BIJDRAGEN TOT DE INTERNATIONALE MARITIEME GESCHIEDENIS

Collectanea Maritima IV

Collectanea Maritima

IV

BIJDRAGEN TOT DE INTERNATIONALE MARITIEME GESCHIEDENIS

with English summaries

24489

Door K. DEGRYSE, G. DEVOS, C. KONINCKX,
A. LEDERER, R. SMET & C. VERLINDEN

Eindredactie : C. KONINCKX

WETENSCHAPPELIJK COMITÉ VOOR MARITIEME GESCHIEDENIS
KONINKLIJKE ACADEMIE
VOOR WETENSCHAPPEN, LETTEREN EN SCHONE KUNSTEN VAN BELGIË

BRUSSELS
1988

Collectanea Maritima

IV

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

WETENSCHAPPELIJK COMITÉ VOOR MARITIEME GESCHIEDENIS

C. VERLINDEN, voorzitter – J. CRAEYBECKX, ondervoorzitter –
C. KONINCKX, secretaris

G. ASAERT – R. BAETENS – W. DE BROCK – K. DEGRYSE – A. DE VOS –
G. DEVOS – J. EVERAERT – A. LEDERER – R. SMET, leden

Redactiecommissie :

R. SMET, voorzitter – C. KONINCKX, secretaris – J. EVERAERT

ISBN 90 6569 404 8
D/1988/0455/10

WOORD VOORAF

Voorliggend volume is het vierde in de reeks *Collectanea Maritima*, opgezet door het Wetenschappelijk Comité voor Maritieme Geschiedenis en uitgegeven door de Koninklijke Academie voor Wetenschappen Letteren en Schone Kunsten van België. Het is samengesteld uit een zevental bijdragen meestal met betrekking tot het maritiem verleden der Belgische provincies en overzeese gebieden.

K. Degryse schonk aandacht aan een aantal originele aspecten van het sociale leven aan boord van een Oostends Oost-Indiëvaarder, terwijl J. Everaert de wapenhandel met West-Indië vanuit Vlaamse havens bestudeerde. R. Smet leverde een bijdrage over het onderwijs van de zeevaartkunde tijdens de beginjaren van het onafhankelijke België, in feite een vervolg op wat hij reeds in een vorig volume publiceerde (*Coll. Marit.*, III). G. Devos belichtte een weinig gekend aspect uit de economische geschiedenis, namelijk de Belgische overheidssteun aan Duitse scheepvaartlijnen vanaf het einde van de 19de eeuw tot aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog. Andermaal ging de belangstelling van A. Lederer uit naar de Belgische kolonie ; in zijn bijdrage wordt de onmiskenbare betekenis van de binnenvloot in de ontsluiting van het Afrikaans binnenland onderstreept. De studies van C. Verlinden en C. Koninckx vallen even buiten het strict 'vaderlands' kader. C. Verlinden behandelt de prille aanvang van Portugals overzeese expansie vanaf Hendrik de Zeevaarder, terwijl C. Koninckx comparatief te werk ging bij het ontleden van de rederij-vorm in de kleine achttiende-eeuwse Oost-Indische compagnieën.

Al bij al, en inherent aan de zeevaart, bestrijken deze bijdragen een wereldwijd gebied, en kunnen ze terecht onder de algemene noemer van de geschiedenis van de internationale scheepvaart ondergebracht worden.

Vijf jaar na het verschijnen van het eerste volume in de reeks, kan het Comité voor Maritieme Geschiedenis met een zekere fierheid op de verschijning van dit bundel blikken. Het is als het ware een vierde baken op de afgelegde weg. In 1989 zal het Comité het tweede lustrum van zijn bestaan op passende wijze afronden, dankzij een internationaal colloquium gewijd aan „Industriële Revoluties en de Zee" : onbetwist geen thuisvaart, maar het doubleren van een uitdagende kaap op een totnogtoe succesrijke vaart.

C. KONINCKX.

PREFACE

This volume is the fourth in the series *Collectanea Maritima*, launched by the Scientific Committee for Maritime History and published by the Royal Belgian Academy of Sciences. The volume comprises half a dozen contributions mostly dealing with the maritime past of the Belgian provinces and overseas territories.

K. Degryse presents original aspects of social life on board an Ostend East Indiaman, while J. Everaert's study deals with gun-running to the West Indies from the Flemish coast. R. Smet's article on teaching navigation during the earlier years of independent Belgium can, in fact, be considered a continuation of his previously published first approach to the topic (*Coll. Marit.*, III). G. Devos' study is focused on a rather unknown theme in economic history, i.e. Belgium's State subsidy policy in regard to German shipping, from the end of the 19th century until the eve of the First World War. Once again A. Lederer pays attention to the former Belgian colony : his article develops the unmistakable role played by the inland merchant fleet in the opening up of the African continent. C. Verlinden and C. Koninckx go beyond the strictly national framework. Verlinden studies early Portuguese expansion overseas from Henry the Sailor on, while Koninckx compares various forms of ownership in the smaller East India companies.

In short, the common denominator of this volume is that of international maritime history.

Five years after the very first volume in the series was published, the Committee for Maritime History can be justly proud of this fourth issue. In 1989 the Committee intends to celebrate the tenth anniversary of its existence by holding an international colloquium on the theme „Industrial Revolutions and the Sea". Not the end of the voyage by any means, but the rounding of a challenging cape on a successful course.

C. KONINCKX.

DE AANVANG DER PORTUGESE MARITIEME EXPANSIE VOOR, ONDER EN NA HENDRIK DE ZEEVAARDER

DOOR

C. VERLINDEN

24490

De Portugese maritieme expansie is niet een mirakel geweest dat ineens met Hendrik de Zeevaarder (1394-1460) als bij toverslag begon. Hendrik, die zo weinig de zee bevoer, is meestal het voorwerp geweest van een pseudo-wetenschappelijke hagiografie. Vijfde kind van Joâo I van Avis en Philippa van Lancaster is hij meestal beschouwd geweest als de persoonlijkheid zonder dewelke de Portugese maritieme expansie niet zou hebben plaats gevonden. Dat hij deze expansie aanzienlijk heeft helpen uitbreiden staat buiten kijf, maar dat alles met hem begint en dat na hem alleen nog overbleef verder te gaan op de onder hem ingeslagen weg, verdient wel nader onderzoek.

De aanvangsperiode waarvan hier spraak zal zijn duurt lang. Ze begint met de ontdekking der archipels in het oosten van de Atlantische Oceaan – Canarische Eilanden, Madeira's, Azoren – in het midden van de 14de eeuw en duurt tot de verwezenlijking van de Atlantische – en Indische Oceaanzeeweg naar Indië door Vasco da Gama op het einde van de 15de eeuw. Daarna begon het stadium van het koloniale imperium dat de expansie bekroonde en zich uitbreidde tot China, Indonesië en Japan, althans wat de economische connexies en, in zekere gevallen, de economische en politieke steunpunten betreft. Het is deze periode van meer dan anderhalve eeuw die hier zal worden onderzocht met het doel na te gaan welke plaats daarin toekomt aan Hendrik de Zeevaarder, aan koning Joâo II en aan zeevaarders zoals de Italiaanse medewerkers van de Portugese kroon – Lanzarotto Malocello, Alvise da Cà da Mosto, Antonio da Noli –, aan de Vlaming Ferdinand Van Olmen, en aan de grote Portugezen Diogo Câo, Pero da Covilhâo, Bartolomeu Dias en Vasco da Gama.

I. De Genuezen in de Portugese marine in de 14de eeuw

De eerste maritieme betrekkingen tussen Genua en Portugal staan in verband met de economische connexie over zee tussen de grote Ligurische havenstad en

West-Europa, vooral Engeland en Vlaanderen, die aanvangt op het einde der 13de eeuw [1]. Sporadisch komen er wel contacten voor in vroegere tijd, maar het is van bedoelde periode af dat de Portugese havens, en vooral Lissabon, regelmatige pleisterplaatsen werden langsheen de route die de Genuese galeien van de Middellandse naar de Noordzee leidde. De Genuezen werden geleidelijk talrijker in Lissabon en verwierven er privileges [2].

In 1317 komt één van hen, de grote koopman en zeevaarder Manuel Pessagno, ineens in het volle licht te staan als admiraal van de Portugese vloot. Een contract wordt tussen hem en koning Dinis van Portugal afgesloten op 1 februari 1317. Pessagno voerde zeehandel op Engeland sedert minstens 1306. In een notarisakte van 31 oktober van dat jaar sluit hij een overeenkomst met zijn medeburger Janinus Marocellus voor het vervoer van een aanzienlijke lading Engelse wol naar Genua op twee Genuese galeien, elk met een bemanning van 140 koppen. Marocellus behoorde tot een Genuese familie met dewelke Pessagno voortdurend in betrekking stond, ook in Portugal zoals nog zal worden aangetoond.

In 1317 is Manuel Pessagno zo goed bekend in Lissabon dat koning Dinis hem tot een Portugese vazal maakt. Door het reeds vermelde diploma van 1 februari 1317 krijgt de Genuees het koninklijk goed Pedreira te Lissabon, levenslang en mits de dienstprestaties die in het diploma bepaald worden [3]. Pedreira en een jaarlijkse rente van 3000 pond vormen een eerstgeboorteleen voor de oudste wettige en leke zoon van Pessagno, en diens opvolgers, onder dezelfde voorwaarden en mits dezelfde diensten aan de kroon. Zoals de vader, zullen de zoon en zijn opvolgers hulde brengen en trouw zweren aan de koning [4]. Pessagno verklaart zich vazal van de koning en belooft hem loyaal te dienen „nas vossas galees per mar". Hij zal slechts zelf het commando moeten nemen, indien minstens drie galeien tegelijk opereren. Hijzelf en zijn opvolgers zullen steeds ter beschikking van de koning twintig Genuese medewerkers houden : „viinte homeens de Genua sabedores de mar, taaes que seiam convenhaviis pera alcaydes de galees e pera arrayzes". Wanneer de koning deze kapiteins en loodsen niet nodig heeft, mogen Pessagno en zijn opvolgers ze gebruiken „en vossas merchandias" en ze naar Vlaanderen, Genua en andere plaatsen zenden. De Pessagno's zullen dus Portugese admiraals zijn, maar tevens handelaars blijven in de zeehandel tussen Genua en Noord-West Europa. Het salaris van de Genuese

[1] Voor het eerst werd zulks aangetoond door R. DOEHAERD : *Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIIIe siècle et au début du XIVe siècle* (*Bul. Institut historique belge de Rome*, d. XIX, 1938, pp. 5-76).

