force Navale, une masse de voiliers, ayant participé au Challenge Pauwaert, rejoint également le mouillage.

18.00

Après les adieux à bord et sur les quais (où Neptunus est, bien sûr, présent) les parents de nos marins quittent le CEDRA heureux de cette belle sortie en mer qui leur a permis de mieux connaître la mer, la Force Navale et surtout le travail de leurs enfants, maris et fiancés.

een grote bedrijvigheid bij het reservepersoneel van de zeemacht

Een Smaldeel Verdediging Landinstellingen werd opgeroepen van 20 tot 30 april bij COMAROST met als kantonnement de RAEDEMAECKERS Kazerne te BRUGGE.

Dit smaldeel, een 500 man sterk, stond onder het bevel van CPF(res) DESECK. Bekijken we het programma van de eerste dagen dan geeft het de indruk nogal erg militair en langdradig te zijn : nazicht uitrusting, opzetten kantonnement, medisch onderzoek, in orde brengen administratieve dossiers, schietoefeningen, allerlei opleidingsperiodes, enz... Voor onze ijverige fusiliers was het echter TERUG allemaal nieuw en nuttig.

De hoofdschotel kwam bij de tactische ontplooiing van het smaldeel, waarbij de ZM-installaties in Oostende moesten verdedigd worden.

De Verbroedering der Reserveofficieren van de Zeemacht organiseerde twee oefeningen.

Een eerste oefening greep plaats op 24 en 25 april en kreeg de naam BREAK THROUGH; 27 reserveofficieren namen hieraan deel.

Ingedeeld in groepen van 3, moesten ze, vanaf de boerderij BAZELAARHOF, het kanaal Nieuwpoort-Plassendaal bereiken door een "no man's land" waarin zich vijandelijke patrouilles bevonden, het kanaal bij middel van de bestaande bruggen oversteken en vervolgens NIEUWPOORT of OOSTENDE vervoegen. Slechts twee ploegen werden onderschept. De beste ploeg, bestaande uit 1LV LENOIR, LVD BECHET en 2EV GOETHALS, deed het in 3 u 40 m.

Aan een tweede oefening, JACK TAR genoemd, namen 26 reserveofficieren deel. Het was een eerste oefening in zijn soort waarbij de twee kustmijnenvegers KNOKKE en ARLON, in reserve te NIEUWPOORT, bemand werden en zee kozen. CPF(res) DESECK nam zelf het bevel van de KNOKKE, LVD(res) BECHET was bevelhebber van de ARLON. De eerste dag verliep volgens voorschrift, kennisname met het schip en het beoefenen van de verschillende gevechtsposten. De tweede dag was een oefenreis voorzien tot VLISSINGEN.

De slechte weersomstandigheden (windkracht 9) noopten ons moedig reservepersoneel van schuil te gaan in ZEEBRUGGE. In de namiddag ging de wind echter liggen en ze konden terug NIEUWPOORT vervoegen. Een vruchtbare en geslaagde oefening.

Dezelfde verbroedering organiseerde een studiedag te PARIJS in samenwerking met de ACORAM (Association Centrale des Officiers de Réserve de l'Armée de Mer). Deze dag ging door op 12 juni. De Belgische delegatie deed de reis per DC3 van de Luchtmacht.

Waar het de bedoeling was de middelen te bepalen die de twee verenigingen dichter tot elkaar kon brengen, waren de resultaten echter niet zo schitterend daar de officiële Franse instanties iedere medewerking ontzegden.

Roeiend met de beschikbare riemen zal men zich dan ook moeten beperken tot geleide bezoeken, inscheping aan boord van zekere eenheden en voordrachten.

le point de vue de l'autre ou la nuit des paradoxes

Délaissant leur casque blanc, déposant sagement au vestiaire leur matraque, vingtquatre policiers militaires de notre force navale ont pris le maquis. En cette nuit du 28 au 29 avril de l'an de grâce 1965, dans la plaine flamande qu'agite une bise aigrette, ils glissent le long des haies, franchissent "avec des fortunes diverses" les sombres wateringues que le génie humain a tréssées au fil des siècles. Egalement sombres ces visages de traqueurs professionnels qui en vertu d'impératifs militaires appartiennent à la race des traqués !