[2] C. VERLINDEN : *De Italiaanse invloeden in de Iberische economie en kolonisatie* (12de-17de eeuw) (*Meded. kon. Vl. Acad. voor Wet. Let. en Sch. K., Kl. Let.*, 1951, 22 pp.). C. VERLINDEN : *La colonie italienne de Lisbonne et le développement de l'économie métropolitaine et coloniale portugaise (Studi in onore di Armando Sapori*, Milaan, 1957, pp. 617-628).

[3] „E vos Micer Manuel devedes aver o dicto feu (= leen) en todo tempo de vossa vida e servirdes por el a mim e aos meus successores que forem Reis en Portugal como adeante he scritto". J. MARTINS DA SILVA MARQUES : *Descobrimentos portugueses*, d. I (Lissabon, 1944), p. 28.

[4] „façam o menage e o juramento que mi vos fazedes".

kapiteins en loodsen zal door de koning uitbetaald worden wanneer zij in zijn dienst staan. Pessagno en zijn opvolgers zullen niet alleen galeien maar ook andere vaartuigen, met name *navios*, mogen uitrusten.

Op 10 februari 1317 geeft de koning bevel aan al zijn kapers, kapiteins, loodsen en officieren de nieuwe admiraal te gehoorzamen : „Eu, querendo fazer graça e merçee a Miser Manuel genoes, meu vassalo, faço o meu Almirante moor e mando a todos meus vassalos cossairos e a todolos outros alcaides de galees e arrayzes e officiaaes que a este officio perteeçem que ffaçam seu mandado" [5].

Op 24 september wordt nog eens herhaald dat Manuel Pessagno, maar ook zijn erfgenamen en opvolgers, steeds twintig nautisch onderlegde Genuezen ter beschikking van de koning en zijn opvolgers moeten houden [6]. De rente van 3000 pond wordt nu vervangen door het kasteel en het stadje van Odemira, maar wat „naves ou barcas" daar zullen aanvoeren uit Frankrijk of „daalem mar ou d'outras partes" zal het tiend moeten betalen [7]. Zulks toont eens te meer dat de Pessagno's, buiten galeien, ook andere vaartuigen gebruikten, niet alleen „navios", zoals we reeds wisten, maar ook kleinere „barcas", die bijzonder geschikt waren voor kustvaart „alem mar", wat zeker Afrika bedoelt [8].

Op 24 april 1321 zien we in een koninklijk diploma dat er moeilijkheden waren ontstaan tussen de admiraal en de alcaide van Lissabon. Pessagno beklaagde er zich over dat de alcaide hem de rechtspraak over zijn manschappen en zijn „alcaides, arraizes e petintaaes" wilde onttrekken. De eerste twee categorieën kennen wij reeds. De *petintaaes* zijn waarschijnlijk technici belast met het onderhouden der schepen [9]. De koning beslist dat zijn alcaide alleen voor misdaden bevoegd zal zijn. De „homens de mar" van de admiraal, waaronder zeker Genuezen, mogen niet wederrechtelijk door de alcaide in de gevangenis worden opgesloten, doch maatregelen worden voorzien betreffende het dragen van wapens door de Genuezen. De dienaars van de alcaide van Lissabon mogen niet in de wijk van de admiraal (barro) doordringen. Er bestaat dus in de Portugese hoofdstad een immunitaire Genuese wijk, waar echter waarschijnlijk ook Portugezen woonachtig waren, voor zover zij behoorden tot het personeel van de admiraal.

Door een koninklijke oorkonde van 16 maart 1321 vernemen we dat de admiraal Moren van Sale op de atlantische kust van Marokko heeft gevangen genomen. Dit wijst dus op activiteit langsheen de kust van Noord-West Afrika.

De opvolger van Dinis, koning Alfons IV, bevestigt op 21 april 1327 het privilegie van 1317 [10]. Door twee diploma's van 1339 en 1340 vernemen we dat

[5] SILVA MARQUES : *op. cit.*, n° 39, pp. 31 sqq.
[6] *Ibid.*, n° 42, p. 34.
[7] *Ibid.*, p. 35.
[8] En niet Engeland, zoals ik meende in *Les Génois dans la marine portugaise avant 1385* (*Actas do Congresso de Portugal medievo*, Braga, 1959, pp. 388-407, n. 17). Men denke aan de titel die de Portugese koningen later aannamen en waarin „alem mar" Afrika betekent.
[9] J. DE SANTA ROSA DE VITERBO : *Elucidario* (Lissabon, 1798) v° petintal.
[10] SILVA MARQUES : *op. cit.*, dl. II, n° 18, p. 28.

Pessagno een scheepswerf had aangelegd te Pederneira in de bossen van de abt van Alcobaça om er galeien te bouwen met het hout van deze bossen. Hij had zijn „criado" of bediende Vasco Lourenzo, een Portugees dus, aangesteld als „alcaide do mar" en deze was in conflict geraakt met de abt. De zaak werd voor de Cortes gebracht, maar wat ons hierbij interesseert is dat de admiraal nu ook galeien *bouwt*. Hij was zeker eerst in Portugese dienst getreden met zijn eigen schepen, zoals dat met andere Genuese admiraals het geval was geweest in Castilië [11].

Carlos Peçanha – zoals de naam nu in Portugal geschreven werd – heeft zijn vader opgevolgd vóór of in 1342 [12]. Na hem werd zijn broeder Bartolomeo admiraal, en daarna een derde broeder Lanzarote [13]. Nog ten tijde van Hendrik de Zeevaarder waren leden van de zelfde familie admiraal. Allen hielden ze het ambt zoals dat in 1317 was vastgelegd. De medewerking van Genuese technici bleef aan de orde van de dag. Er was een korte onderbreking in de carrière van Lanzarote Peçanha toen deze van 1365 tot 1367 werd afgezet door Pedro I, maar opnieuw aangesteld in 1367 door koning Ferdinand [14]. Nu is het juist gedurende de ambtsperioden van Manuel Pessagno en van zijn drie zonen als admiralen van Portugal dat de Canarische eilanden, de Madeira's en de Azoren voor het eerst in de kartografie verschijnen. In een aantal vorige studies heb ik het verband tussen beide feitenreeksen onderzocht. Hiervan volgt een samenvatting.

II. De ontdekking der Canarische eilanden, der Madeira's en der Azoren

De Oudheid had een en ander geweten over de Canarische eilanden, toen Insulae Fortunatae genoemd, maar die kennis was gedurende de middeleeuwen verloren gegaan. In de 14de eeuw werd de archipel herontdekt.

Men heeft deze ontdekking sedert lang toegeschreven aan de Genuees Lanzarotto Malocello maar doorgaans met een verkeerde chronologie. D'Avezac in 1848 sprak van 1275, wat hijzelf een „chiffre conjectural" heette [15]. Beazley maakte er, in 1906, 1270 van [16]. Deze datum werd zonder bewijzen overgenomen door E. Prestage [17], terwijl Ch. de la Roncière aan 1312 dacht [18] en daarin, ook weer zonder afdoende bewijzen, door R. Hennig werd gevolgd [19].

[11] Voor Ugo VENTO, cf. R. LOPEZ : *Alfonso el Sabio y el primer almirante genoves de Castilla* (*Cuadernos de Historia de España*, d. XII, Buenos Aires, 1950). Voor Benedetto ZACCARIA, Id. : *Genova Marinara nel duecento. Benedetto ZACCARIA* (Messina-Milaan, 1933).

[12] L. T. BELGRANO : *Documenti e genealogia dei Pessagno Genovesi, ammiragli del Portogallo* (*Atti della società ligure di Storia Patria*, d. XV, 1881), p. 295.

[13] SILVA MARQUES : *op. cit.*, n° 83, 88, 89, pp. 105, 107, 108.

[14] *Ibid.*, n° 103, n° 107, pp. 117, 121 ; d. II, n° 175 (p. 286).

[15] *Iles africaines de l'Océan atlantique* (*L'Univers Pittoresque*, Parijs, 1848), p. 40, kol. 2.

[16] *The dawn of modern geography*, d. II (Oxford, 1906), p. 411.

[17] *The portuguese pioneers* (London, 1933), p. 5.

[18] *La découverte de l'Afrique au moyen âge*, d. II. *Le périple du continent* (Cairo, 1925), p. 3.

[19] *Terrae incognitae*, d. III (Leiden, 1953), pp. 169 sqq.

De *terminus ante quem* voor de ontdekking wordt aangeduid door de Majorkaanse kaart van Angelino Dulcert van 1339 [20], waar onder de vier Canarische eilanden die er verschijnen, een „insula de Lanzarotus Marocelus" voorkomt. Op het eiland zelf staat het kruis van Genua getekend, terwijl latere kaarten, waaronder die van de Genuees Bartolomeus Pareto, na Marocelus „Januensis" toevoegen. Het gaat hier om een ontdekking door een Genuees, maar niet om een Genuese ontdekking, en nog minder om een Genuese inbezitneming, want Genua heeft nooit de Canarische eilanden opgeëist.

We weten door een brief van koning Alfons IV van Portugal uit 1345 aan Paus Clemens VI dat de ontdekking werd gedaan door inwoners van zijn rijk (regnicole), maar dat er daarna geen bezetting plaats had ten gevolge van een oorlog met Castilië [21]. Nu dagtekent deze oorlog van 1336. De ontdekking is dus kort vóor die datum gedaan en wel door een Genuees in Portugese dienst (regnicola). Bijgevolg was Lanzarotto Malocello, een medewerker van Manuel Pessagno, de Genuese admiraal van de koning van Portugal, die wel zegt dat de ontdekking gedaan werd door bewoners van zijn koninkrijk (regnicole) zoals de Genuezen van Pessagno waren. Dat Malocello Portugezen in zijn bemanning had is natuurlijk hoogst waarschijnlijk. Merken we hierbij nog even op dat reeds te Genua economische relaties bestonden tussen de Pessagno's en de Malocello's, die insgelijks aanzienlijke groothandelaars en zeelui waren [22]. Anderzijds eist de brief van koning Alfons IV aan de Paus de souvereiniteit over de archipel voor Portugal op.

Inderdaad werd de verkenning der Canarische eilanden door Portugal voortgezet. Op 1 juni 1341 vertrokken drie schepen – twee „naves" en een „navicula minuta", zeker een „barca" – uit Lissabon onder het bevel van de Genuees Nicoloso da Recco, zeker ook weer een medewerker van Manuel Pessagno. Deze keer werd gans de archipel doorlopen, zoals aangetoond in een brief van Italiaanse handelaars gevestigd te Sevilla en ingelicht door Nicoloso da Recco zelf [23]. De archipel werd bereikt in vijf dagen, wat bewijst dat de weg daarheen reeds bekend was, nl. door de reis van Lanzarotto Malocello. Het was de eerste expeditie na die van Lanzarotto, vijf jaar vroeger ; de eilanden dragen nog geen gemeenschappelijke naam en worden slechts genoemd „eas insulas quas vulgo repertas dicimus". „Repertas" slaat natuurlijk op de ontdekking door Lanzarotto. Het eerste eiland dat werd gezien was „lapideam

[20] E. T. HAMY : *La mappemonde d'Angelino Dulcert de Majorque (1339)* (*Bulletin de géographie historique et descriptive*, Parijs, 1886, p. 254 sqq. ; L. GALLOIS : *Sui mappamondi del Dalorto e del Dulcert* (*Rivista geografica italiana*, 1905, pp. 1 sqq.). Ik heb aangetoond dat het hier een en dezelfde kartograaf geldt. Cf. C. VERLINDEN : *Découverte et cartographie : Canaries, Madères, Açores, Cap Vert, Iles du Golfe de Guinée* (*V° Coloquio de Historia Canario-Americana. XIX° Coloquio Internacional de Historia Maritima*, d. IV (1982, verschenen in 1986), pp. 7 sq. De kaart is weergegeven in YOUSSOUF KAMAL : *Monumenta Cartographica*, d. IV, 2 (1927), n° 1222.

[21] SILVA MARQUES : *op. cit.*, d. I, p. 87.

[22] R. DOEHAERD : *Les relations économiques entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives génoises aux XIIIe et XIVe siècles* (Brussel, 1941). Cf. index in deel III.

[23] Uitgegeven door SILVA MARQUES : *op. cit.*, d. I, p. 77 sqq.

omnem atque silvestrem, habundantem tamen capris et bestiis aliis atque nudis hominibus et mulieribus, asperis cultu et ritu". Daarna werd een tweede eiland geraakt (aliam insulam fere maiorem) waar de ontdekkers niet durfden ontschepen doordat een massa inlanders zich op het strand verzamelde. Een derde en een vierde eiland waren niet bewoond ; een vijfde vertoonde „lapidei montes excelsi nimis et pro maiori temporis parte nubibus tecti et in ea pluvie crebre". Dertien andere eilanden werden nog gezien, waarvan zes bewoond waren ; daaronder moesten zich ook rotsklippen bevinden want de ganse Canarische archipel telt slechts twaalf werkelijke eilanden. Een van de eilanden wordt aldus beschreven „insuper et aliam insulam in quam non descenderunt, nam ex ea mirabile quoddam apparet ; dicunt enim in hac montem consistere altitudinis pro existimatione XXX milia passuum seu plurimum qui valde a longe videtur". Dit was natuurlijk de Pico de Teyde op Tenerife waarvan de werkelijke hoogte 3781 meter bedraagt.

De nomenclatuur der onlangs ontdekte eilanden verschijnt ineens in buitengewoon uitgebreide en preciese vorm in het *Libro del Conoscimiento de todos los reynos e tierras e señorios que son por el mundo* van een anonieme Spaanse Franciskaner monnik, dat zijn uitgever, M. Jiménez de la Espada [24], dagtekende van 1348 of 1349. Daar waar op de kaart van Dulcert (1339) alleen de namen van de eilanden Lanzarote, Fuerteventura, Canaria en Vegi Marini (het tegenwoordige Lobos) voorkomen, krijgen we nu ineens, en slechts een tiental jaren later, indien we de datum van de uitgever moesten aannemen, een bijna volledige lijst van de eilanden van de drie archipels der Canarische eilanden, der Madeira's en der Azoren, met daaronder enkele duplicaties en legendarische elementen. Wat betreft de Canarische archipel is het makkelijk uit deze lijst Graciosa, Lanzarote, Lobos, Rocca, Alegranza, Fuerteventura, Gomera en Ferro te identificeren. Voor de Madeira's, Madeira zelf, Porto Santo en Deserta – in werkelijkheid zijn er drie Desertas. Voor de Azoren, San Jorge en Corvo. Alles te samen zijn er 25 eilanden wat, eigenaardig genoeg, overeenstemt met het juiste getal der eilanden van de drie archipels. Daarenboven zegt deze verrassende tekst nog dat Lanzarote, in de Canarische archipel, aldus genoemd werd „porque las gentes desta isla mataron a un Ginoves que dezian Lançarote" [25], dus omdat de bewoners een Genuees doodden die Lanzarote heette. Dat Lanzarotto werkelijk op Lanzarote gevestigd is geweest wordt bevestigd door een Franse bron uit het begin van de 15de eeuw, nl. het verhaal van de kapelaans van Jean de Béthencourt, een Normandisch edelman die in 1402 en volgende jaren Lanzarote en andere Canarische eilanden bezette voor rekening van Castilië. Daar wordt gesproken van „un vieil chastel que Lançarote Maloisel avoit jadis fait faire quand il conquist le pays" [26], nl. Lanzarote.

[24] Madrid, 1877.
[25] *Loc. cit.*, p. 50.
[26] Uitgave E. Serra Rafols en A. Cioranescu, d. III (Las Palmas, 1965), p. 61.

Dit alles moet nader onderzocht en nauwkeuriger gedateerd worden door vergelijking met de kartografische bronnen en met de diploma's van de koning van Portugal.

De kaart van Dulcert van 1339 kent alleen nog maar, in de zone der oost-atlantische archipels, de Insulle Sti Brandani sive Puelarum, die legendarisch zijn, Primaria, een naam waarvoor geen moderne equivalent met zekerheid kan worden opgegeven, een Insula Capraria, die doet denken aan het eiland vol geiten vermeld door de Portugese expeditie onder de Genuees Nicoloso da Recco in 1341 [27]. In de Canarische eilanden zijn dan bekend Canaria, Insula de Lanzarotus Marocelus, Vegi Marini (Lobos) en Fuerteventura. Waaraan Canaria eigenlijk beantwoordt kan men niet weten. Gran Canaria ? Tenerife ? Alleen de Canarische archipel is dus enigzins bekend en zal het weldra meer zijn door de expeditie van 1341. Men weet in 1339 niets van de andere eilanden-groepen.

Dat is niet meer zo op de Laurentijnse portulaan van 1351, zeer waarschijnlijk een Genuees werk. Deze kaart kent, alhoewel onder gefantaseerde namen, vier der Azoren, al de Madeira's, en Alegranza, Lanzarote, Lobos, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife, dat Inferno heet wegens de vulkaan Pico de Teyde, en La Palma (Liparme) in de Canarische archipel. De verkenning der Atlantische archipels is dus zonder oponthoud doorgegaan. Ze is ons bekend door een Italiaanse kaart met Italiaanse benamingen. Madeira heet hier Legname, wat „hout" betekent wegens de toenmalige zware bebossing. Madeira zal daarvan slechts later de Portugese vertaling zijn. In de Canarische archipel heet La Palma, Liparme, met een typische Genuese vervanging van l door r voor dit eiland der palmbomen. Dit wijst ook weer in de richting van de Genuezen der Pessagno's [28].

De kaart van de gebroeders Domenico en Francesco Pizzigano van 1367 in de Biblioteca Palatina van Parma is ontgoochelend voor de Madeira's en de Azoren, maar voor de Canarische archipel is er vooruitgang. De eilanden Gomera en Santa Clara, dit laatste onder de vorm Declarie, verschijnen nu voor het eerst in de kartografie [29].