L'ennemi occupe le terrain ! Il va sans dire qu'il tient les passages, que la population lui est accueillante et que chaque espion n'a droit à la moindre magnanimité ! Ce bataillon de rappelés, grelottant dans la nuit froide, scrute avidement les carrefours, les plaines, les abords des sacro-saintes installations commises à sa garde.

James Bond d'opérette, nos hommes déjouent les embuscades, contournent les postes de veille. Les murs de la caserne n'ont, et pour cause, aucun secret pour nos "agents spéciaux". De symboliques rubans de papier, arsenal du parfait plastiqueur "pour rire", garnissent bientôt tous les coins et recoins du quartier. Dans le parc à antennes, profitant du petit matin que des défenseurs transis abordent la rétine éteinte, d'autres hommes se glissent, dynamitent... Dans le poste de commandement de la Défense, sous la bonne garde de matelots coiffés de la célèbre assiette anglaise, plusieurs prisonniers font leur entrée. Tous n'ont pas croqué leur ampoule de cyanure... Bah ! l'ennemi est généreux et aucun matériel de torture ne figure dans les scales de nos QM.

On polémique beaucoup sur la validité de certains sabotages mais, la fatigue aidant, les plaidoyers "Pro domo sua" s'essoufflent dans des baillements de plus en plus revendicatifs. Après 5 heures, les prisonniers sont libérés, les pertes sont vaguement estimées et chacun se retire sous sa tente avec au cœur, bien ancrée, l'idée d'avoir gagné ! Qu'importe, la nuit (?) portera conseil et n'est-il pas meilleure conclusion que les mots de Pierre de Coubertin : "L'important n'est pas de gagner mais d'avoir participé !"

WAULSORT SUR MEUSE

"Vers le milieu du Xe siècle, Saint Forannan, évêque écossais, fut averti par un ange de se rendre au-delà de la mer, dans un lieu appelé la Belle Vallée. Sans tarder, il prit avec lui douze compagnons; mais arrivés au bord de la mer, ils ne trouvèrent aucun navire. Ils aperçurent seulement deux morceaux de bois disposés en forme de croix. Ce fut sur cette frêle embarcation que Saint Forannan entreprit de traverser la mer avec ses compagnons. Il se mit au centre de la croix, tandis que ses compagnons se placèrent trois à trois sur les bras de cette croix. Ils abordèrent heureusement en Gaule sous la conduite du Ciel. Ils arrivèrent non moins heureusement dans la Belle Vallée, où ils furent reçus par le Comte Eilbert comme des envoyés de Dieu. Ceci se passa vers 968. Forannan devint abbé de Waulsort et c'est à lui que l'on doit les premiers développements de l'abbaye. Il fit venir à Waulsort les reliques de Saint Eloque et fit du prieuré d'Hastièrre une dépendance de l'abbaye de Waulsort. Il alla à Rome et obtint du Souverain Pontife la confirmation de tout ce qu'il avait réalisé." (cfr Guide Maurice COSYN)

Telles sont, d'après la légende, les origines de Waulsort qui au cours des temps porte des noms Belle Vallée, Vallis decora et Walcidoricus.

BELLE VALLEE !... Au risque d'imiter les dithyrambes chères aux publicistes touristiques, force nous est de mentionner les richesses naturelles et curiosités de ce site dont la sauvagerie est restée intacte et qui incitent à la promenade; les jolies cascates du torent, le mystérieux "trou Paucot", la montagne du "Vi Chestia" - l'inévitable "Camp romain" - la roche du Chamia aux stratifications ondulées, les prestigieuses cuves du Colébi, le château de Freyr et ses magnifiques jardins.

Waulsort ne se contente pas d'être belle, elle se veut SPORTIVE et le villégiateur peut s'y livrer à l'équitation, à l'alpinisme sur les magnifiques rochers de Freyr, à la spéléologie dans les nombreuses cavernes. Un accueillant Yacht Club réunit les amateurs des sports de l'eau : nage, canotage, hors-bord, ski-nautique et régates.

Waulsort, à ses heures, est également MILITAIRE. En peut-il être autrement quand on abrite le Home de vacances des sous-officiers des trois Forces ?

Nos marins s'y sentent chez eux depuis qu'un "Comité de la Force Navale" accueille chaque année une vedette de la Force Navale. En 1960, ce Comité a adopté la vedette "Meuse" dont la marraine est Madame Petitjean. Cette année encore une vedette remontera la Meuse jusqu'à Waulsort pour participer le 28 juillet aux festivités organisées dans le cadre "Armée-Nation".

A cette date et pour la quatrième fois le "Comité de la Force Navale de Waulsort" décernera le PRIX COMMODORE ROBINS au marin de la Force Navale ayant accompli le plus bel acte de courage.

PROGRAMME DU 28 JUILLET

10H30 Régate de voiliers

13H30 Régate de voiliers

14H00 Arrivée des personnalités et remise des prix Commodore Robins et Commandant Jacquet

14H30 Courses de hors-bord

15H00 Finale de Joutes : Ecole des sous-officiers de Dinant-Waulsort

16H00 Fête militaire

17H30 Vernissage de la Xe exposition des peintres de la Haute-Meuse.

WAULSORT
enseigne de vaisseau de 2e classe
M. de HALLOY DE WAULSORT

FALMIGNOUL

Matelot F. FAYS

HERMETON S/MEUSE

Matelot Cl. CHAMPT

HERMETON S/MEUSE

Matelot G. HERMAN

HASTIERE-PAR-DELA

Matelot Cl. PAQUET

HASTIERE LAVAUX

Matelot J. BRISUEMONT

FALMIGNOUL

Matelot J. SOHY

VEMUREL

Verbond der Mutualiteiten der Rechthebbenden van het Leger.

87, Paepedellelaan - BRUSSEL 16.

Tel. : 73.23.51 en 73.25.15

Sinds 1 april 1965, oefent de verplichte ziekteverzekering uit voor al de beroepsmilitairen (en de VKT), de andere agenten der openbare diensten en de zelfstandigen (met inbegrip van de gepensioneerden en de weduwen van deze categorieën)

Deze verplichte verzekering bestaat uit :

- 2,5 % : staatsbijdrage
- 2,5 % : maandelijkse weddeafhouding
- + 20 F : maandelijkse supplementieve bijdrage.

N.B. — De afhouding van het pensioen is nochtans slechts 1,50 % en alleenlijk dan wanneer het bedrag van dit pensioen 82.500 F per jaar overschrijdt, zonder staatstoelage.

Deze volledige verzekering dekt het gezinshoofd en de personen te zijnen laste, voor al de geldelijke risico's van de ziekte of het ongeval.

- + 30 F : maandelijkse aanvullende bijdrage

Deze vrijblijvende verzekering geeft recht op tussenkomsten boven de normale, zodat zij in sommige gevallen de totaliteit dekt van de kosten ingeval van hospitalisatie, operatie, bevalling.

Inschrijving, aanvraag tot overgang van andere organismen, inlichtingen en terugbetalingen :

J. LOOFFEN

Elzenlaan, 9, STENE (Oostende)
(of CEDRA 41-15)

alsook op het adres

(Secretaris : P. ROSKAM)

VEMUREL

abonnés d'honneur

ereabonnees

son altesse royale le prince albert de liège
de heer p.w. segers, minister van landsverdediging
le commodore l. petitjean, inspecteur-général de la f.n.
commodore l. lurquin, stafchef van de z.m.