Eigenaardig genoeg verschijnt Gomera ook in een koninklijk diploma van 29 juni 1370, door koning Ferdinand van Portugal verleend aan Lanzarote de Framqua, admiraal en zijn vazal, die eilanden heeft gevonden en veroverd dicht bij Kaap Non, dat is in de Canarische archipel. De koning geeft hem in leen, om er de „bevolking", dat is de kolonisatie, van te verzekeren, de eilanden „Nossa Señora a Framqua" en Gomera. We hebben dit diploma slechts in afschrift en in margine heeft een andere hand voor het eerste eiland als verklaring de naam Lanzarote genoteerd [30]. Daar we weten dat Lanzarote ontdekt werd door Lanzarotto Malocello worden we geleid tot

[27] *Cf. supra*, p. 11.
[28] N. NORDENSKJÖLD : *Periplus* (Stockholm, 1897), pl. VIII.
[29] *Ibid.*, p. 115.
[30] SILVA MARQUES, *op. cit.*, d. I, n° 115, p. 127.

een identificatie van Lanzarote de Framqua met Lanzarotto Malocello, die des te begrijpelijker is daar het moeilijk zou zijn geweest deze laatste Lanzarotto van Lanzarote te noemen. De naam Malocello is waarschijnlijk in Portugal in deze tijd niet meer bekend.

Maar hoe is Lanzarotto admiraal geworden ? Na zijn ontdekking van 1336 heeft hij hoogst waarschijnlijk dienst genomen in de Franse marine, zoals andere Malocello's, nl. Manfroy, Antoine-Jude en Charles [31] omtrent dezelfde tijd. Hij is dan misschien later admiraal geworden in Frankrijk, want de Portugese koning heet hem wel „almyrante" maar niet „noso almyrante", zoals hij dat wel doet voor „vassalo". Hij kan terug in Portugese dienst zijn getreden gedurende de afzetting van Lanzarotto Pessagno tussen 1365 en 1367 en heeft toen, zeker wel, Lanzarote en Gomera bezet voor rekening van Portugal [32]. Toen Pessagno zijn dienst hernam, was Lanzarote de Framqua, alias Malocello, nog werkzaam in de twee Canarische eilanden waarvan het bezit als vazal hem erkend wordt in 1370. Indien Lanzarotto Malocello een twintigtal jaren oud was op het ogenblik der ontdekking van Lanzarote (± 1336) [33], dan was hij terug in de archipel omtrent zijn vijftigste levensjaar. Deze twee leeftijden passen helemaal in de normale loopbaan van een koopman-zeeman in die tijd [34].

In 1376 toont een ander diploma dat Lanzarote verjaagd is geworden uit zijn eilanden door de inlanders en „anderen", die Castilianen waren onder bevel van Martin Ruiz de Avendaño [35]. Hij moet later nog een poging hebben gedaan om althans het eiland Lanzarote te heroveren, want een diploma van Koning João I van 8 november 1385 voor zijn zoon Lopo Alfonso zegt dat de vader gesneuveld is op Lanzarote [36]. Hij moet dan wel bij de 70 zijn geweest. Merken we daarbij op dat Genuese notarisakten van 1384 en 1391 het hebben over de weduwe van Lanzarotto Malocello [37].

Hoe kan nu dit alles in verband worden gesteld met de tekst van het *Libro del Conoscimiento* waar gezegd wordt dat de inlanders van Lanzarote een Genuees hebben gedood die deze naam (Lanzarote) droeg ?

Daarvoor hoeven we terug te keren naar de kartografische bronnen.

De Catalaanse Atlas van 1375, in de Bibliothèque Nationale te Parijs, laat toe een nieuwe vooruitgang in de kennis van de Atlantische archipels vast te stellen. Voortaan zijn er zes Azoren, die echter meestal namen dragen die niet met de huidige – en later ingevoerde – overeenstemmen. De relatieve ligging laat nochtans geen

[31] B. BONNET REVERÓN : *Las expediciones a las Canarias en el siglo XIV (Revista de Indias*, d. V, Madrid, 1944), p. 594.

[32] „as yllas que trobou e nos ganou", SILVA MARQUES, *loc. cit.*

[33] Cf. hoger p. 11.

[34] Cf. de carrière van Alvise da Cà da Mosto in R. CADDEO : *Le navigazioni atlantiche di Alvise da Cà da Mosto, Antoniotto Uso di Mare e Nicoloso da Recco* (Milaan, 1928), p. 165.

[35] SILVA MARQUES, d. I, n° 137, p. 155. Cf. F. Perez EMBID : *Los descubrimientos en el Atlantico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas* (Sevilla, 1948), p. 96.

[36] SILVA MARQUES, n° 162, p. 186.

[37] M. G. CANALE : *Nuova istoria della republica di Genova* (Florence, 1860), d. III, p. 343.

twijfel over. San Zorzo draagt reeds zijn hedendaagse naam, nl. die van een bij uitstek Genuese heilige in een overigens Italiaanse vorm op een Catalaanse kaart [38]. Zulks wijst weer in de richting van de medewerkers van de toenmalige Peçanha of Pessagno, nl. Lanzarote, de derde zoon van Manuel Peçanha.

In 1384 op een Italiaanse kaart [39] en in 1385 op de Majorkaanse kaart van Soler [40] komen acht Azoren op negen voor. Ook hier weer is er vooruitgang. Wanneer men de archipel-nomenclatuur van het *Libro del Conoscimiento* vergelijkt met die der kaarten van 1375 en vooral van 1385, constateert men dat het deze kartografische nomenclatuur is die als basis heeft gediend voor de namenlijst van het *Libro*. Het is een kaart van het type der Majorkaanse kaart van 1385, of die kaart zelf, die gebruikt werd door de auteur van het *Libro*, vermits het zeer getrouw, van zuid naar noord gelezen, de lijst van 1385 is die in het *Libro* wordt weergevonden. Dit blijkt bijzonder duidelijk uit de twee lijsten voor de Azoren.

Libro	*Soler*
Lobo	Lovo
Cabras	Capraria
Brasil	Brazir
Columbaria	Columbis
Ventura	Ventura
San Jorge	San Zorzo
Conejos	Conigi
Cuervos marines	Cervi marini

Alleen heeft de Spaanse monnik de overheersend Italiaanse namen van Soler in het Spaans vertaald.

Deze passus, en misschien het ganse *Libro*, is aldus gedateerd : 1385 of kort daarna. Bijgevolg is de vermelding van de door de inlanders gedode Genuees Lanzarotto of Lanzarote, die aldaar voorkomt, insgelijks omtrent die tijd te plaatsen, wat overeenstemt met het koninklijk diploma van 1385, dat hierboven werd aangehaald [41].

Uit het geheel van de onderzochte kartografische en diplomatieke documentatie vloeit voort dat de ontdekking niet alleen der Canarische eilanden, maar ook der Madeira's en der Azoren in de 14de eeuw valt en wel in de tijd tussen 1336 en 1385, d.i. tussen de ontdekking van Lanzarote door Lanzarotto Malocello en diens dood op Lanzarote. Gedurende deze tijd staat de Portugese vloot onder het bevel der Pessagno's, uitgenomen in een paar jaren tussen 1365 en 1367. Nog in 1372 en 1383 worden de privileges van Lanzarote Peçanha bekrachtigd, samen met die van zijn

[38] Afbeelding in Ch. DE LA RONCIÈRE : *op. cit.*, d. I, pl. XI.

[39] Nordenskjöld : *Periplus*, pl. XV, links.

[40] G. MARCEL : *Choix de cartes et de mappemondes des XIVe et XVe siècles* (Paris, 1896), pl. II.

[41] Cf. p. 14. Over dit alles, cf. C. VERLINDEN : *Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries* (*Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis*, d. XXXVI, 1958), pp. 1173-1209.

Genuese helpers, die zeer waarschijnlijk een belangrijke rol hebben gespeeld in de ontdekking van die en de vorige periode [42]. Daarenboven is er met de bevolking en kolonisatie van Lanzarote een aanvang gemaakt tussen ± 1370 en 1385. Deze kolonisatie valt dus ettelijke decennia vóor die welke, in hoofdzaak op de Madeira's en de Azoren, zal doorgaan onder Hendrik de Zeevaarder en zijn erfgenamen [43]. In de Canarische archipel is die eerste kolonisatie mislukt zoals ook de pogingen om het Portugese gezag aldaar te herstellen zullen mislukken onder Hendrik de Zeevaarder [44].

We komen aldus tot een merkelijke chronologische wijziging in de zeevaartgeschiedenis. Het feit dat de Madeira's en meer nog de Azoren ontdekt werden in volle 14de eeuw veroudert met ongeveer een eeuw de ontdekking van de terugroute naar het noorden, die eertijds in de Portugese geschiedschrijving bekend stond onder de naam van *volta da Guine*, of terugkeer uit Guinea, wat aantoont dat men daarbij dacht aan de tijd van Hendrik de Zeevaarder en meer in het bijzonder aan de laatste jaren vóor zijn dood in 1460 [45]. Het karveelschip, dat in de 13de-eeuwse Portugese teksten verschijnt als een vaartuig voor visvangst langsheen de kust, heeft zeer sterk de invloed ondergaan van de Italiaanse en vooral Genuese *nave* [46]. Uit de kruising en internationale samenwerking der technieken is het beroemde karveelschip ontstaan dat de ontdekkingen mogelijk maakte. Deze nieuwe scheepstypen zijn het die sedert het midden der 14de eeuw de *volta das Canarias*, mogelijk maakten, die er in bestond ver in zee ten westen van de Canarische eilanden de westelijke passaatwind te gaan opzoeken, wat als natuurlijk gevolg had dat de Madeira's en de Azoren ontdekt werden.

Deze *volta das Canarias* is helemaal niet een kwestie van nautische instrumenten. Het is een kwestie van door de scheepvaart naar schatting bemeesterde winden en van primitieve astronomische scheepvaart. In het noordelijk halfrond, dat hier in aanmerking komt, geeft de hoogte der poolster, met een aanzienlijke benadering, de breedteligging. Wanneer de gezichtseinder helder is, wat vaak gebeurt wanneer de passaat waait, heeft men de nodige tijd om de hoogte te nemen, als de sterren reeds zichtbaar zijn en de horizontlijn nog duidelijk is. Zelfs gedurende de nacht is de gezichtseinder vaak nog vrij precies. Wanneer de hoek vanaf de horizont geen vijftien graden overschrijdt – en dat is het geval in de zone waarover we het hebben – kan de schatting van een verschil van één graad met het blote oog gebeuren door een

[42] SILVA MARQUES : *op. cit.*, d. I, n° 129, p. 146 en n° 159, p. 184.

[43] Cf. *infra* p. 18.

[44] De fragmenten der kaarten die betrekking hebben op de archipels vindt men weergegeven achteraan C. VERLINDEN : *De ontdekking der Canarische eilanden in de 14de eeuw volgens de geschreven bronnen en de kartografie* (*Mededelingen der Kon. Vl. Acad. voor Wetenschappen. Kl. der Wetens.*, d. XX, 1958). Over de Azoren : C. VERLINDEN : *Découverte et cartographie : Les Açores au XIVe siècle* (*Boletim do Instituto Historico da Ilha Terceira*, d. XLI, 1983), p. 17-25.

[45] Over het bereiken van Guinea, cf. infra pp. 22.

[46] R. MAUNY : *Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes antérieures à la découverte portugaise* (Lissabon, 1960), p. 37.

zeeman die er de gewoonte van heeft. Dat is steeds zo geweest en is nog steeds zo voor alle schippers en vissers die naar schatting en zonder astronomische werktuigen varen. Een zeeman van dat type wist dat wanneer men de twee achterwielen van de Wagen van de Grote Beer verlengt, men op de poolster valt. De inclinatie van deze lijn gaf hem een verschil dat overeen kwam met het verschil tussen de positie der poolster en de werkelijke pool. Andere sterren gaven daarenboven aan de zeeman, die bepaalde wegen volgde, controlepunten voor de richting. In de 14de eeuw zijn de betrekkingen met de Canarische archipel veelvuldig geweest, zoals we hebben gezien, en de geleidelijke ontdekking der Madeira's en der Azoren bewijst dat goed bepaalde routes gevolgd werden. De zeevaarders waren sedert eeuwen vertrouwd met de taal van water en wind. Samen met de tekens aan de sterrenhemel die hun primitieve astronomie hun deed ontwaren, liet de verworven behendigheid hun toe tochten te ondernemen waaraan de instrumenten geleidelijk meer mechanische preciesheid toevoegden. Het compas was sedert lang in gebruik en hetzelfde geldt voor de astrolaab [47].

III. Hendrik de Zeevaarder, de archipels en de Noord-Afrikaanse kust

Het is zeker dat niet alleen de Canarische eilanden, maar ook de Madeira's en de Azoren in de 14de eeuw ontdekt werden. In de eerste dezer archipels had een kortstondige Portugese inbezitname plaatsn, in de twee andere is zulks gebeurd onder Hendrik de Zeevaarder. De *Cronica dos feitos notaveis que se passaram na conquista de Guiné por mandado do Infante D. Henrique*, het beroemde panegyrisch geschrift van Gomes Eanes de Zurara [48], heeft, in opdracht van Hendrik de Zeevaarder, de feiten voorgesteld alsof de vaart langsheen de Afrikaanse kust het voornaamste aspect had uitgemaakt van de activiteit van de Infant. We zullen hier onderzoeken of de verhouding tussen wat de Infant bewerkte in de archipels en wat verwezenlijkt werd langsheen de Afrikaanse kust wel degelijk is wat de traditionele historiografie heeft aangenomen onder invloed van de schitterend geschreven kroniek van Zurara.

Laten we beginnen met de archipels.

De onbewoonde eilandengroep der Madeira's werd in 1425 in bezit genomen door de Portugezen João Gonçalves Zarco en Tristão Vaz Teixeira, twee edelen uit het gevolg van prins Hendrik de Zeevaarder [49]. Daarom gaf koning Duarte, die de troon had bestegen in 1433, de eilanden in leen aan zijn broeder de Infant. Hij deed zulks reeds gedurende zijn eerste regeringsjaar door een oorkonde van 26 september

[47] Cf. C. VERLINDEN : *La découverte des archipels de la „Méditerranée atlantique" (Canaries, Madères, Açores) et la navigation astronomique primitive* (*Revista Portuguesa de Historia*, d. XVI, 1976, pp. 105-131).

[48] Recente uitgave in twee delen door de Academia Portuguesa da Historia onder leiding van T. de Sousa Soares (Lissabon, 1978-1981).

[49] F. MACHADO in A. BAIÃO, H. CIDADE en M. MURIAS : *Historia da expansão portuguesa no mundo*, d. I (Lissabon, 1937), p. 276 sqq.

1433 [50]. De eigenlijke kolonisatie nam toen een aanvang, zoals bewezen wordt door een passus van een koninklijke oorkonde van dezelfde datum voor de Orde van Christus, waarvan Hendrik „regedor e governador" was. De koning zegt „agora novamente o dicto iffante per nossa autoridade pobra" [51]. „Pobrar" betekent bevolken, dus koloniseren. „Novamente" onderstreept dat er een eerste poging is geweest bij de inbezitname, acht jaar vroeger, poging die waarschijnlijk mislukte doordat ze maritiem te weinig ondersteund was. Dit zal voortaan niet meer het geval zijn. Hendrik mag nu alle openbare werken ondernemen en grond verlenen.

Op 8 mei 1440 krijgt „Tristão, cavaleiro da minha casa", in een oorkonde van de infant, een deel van Madeira waarvan de begrenzing wordt aangeduid. Deze Tristão is dezelfde als een van de inbezitnemers van 1425. Hij zal het gebied houden van de infant „em justiça e em direito" [52]. Hij zal het mogen overmaken aan zijn oudste zoon of aan de tweede en hun rechtstreekse afstammelingen. Tristão en zijn erfgenamen oefenen in naam van de infant de burgerlijke en strafrechtelijke rechtsmacht uit. Tristão verkrijgt ook het monopolie van de molens in zijn leen. De bevolking is dus merkelijk toegenomen sedert 1433. Dit onderstelt een intense maritieme activiteit. Hetzelfde geldt voor het verlenen van gronden die binnen de vijf jaar moeten ontgonnen worden. Er is een voortdurende toestroming van bevolking, wat alleen verklaart dat het zwaar beboste eiland kon ontgonnen worden. De bewoners mogen het wild geworden vee doden, zowel in het leen waar ze wonen als elders. Er is dus ook vervoer van vee geweest. Wanneer in het eiland zelf tam veem vervoerd wordt moet het vast gehouden worden opdat het geen schade zou aanrichten, wat wijst op een zich vlug ontwikkelende exploitatie en dus ook weer op intens maritiem vervoer.

Op 1 november 1446 krijgt Bartolomeo Perestrello van de Infant een charter voor Porto Santo, insgelijks in de archipel der Madeira's [53]. Deze Perestrello, wiens dochter later Christoffel Columbus huwde, was de zoon van Filippo Pallastrelli uit Piacenza, die zich omstreeks 1385 in Lissabon had gevestigd als handelaar. Zijn zoon had de meer Portugese naam Perestrello aangenomen. Evenals Tristão in 1440 verschijnt Perestrello in 1446 als „cavaleiro da casa" van de Infant. Hij ook moet het eiland – „minha hilha" zegt de prins – besturen „cum justiça e direito". De schenking is erfelijk. Ook hier heeft de leenman het monopolie der molens. Een ander banaliteitsrecht betreft de waterleidingen, die uit planken vervaardigd waren en dienden voor irrigatie. Er waren ook machines (engenho) voor het ontginnen van ijzererts of aders van andere metalen.

Perestrello krijgt de schenking van 1446 als beloning voor zijn werk als kolonisatie-ondernemer [54]. Hij is als zodanig zeer efficient geweest. Toen Alvise da

[50] SILVA MARQUES : *op. cit.*, d. I, n° 256, p. 272.
[51] *Ibid.*, n° 257, p. 273.
[52] *Ibid.*, n° 314, p. 400.
[53] *Op. cit.*, n° 353, p. 449.
[54] „por elle ser o primeiro que por meu mandado a dicta ylha pobrou".

Cà da Mosto, de Venitiaanse medewerker van Hendrik de Zeevaarder's laatste jaren, in 1455 Porto Santo bezocht noteerde hij dat het eiland in zijn onderhoud voorzag wat graangewassen betreft en dat het „abbondante di carne di bovi" was. Het produceerde ook een hars „sangue di drago" dat reeds geexporteerd werd [55]. Dit alles onderstelt een aanzienlijke maritieme activiteit, des te meer daar een oorkonde van 1458 aantoont dat de infant zich verder interesseert voor de veeteelt op Porto Santo en dat de veestapel zich aanzienlijk heeft uitgebreid. Er zijn nu kudden in het ganse eiland [56].

Een charter van 3 mei 1447 betreffende gronden gelegen op Madeira toont dat de leenmannen van de infant zelf weer grond verlenen aan derden [57]. Dit geschiedt met de verplichting te ontginnen. De afbakening ten opzichte van andere reeds toegekende gronden wordt nauwkeurig beschreven, wat wijst op een intense immigratie. De ontginning moet nu gebeuren binnen de 3 jaar. Zulks toont aan dat het rythme van de immigratie nog is toegenomen sedert 1449. Er zijn nu ook notarissen op het eiland om stukken zoals dat van 1447 op te stellen. In 1448 is de economie van Madeira reeds voldoende gevorderd opdat de belastingen die ze opbrengt aan de infant, zouden toelaten Lanzarote in de Canarische archipel te kopen tegen een jaarlijkse rente op deze inkomsten [58]. Dit moet geregeld worden door de beambten van de infant op Madeira.

In 1452 wordt door Hendrik de Zeevaarder een kontrakt afgesloten dat van aanzienlijke economische betekenis was. De infant verleent aan Diogo de Teyve, zijn „escudeiro", het recht een machine op te richten om suiker te fabriceren [59]. Daarmee begint een produktie die de ontwikkeling van Madeira aanzienlijk heeft versneld, zoals Alvise da Cà da Mosto het reeds in 1455 noteert. De maritieme betrekkingen worden daardoor nog geactiveerd en zullen steeds toenemen [60].

Ook vreemdelingen worden nu naar het eiland gelokt. In 1457 heeft een Duitser, Hendrik „cavaleiro de Santa Catarina", een stuk grond bekomen, waarop hij met 7 à 8 landbouwers, misschien ook Duitsers, wijn en suiker produceert. Hij mag ook huizen en een kapel bouwen [61].

De maritieme en economische activiteit op de Madeira's loopt paralleel met die op de Azoren.

Door een diploma van Alfons V van 2 juli 1439 bekomt Hendrik de Zeevaarder de toelating om zeven eilanden van de archipel, waarop hij voorafgaandelijk schapen heeft doen ontschepen, te koloniseren [62]. Het spreekt vanzelf dat zulks ook weer een

[55] R. CADDEO : *op. cit.*, p. 171.
[56] SILVA MARQUES : *op. cit.*, d. I, pp. 548-550.
[57] *Ibid.*, n° 356, p. 453.
[58] *Ibid.*, n° 359, p. 457.
[59] SILVA MARQUES : *op. cit.*, d. II, n° 222, p. 343.
[60] C. VERLINDEN : *Les débuts de la production et de l'exportation du sucre à Madère* (*Miscellanea L. Dal Pane*, Bologna, 1982, p. 301-310).
[61] SILVA MARQUES : *op. cit.*, d. I, n° 423, p. 541.
[62] *Ibid.*, n° 316, p. 401.

aanzienlijke maritieme activiteit veronderstelt. Van 1443 af gaat export van de nieuwe kolonies naar het moederland [63]. Op 2 maart 1450 wordt „a ilha de Jesu Christo", tegenwoordig Terceira, aan „Jacome de Bruges, natural do condado de Flandes" geschonken [64]. De schenker is Hendrik de Zeevaarder en Jacob van Brugge bekomt de „capitania" van het eiland. De bevolking begint nu toe te nemen en dus ook de betrekkingen over zee met het moederland.

Op het einde van zijn leven is Hendrik ook nog heer geworden van vijf der Kaap-Verdische eilanden gevonden door de Genuees Antonio da Noli „em vida do Infante dom Amrrique" zegt een oorkonde van 19 september 1462 [65], wat minder dan twee jaar na de dood van de Zeevaarder op 13 november 1460. Wij zullen op de bedrijvigheid van deze Genuees nog verder terugkomen. Reeds voor hem was de Venetiaan Alvise da Cà da Mosto, die ook in dienst stond van Hendrik, naar de archipel geweest [66]. Met Antonio da Noli is de eigenlijke kolonisatie begonnen.

Ik heb elders aangetoond dat Hendrik de Zeevaarder in wat hij beschouwde als zijn eilandenrijk een van de hoofdaspecten van zijn activiteit zag. Dit moge blijken uit het volgende.

Wanneer men de koloniale privilegies die de Infant verleende zorgvuldig onderzoekt bemerkt men dat hij vaak getracht heeft zijn rechtsmacht, en dus zijn autonomie, ten nadele van het koninklijk gezag uit te breiden [67]. Hij heeft een eigen raad voor zijn eilanden in het leven geroepen [68]. Hij benoemt de ambtenaren van hogere graad, die elders door de koning worden aangesteld. In 1450, in het reeds vermelde diploma voor Jacob van Brugge aangaande Terceira in de Azoren, spreekt hij zelfs van „minha real authoridade como senhor das ilhas". Het adjectief „real" is opvallend en slaat zo niet op een feit, dan toch op een bedoeling. Nog in juli 1460, kort vóor zijn dood, betwist Hendrik de opperste rechtsmacht over twee van de Azoren aan de koninklijke rechtbank [69]. In september is hij ziek. Op 28 oktober laat hij zijn testament opstellen. Nu onderwerpt hij zich volledig aan de koning en verklaart uitdrukkelijk „por que seu he todo o de que faço este testamento" d.i. ook de eilanden die hij voorheen autonoom trachtte te houden. Twee weken na de dood van Hendrik, door een diploma van 3 december 1460, schenkt de koning al de eilanden die de infant bezat aan Dom Fernando, aangenomen zoon van de Zeevaarder. De eenheid van dat bezit wordt aldus erkend, en de autonomie zal, tegen de verwachting van de koning in, voortgezet worden [70].

[63] *Ibid.*, n° 334, p. 425.
[64] *Ibid.*, n° 373, p. 470.
[65] RAMOS COELHO : *Alguns documentos do archivo nacional da Torre do Tombo* (Lissabon, 1892), p. 31.
[66] C. VERLINDEN : *Navigateurs, marchands et colons italiens au service de la découverte et de la colonisation portugaise sous Henri le Navigateur* (*Le Moyen Âge*, 1958), p. 476 sqq.
[67] C. VERLINDEN : *Henri le Navigateur songea-t-il à créer un «État» insulaire ?* (*Revista Portuguesa de Historia*, d. XII, 1969, pp. 281-292).
[68] *Ibid.*, p. 284.
[69] *Ibid.*, p. 287.
[70] C. VERLINDEN : *L'Infant Dom Fernando comme administrateur colonial à Madère, aux Açores et au Cap Vert* (1460-1470). (*Revista da Universidade de Coimbra*, d. 39, 1984, pp. 255-270).

De bedoeling van Hendrik de Zeevaarder om zich een eilandenrijk te verzekeren komt ook uit doordat hij getracht heeft zich te doen gelden in de Canarische archipel, waar ondertussen de Castiliaanse heerschappij zich meer en meer gevestigd had.

Volgens hoofdstuk LXXIX van de Cronica van Zurara zond de infant in 1424 een belangrijke expeditie naar Gran Canaria, die echter mislukte. In feite geldt het hier een koninklijke expeditie, die slecht voorbereid was, zoals ik elders heb aangetoond [71]. In 1434 zond Hendrik – of de koning ? – een expeditie naar een der Canarische eilanden, waarschijnlijk Gran Canaria, die ook weer mislukte en eindigde met een aanval op Lanzarote [72], dat, zoals we gezien hebben [73], tussen ± 1370 en ± 1385 Portugees was geweest. Wat er ook van zij in 1448 heeft Hendrik Lanzarote gekocht tegen een jaarlijkse rente te betalen aan Maciot de Béthencourt, erfgenaam van Jean de Béthencourt de veroveraar voor rekening van Castilië in 1402-1403 [74]. Hendrik heeft in 1450 getracht zich werkelijk meester te maken van Lanzarote maar is daarin niet geslaagd [75]. In 1454 trachtte hij nog andere Canarische eilanden af te kopen van Castiliaanse vazallen, maar ook dit mislukte [76]. De pogingen van Hendrik de Zeevaarder in de Canarische archipel liepen dus alle uit op mislukkingen. Dit belet echter niet dat ze aantonen dat hij ook daar getracht heeft zijn eilandenrijk een zo breed mogelijke basis te geven.

In tegenstelling met de veelvuldige betrekkingen tussen de eilanden van de Infant, onderling en met het moederland, gold het voor Afrika alleen kustvaart met zeer weinig schepen. We zijn daarover uitsluitend ingelicht door de kroniek van Zurara. Van de 97 hoofdstukken van dit werk handelen alleen 7 over de eilanden en dan nog op zeer oppervlakkige wijze. De 90 andere hebben het, met ontelbare bijzonderheden, over de individuele vaarten van de mannen van de Zeevaarder langsheen de kust en vooral over de Moorse en zwarte slaven die ze er weg haalden. Van 1441 tot 1448 waren er dit volgens Zurara 927 [77].

In 1434 was Gil Eannes wat verder dan de onbeduidende Kaap Bojador geraakt, waar tot dan toe de Portugese kustvaart stopte. Het volgende jaar raakte men ongeveer 200 mijl meer naar het zuiden. In 1436 werd de woestijngordel voorbij gestevend en Kaap Blanco, nog 200 mijl verder, bereikt. Tot 1441 waren er geen verdere tochten, maar toen bereikten Antão Gonçalves en Nuno Tristão Rio de Oro en haalden er slaven weg. Van daaruit werd de bocht van Arguim bereikt waar in 1448 een fort werd opgericht dat wat later een basis voor slavenhandel werd. In 1445 was de Senegal een eind opgevaren en in 1447 bereikte Alvaro Fernandes de hoogte van het latere

[71] C. VERLINDEN : *Henri le Navigateur et les Iles Canaries.* (*In Memoriam Teixeira da Mota*, Lissabon, 1987), p. 49.
[72] *Ibid.*, p. 50.
[73] Cf. *supra*, p. 16.
[74] J. DIAS DINIS : *Monumenta Henricina*, d. IX, p. 274.
[75] *Ibid.*, d. XI, pp. 176 sq.
[76] *Ibid.*, p. 243.
[77] Hoofdstuk 96.

Konakry in vroeger Frans Guinea. Toen onderbrak de burgeroorlog in Portugal de ontdekking der kust, die niet hernomen werd vóordat in 1455 de Venetiaan Alvise da Cà da Mosto in de dienst van de Infant trad [78]. Daar deze zich vooral verdienstelijk maakte door de ontdekking van de Kaapverdische archipel, zullen we hier eerst even trachten te bepalen tot waar de kust gevolgd was in 1460, het jaar van de dood van de Zeevaarder.

Van de reis van Pedro de Sintra, die Sierra Leone en Liberia bereikte, heeft Hendrik de resultaten niet meer gekend. Men moet dus de kustvaarten die op zijn bevel werden uitgevoerd vóór Sierra Leone afsluiten, bijgevolg lang vóór het gebied waar de golf van Guinea begint [79]. Dit is van het grootste belang voor het beoordelen van het vaak aan Hendrik toegeschreven plan voor de omzeiling van Afrika. We kunnen echter nu reeds besluiten dat het zeer grote merendeel van de maritieme activiteit van de bemanningen van Hendrik de Zeevaarder gericht was op de eilanden en niet op de Afrikaanse kust. De vooruitgang daarlangs is zeker van groot belang, maar de proportie in de bedrijvigheid is het omgekeerde van wat ze bij Zurara schijnt te zijn. Voor de eilanden geldt de voortdurende heen- en weervaart van talrijke schepen, voor de kust alleen expedities van een of twee karvelen en dan nog met meerdere en soms lange onderbrekingen zoals van 1436 tot 1441, van 1447 tot 1455.

Vóordat we deze paragraaf afsluiten zullen we enige aandacht wijden aan de rol als ontdekkers van de Italiaanse medewerkers van Hendrik de Zeevaarder's laatste jaren, nl. Alvise da Cà da Mosto en Antonio da Noli.

In 1456 werd Cà da Mosto door een storm van de kust verwijderd op de hoogte van Kaap Blanco. Na twee nachten en drie dagen ontdekte hij twee onbekende eilanden. Twee andere werden gezien. Het was een deel van de Kaap-Verdische archipel, nl. de eilanden Santiago, Maio, Boa Vista en Sal, waarvan de Venetiaan de relatieve ligging ten opzichte van elkaar zeer nauwkeurig en correct aangeeft [80]. In 1460 begint de Genuees Antonio da Noli de kolonisatie van Santiago en ontdekt ook Fogo [81]. De zeven andere eilanden werden ontdekt in 1462 door Diogo Afonso, escudeiro van Dom Fernando, opvolger van Hendrik de Zeevaarder [82]. Vanuit Santiago zond Antonio da Noli vóor 1469, datum van het verdrag afgesloten door Alfons V met Fernão Gomes, een karveel langs de kust van Guinea [83]. Dit was het verste punt dat bereikt werd door een gewezen medewerker van Hendrik de Zeevaarder, maar ettelijke jaren na diens dood.

[78] C. VERLINDEN : *Portugiesische und Spanische Entdeckungs- und Eroberungsfahrten* (*Seculum Weltgeschichte*, d. VIII. Die Uberseeische Welt und ihre Erschliessung (Bern, 1959), p. 279-318). Over het begin van de slavenhandel cf. C. VERLINDEN : *Les débuts de la traite portugaise en Afrique (1433-1448)* (*Miscellanea Mediaevalia in memoriam J. F. Niermeyer*, Groningen, 1967, p. 365-377).

[79] D. PERES : *Viagens de Luis de Cadamosto e Pedro de Sintra* (Lissabon, 1948).

[80] CADDEO, *op. cit.*, p. 261.

[81] C. VERLINDEN : *Navigateurs, marchands et colons*, p. 496.

[82] *Ibid.*

[83] C. VERLINDEN : *Antonio da Noli et la colonisation des Iles du Cap Vert* (*Miscellanea Storica Ligure*, d. III, 1963), p. 136.

IV. Van de Golf van Guinea tot aan de Evenaar

Wat Hendrik nog geweten heeft van de Kaap-Verdische archipel kon hem niet toelaten aan de omvaart van Afrika te denken. Nochtans heeft men de beroemde pauselijke bul van 1455 (8 januari, Romanus Pontifex, van Nicolaas V) in die zin willen interpreteren. Merken we eerst al op dat deze bul valt vóór de ontdekking in 1456 van de Kaap-Verdische archipel, het meest verwijderde gebied waarmee Hendrik bekend werd. Hij kon dus onmogelijk denken aan een omvaart van Afrika vermits de Golf van Guinea nog niet bereikt was, waar de kust naar het oosten ombuigt. Wat de bul zegt over de „meridionales et orientales plagas" en over de „Indos" is zuiver rhetorisch en heeft, in 1455, niet de minste concrete betekenis. Waarom het eigenlijk gaat heeft Ch. M. de Witte zeer goed gezien in zijn reeks studiën over „Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au XVe siècle" [84]. De bul eindigt met „l'interdiction stricte à tous les fidèles sous peine d'excommunication ou d'interdit d'enfreindre le monopole du Portugal ou de le troubler de quelque manière que ce soit dans ses possessions et la poursuite de sa conquête", besluit deze geleerde. We weten tot waar deze inbezitname toen reikte en meer kon toen niet bedoeld zijn.

Koning Alfons V heeft na de dood van Hendrik de Zeevaarder geen belang meer gesteld in de verdere verkenning der Afrikaanse westkust totdat in 1469 het verdrag met Fernão Gomes werd afgesloten [85]. Dit deed echter wel zijn broeder Dom Fernando, de aangenomen zoon van Hendrik, die in 1466 voor zijn kolonisten op Santiago in de Kaap-Verdische archipel het recht had bedongen met gans Guinea betrekkingen te onderhouden [86]. We vernemen door een diploma van 1472 dat Antonio da Noli, die kapitein was van Santiago, Gomes in Guinea was voorafgegaan. Voortaan wordt hem verboden daarheen te varen [87].

Onder Fernão Gomes boekte de verkenning der kust aanzienlijke vooruitgang, zonder dat daarbij de koning een eigenlijke rol speelde, wat misschien wel het geval was voor de nochtans zeer jeugdige kroonprins, de latere koning João II. Gomes, zelf een groothandelaar die te Lissabon bleef, gebruikte uitstekende kapiteins. De eerste drie daarvan, Soeiro da Costa, João de Santarem en Pero de Escobar stevenden steeds meer oostwaarts langs de kust van Guinea totdat, in de eerste dagen van 1471, het punt bereikt werd waar een tiental jaren later São Jorge da Mina, de goud- en slavenhaven van latere tijd, werd gesticht [88]. Fernando Po zette de verkenning der kust van Guinea voort en ontdekte het eiland dat nog steeds zijn naam draagt [89]. De laatste twee kapiteins van Gomes, Lopo Gonsalvez en Ruy de Sequeira, overschreden de

[84] *Revue d'histoire ecclésiastique* 1953 tot 1958, vooral 1956, p. 430.
[85] Cf. infra pp. 23.
[86] A. J. Dias Dinis : *Estudos Henriquinos*, d. I (Coimbra, 1960), p. 483.
[87] *Op. cit.* pp. 495 sqq.
[88] G. Hamann : *Der Eintrilt der südlichen Hemisphäre in die Europäische Geschichte* (Wenen, 1968), pp. 86 sq.
[89] *Ibid.*, p. 92.

evenaar [90]. Deze overgangsperiode eindigt met het laatste jaar van het contract van Gomes in 1474.

Tot 1481, eerste jaar van de regering van de buitengewoon krachtdadige João II, werd niets meer ondernomen, maar nu volgden de belangrijke feiten zich ononderbroken op, zodat de periode die nu begint de grootste in de geschiedenis van de aanvang van de Portugese maritieme expansie mag heten.

In het begin van 1482 werd São Jorge da Mina tot een belangrijke basis gemaakt voor het voortzetten der ontdekkingen in zuidelijke richting langsheen de West-Afrikaanse kust bezuiden de Golf van Guinea.

In 1482-84 valt dan Diogo Cão's eerste reis. Vanaf de door de laatste kapiteins van Gomes bereikte punten verliep deze reis in niet alleen geografisch maar ook nautisch onbekend gebied. Tot daartoe hadden stromingen en winden steeds de Portugese ontdekkingen vergemakkelijkt. Reeds van de Portugese kust af voert een gunstige stroming naar Noord-West Afrika. Langs de kust van Marokko en Mauritanië voert dan de Canarische stroming naar het zuiden en brengt de zeilschepen bijna vanzelf tot Kaap Verde en het begin van de Golf van Guinea. Men ziet dus dat de verkenning van Afrika's westkust onder Hendrik de Zeevaarder door deze stromingen begunstigd en vergemakkelijkt werd, terwijl, zoals hoger aangetoond, het terugkeren vanaf de Canarische eilanden versneld werd door de passaatwind die, reeds veel vroeger, de ontdekking van de Madeira's en de Azoren in de hand werkte. Ook langsheen de kust van de Golf van Guinea hielp een West-Oost-stroming de scheepvaart, terwijl in open zee een tegenovergestelde stroming de terugtocht makkelijker maakte. Ten zuiden daarvan waren de problemen groter. De Benguela-stroming gaat in noordelijke richting langsheen de kust die in zuidelijke richting moest verkend worden. Er was wel een noord-zuidelijke stroming in open zee, maar dat moest eerst ontdekt worden. Daarenboven speelden windstilten een aanzienlijke rol [91].

V. Het toppunt onder João II

Het eerste belangrijke resultaat van de eerste reis van Cão was de ontdekking van de monding van de Congo-stroom, waar, waarschijnlijk op 23 april 1483, een gedenkzuil of padrão werd geplaatst [92]. Daarna werd de kust van Angola gevolgd tot Mossamedes – of althans tot de plaats die thans zo heet – dat nog in augustus van hetzelfde jaar bereikt werd [93]. Een oostwaartse geringe ombuiging van de kust werd daar door Cão verkeerdelijk geïnterpreteerd als een mogelijke toegang tot de oostkust van Afrika via het, verkeerd gelocaliseerde, zuidelijke uiteinde van dat vasteland. Dit

[90] *Ibid.*, p. 100.
[91] G. SCHOTT : *Geographie des Atlantischen Ozeans* (Hamburg, 1926), pp. 144 sqq., 169 sqq., 218 sqq.
[92] HAMANN : *op. cit.*, p. 160.
[93] *Ibid.*, pp. 167, 171.

gaf aanleiding tot de terugkeer naar het noorden en het moederland. De sprong naar het zuiden in één enkele reis was geweldig geweest. Men merkt dat het rythme der ontdekking onder João II zeer veel sneller is dan onder Hendrik de Zeevaarder en zelfs onder Gomes, niettegenstaande grotere problemen zowel op nautisch gebied als wat de afgelegde afstanden betreft.

Zoals de Oração van 11 december 1485 van de Portugese gezant Vasco Fernandes de Lucena aan paus Innocentius VIII het voorstelt dacht men in Portugal nu het „Prassum promontorium" van Ptolemaeus bereikt te hebben dat de Indische Oceaan van de Atlantische moest scheiden [94]. Om dit voorbij te streven werd de tweede reis van Diogo Cão voorbereid. Gedurende deze tweede reis bereikte deze grote zeevaarder een punt enigzins ten zuiden van Lüderitz-Baai in Namibië, zoals de kaart van Henricus Martellus Germanus (1489) aantoont [95]. Deze laatste bron zegt ook in een opschrift dat Cão daar stierf, wat bevestigd wordt door het proces-verbaal of „parecer" van de commissie van zeevaartkundigen die te Badajoz vergaderde in 1524 voor het vastleggen van de grenslijn tussen Portugese en Spaanse bezittingen vooral in de Molukken [96].

De expeditie was terug in Portugal zonder haar leider, waarschijnlijk in het voorjaar van 1486 [97]. Het is inderdaad omtrent het midden van dat jaar dat João II de beslissingen begint te nemen die van 1487 het belangrijkste jaar in de geschiedenis van de aanvang van de Portugese maritieme expansie zullen maken. De koning laat nu in drie richtingen zoeken naar de zeeweg naar Indië. Nog nooit was een dergelijke breedte van visie aan de dag gelegd.

De ontgoocheling die de mislukking van de tweede reis van Cão bij de koning had verwekt was er de rede van dat hij zich opnieuw ging interesseren aan de idee die Columbus vruchteloos aan zijn hof had verdedigd, nl. Indië langs het westen te bereiken. Maar dit was slechts een aspect van de buitengewone rijkdom aan concepten die toen bij João II opgingen. Terzelfdertijd besloot hij de poging van Cão weer op te vatten en dit leidde tot de expeditie van Bartolomeu Dias, die Kaap de Goede Hoop zal omzeilen, terwijl een andere missie, op mohamedaanse schepen, de Afrikaanse oostkust zal volgen in zuid-noordelijke richting, na ook Indië te hebben aangedaan. Dit alles overtrof geweldig al wat de Portugezen onder Hendrik de Zeevaarder en Fernão Gomes hadden ondernomen en maakt van João II de grootste figuur in de geschiedenis van de Portugese maritieme expansie, waarvan de evolutie aldus in een nieuw licht komt te staan.

We zullen eerst aandacht schenken aan de poging in westelijke richting. Op 24 juli 1486 bekrachtigt koning João II een twaalf dagen vroeger afgesloten contract

[94] A. Fontoura da Costa : *As portas da India em 1484* (Lissabon, 1936), pp. 63 sqq.

[95] Hamann : *op. cit.*, p. 248.

[96] Navarrete : *Colección de los viajes*, d. II (Madrid, 1825), pp. 343 sqq.

[97] De ganse chronologie van de tweede reis van Cão is tot nog toe onduidelijk. Cf. infra over de afsluiting van het contract van 24 juli 1486 dat bedoeld was als eerste poging om de ontgoocheling na de reizen van Cão goed te maken.

tussen Fernão Dulmo (Ferdinand van Olmen) [98] en Johan Afonso do Estreito, een rijke kolonist op Madeira. De eerste, die begiftigde kapitein was op Terceira in de Azoren, heeft aan de koning verklaard „como elle nos (d.i. aan de koning) queria dar achada huãa grande ylha ou ylhas o terra firme per costa que se presume ser a ylha das Sete Cidades, e esto todo aa sua propria custa e despesa" [99]. Nu speelt dit eiland der Zeven Steden een rol in de voorstellen die Columbus aan koning João II had gedaan voor het bereiken van Indië langs het Westen, en wel vóordat hij op het einde van 1484 of het begin van 1485 [100] Portugal verliet nadat zijn voorstel was afgewezen. Dit eiland moest de eerste pleisterplaats zijn op de westelijke weg naar Indië. Koning João zou zich voor deze route niet meer hebben geïnteresseerd indien de tweede reis van Cão de Indische Oceaan had bereikt, zoals verhoopt was.

De reis van Olmen en Estreito werd inderdaad ondernomen en wel vóór maart 1487 [101]. Ze mislukte echter, hetgeen voor gevolg had dat João II nog eens beroep deed op Columbus, die zich in Spanje bevond. Deze kwam naar Portugal, maar was er getuige van de terugkomst van Bartolomeu Dias in december 1488 na zijn geslaagde omzeiling van Kaap de Goede Hoop [102]. De zuidoostelijke weg naar Indië lag dus open, des te meer daar de oostkust van Afrika ondertussen verkend was geworden, maar op Arabische schepen, door Pero da Covilhão. Voor Columbus was er natuurlijk in Portugal geen kans meer weggelegd. Zijn terugkeer naar Spanje zou leiden tot zijn afvaart in westelijke richting en de ontdekking van Amerika – en natuurlijk niet van Indië ! – in 1492.

Voor Portugal was het beslissende moment de zending van Pero da Covilhão, ook in 1487, het jaar der grote initiatieven van koning João II [103].

Schier al wat bekend is over Pero da Covilhão komt uit het verhaal van Pater Francisco Alvares over een Portugees gezantschap naar Abessynië in de jaren 1520-27 [104]. Covilhão werd namelijk, na zijn reizen naar Indië en Oost-Afrika, gevangen gehouden door de negus. Hij vertelde zijn lotgevallen aan Francisco Alvares, kapelaan van het hoofd van de zending van 1520. Hij was page geweest aan het hof van Alfons V van Portugal en diende later João II. Hij kende Arabisch want hij was koninklijk agent geweest in Tlemcen en Fez in Noord-Afrika. Samen met

[98] C. VERLINDEN : *Een Vlaamse voorloper van Columbus : Ferdinand van Olmen* (1487) (*Tijdschrift voor Geschiedenis* 1961, p. 506-516).

[99] RAMOS COELHO : *Alguns documentos do archivo nacional da Torre do Tombo* (Lissabon, 1892), p. 58.

[100] J. MANZANO : *Cristóbal Colón. Siete años decisivos de su vida.* 1485-1492 (Madrid, 1964), pp. 21 sqq.

[101] C. VERLINDEN : *Een Vlaamse voorloper, loc. cit.*

[102] C. VERLINDEN : *Christophe Colomb et Barthélemy Dias* (*Acedemia das Ciencas de Lisboa. Instituto de altos estudos*, Nova Serie, Fasc. VI, Lissabon, 1979).

[103] C. VERLINDEN : *La signification de l'année 1487 dans l'histoire de la découverte et de l'expansion portugaises* (*Revue d'histoire économique et sociale*, t. XLII, 1964, pp. 485-498).

[104] Engelse vertaling van LORD STANLEY OF ALDERLEY : *Narrative of the Portuguese Embassy to Abyssinia during the years 1520-27 by Father Francisco Alvarez* (Hakluyt Society, 64, Londen, 1882), pp. 177 sq., 254 sq., 265 sq., 289, 350.

Afonso de Paiva werd hij door koning João belast het land van Pape Jan, d.i. Abessynië, te bereiken en vooral de plaatsen van herkomst van de specerijen te lokaliseren. Hij moest ook de Arabische handelsrouten langsheen de oost-kust van Afrika volgen om te onderzoeken in hoeverre zij door de Portugezen zouden kunnen bereikt worden in aansluiting met de vorderingen die ze gemaakt hadden langsheen de zuid-westelijke kust van Afrika en weldra voorbij Kaap de Goede Hoop.

Op 7 mei 1487 vertrokken Covilhão en Paiva uit Santarem, terwijl Bartolomeu Dias Lissabon verliet in augustus van datzelfde jaar en aldus de tocht ondernam die de zuidpunt van Afrika zou overschrijden. De eerste twee hadden een wereldkaart bij naar het type van die van de Venetiaanse van Fra Mauro uit 1460, die hun enige inlichtingen bezorgde over Abessynië, Oost-Afrika en een deel van de Indische Oceaan [105].

Een Portugees schip bracht Covilhão en Paiva naar Egypte, waar ze eerst moeilijkheden hadden met de douanediensten in Alexandrië, maar zich daarna, vermomd, konden aansluiten bij een karavaan die naar Arabië trok. Zij gingen aldus overland tot aan het schiereiland Sinaï en vandaar per schip naar Aden. Paiva vertrok vandaar naar Abessynië, dat hij niet bereikte daar hij onderweg overleed. Covilhão integendeel voer naar Indië op een Arabisch schip, tien jaar vóór Vasco da Gama, en bezocht er Cananor, Calicut en Goa, de latere hoofdstad van Portugees Indië. Van Aden naar Cananor was hij in één maand tijd aan boord van dat Arabisch schip gezeild. Hij leerde aldus het mechanisme van de moesson kennen, des te meer daar hij van uit Indië de Oceaan weer overstak naar de Afrikaanse kust en deze bereikte op de hoogte van Sofala op ongeveer 800 mijl van Kaap de Goede Hoop, d.i. slechts een paar honderd mijl boven het meest noordelijke punt dat Dias op de