belgian shell company, s.a.
meubibouw, oostende

- x de heer bogaert, volksvertegenwoordiger, khallo.
- le vicomte yves pouillet
- de heer p. nicod, consul der nederlanden, brugge
- x de heer j. cleiren, khallo
- de stad lier
- het gemeentebestuur van heist aan zee
- de heer coppens, leopoldsborg
- monsieur maurice mareels, forest
- het stadsbestuur van sint truiden
- de heer verschueren andré, lovendegem
- de kolonel-geneesheer etienne devlies, oostende.
- le capitaine de vaisseau honoraire, p. van waesberghe, oostende
- de heer henri smissaert, bestendig afgevaardigde, oostende
- de heer jacques van buggenhout, senator, koksijde
- de heer franz wuyts, cogama, herentals
- brouwerij ekla-vandenheuvel, brugge
- monsieur julien steenhaut, bruxelles 2
- monsieur jean de hondt, vice-consul du portugal, oostende
- monsieur paul de keyser, watermael
- logistieke groepering, club officieren, oostende
- het stadsbestuur brugge
- le capitaine de vaisseau h. ceulemans, mas, londres
- de heer laurent, blankenberghe
- gemeente st.-kruis
- ford motor cy s.a., antwerpen
- de heer roger de geest, krijgssauditeur
- monseigneur cammaert, aumônier en chef
- monsieur edmond becquart, bruxelles 4
- hoger technisch instituut, oostende
- monsieur e.j. solvay
- boekhandel raaklijn, brugge
- scheepswerven jos. boel en zonen, temse
- de heer van haecht, gent
- de heer taverniers, bekevoort
- bar officieren, fort van merksem
- koninklijke nederlandse gist- en spiritueusfabriek, brugge
- de heer substituut-krijgssauditeur g. van gerven, oostakker
- monsieur culic, euratom, italie
- le commodore (ret.) l.j. robins
- de heer f. deceuninck, commandant bij het zeewezen, oostende
- la société textila, deerlijk
- de heer daele, kortrijk
- l'attaché naval près l'ambassade d'italie, paris
- l'union internationale motonautique, gand
- x de heer wuyts, ekeren
- x de heer fornoville, kontich
- x le comte deby, mortsel
- het stadsbestuur van turnhout
- x de heer vandenbergh, deurne-antwerpen
- le carre des officiers du kamina, ostende

de heer debie, halle
 monsieur knuts, bruxelles
 monsieur hervy, mons
 X de heer bogaert r., kallo
 monsieur pipyn, uccle
 het stadsbestuur van diest
 mijnneveegcentrum, cedra, oostende
 de stad vilvoorde
 de heer ramaeke, oostende
 le general ashburner, bruxelles.
 monsieur fayt, bruxelles
 de heer deboo, meirelbeke
 reservedepot zeemacht, nieuwpoot
 bar officieren reserve depot, nieuwpoot
 monsieur sorel, rhode ste-genèse
 l'hôtel wellington, ostende
 officieren mess, smaldeel der diensten, oostende
 de heer pauwaert, gent
 monsieur schilling, premier président suppl. de la cour militaire
 de heer herreman, oostende
 fregatkapitein r. de geyter, gentbrugge
 muziekkapel der zeemacht
 le général truyers, bruxelles
 la compagnie maritime belge.
 de heer de prettere, kortrijk
 monsieur janssens, uccle-bruxelles
 militaire hoofdkantien, zeemacht, st-kruis
 X heemkundige kring, "het land van beveren", kallo
 de heer herremans, stene-oostende
 les établissements souté, bruxelles
 monsieur françois, bruxelles
 monsieur roland f., bruxelles
 X de firma martin en co, antwerpen
 X de heer franssens, kallo
 X heer de cock a., kallo
 X heer schollaert c., kallo
 X de heer de keulenaere j., kallo
 X de heer cardon a., kallo
 X de heer seys, oostende
 X de heer weemaes a., kioldrecht
 de firma ostend fish en co, oostende
 X de heer de ceulenaer fr., kallo
 X de heer van esbroek h., beveren-waas
 X de heer roosens j., kallo
 mess nder-officieren, zeemacht, st-kruis
 ... officieren, zeemacht, st-kruis
 l'armement plouvier, anvers
 la bibliothèque centrale, bruxelles
 monsieur van bergen, bruxelles
 X mo r verswyver, antwerpen
 X le lieutenant de vaisseau (r) planchar, anvers
 le comte d'ursel, château de moulbaix
 de heer houfflijn, kortrijk
 mercantile marine engineering and graving docks cy, antwerpen
 le north sea yacht club, ostende
 l'administration communale de seraing
 l'administration communale de herve

- fregatkapitein technicus, jeroom tanghe, oostende
 de heer maurice boydens, oostende
 le capitaine de frégate beatse, bruxelles
 monsieur bouchoms, heusy
 monsieur dumont, liège
 monsieur j. de gheldere, bruxelles
 de heer leonard, ganshoren
 le comité national de propagande maritime
 ✕ de heer leenaerts g., kallo
 la ville de verviers
 de heer verijser, oostende
 ✕ de heer van craenenbroeck, kallo
 monsieur postiaux rené, bruxelles
 le royal standard club liégeois, liège
 de heer charlie de cuf, oostende
 de heer m. lapin, middelkerke
 de firma van hyfte, oostende
 de maatschappij der brugse zeevaartinrichtingen
 le capitaine de vaisseau poskin, bruxelles
 monsieur j.j. de cloedt, bruxelles
 monsieur pallemaerts, bruxelles
 het stadsbestuur van hasselt
 brouwerij maes, antwerpen
 royal yacht club de belgique, antwerpen
 kapitein dokter danneels, rwanda
 de heer tonneau, brasschaat
 ✕ la firme solana, anvers
 de heer windey, steendorp
 alfo, sint-kruis
 le commodore (ret.) timmermans
 monsieur lamoir, bruxelles
 ✕ la firme bogerd, anvers
 monsieur achille, flémalle-haute
 l'administration communale de herstal
 het gemeentebestuur van sint niklaas-waas
 het stadsbestuur mechelen
-

Neptunus fotodienst

Op aanvraag van verschillende verzamelaars, zijn de foto's gemerkt "alfo" verkrijgbaar op het bureel der redactie of via p.b. 17 tegen volgende prijzen :
 postkaart 5 fr. - press (18×13) 12,50 fr. - dubbel press (18×24) 20 fr.

een reeks belgische zeeschepen van 12 stuks :
 op postkaartformaat : 50 fr. - op formaat 10,5×7,5 : 30 fr.

Service photo Neptunus

A la demande de nombreux collectionneurs, les photos parues dans Neptunus et marquées "alfo" sont en vente au bureau de la rédaction ou via b.p. 17. aux prix suivants :

carte postale 5 fr. - presse (13×18) 12,50 fr. - double presse (18×24) 20 fr.

une pochette de 12 vues de navires de guerre :
 format carte postale : 50 fr. - format 10,5×7,5 : 30 fr.

vous recevrez les six numéros
de l'année, en versant :
120 fr.
300 fr. (abonné d'honneur)
au :
**c.c.p 1755 de la
banque de la société générale
de belgique / ostende
compte : 40.07.79
neptunus**

u zult de zes nummers
van het jaar krijgen door
storting van :
120 fr.
300 fr. (erelid)
op :
**p.c.r. 1755 van de
bank van de société générale de
belgique / oostende
rekening : 40.07.79
neptunus**

pour l'étranger - voor het buitenland
united kingdom
1 pound
2 guineas (honour member)

france :
15 fr.
30 fr. (abonné d'honneur)

nederland
10 gulden
25 gulden (erelid)

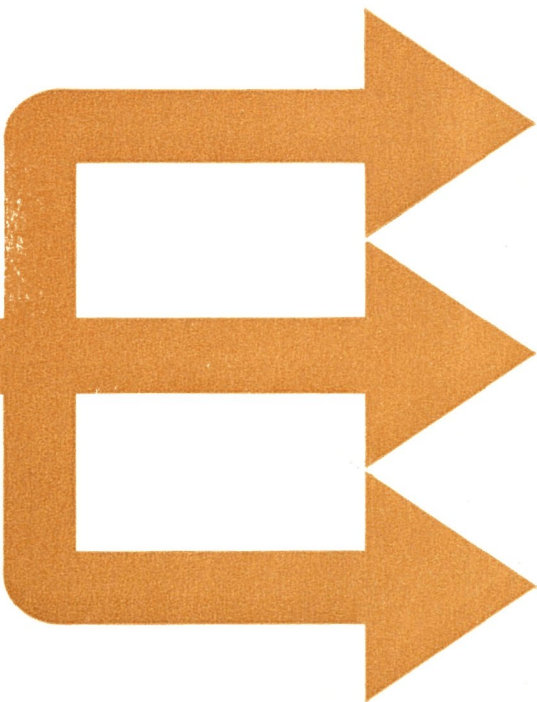
suisse :
12 fr.
25 fr. (abonné d'honneur)

u.s.a. - canada
3 dollars
6 dollars (honor member)

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**

les clichés sont réalisés par
**photogravure van uffelen
09 - 25.47.86
gent**



n

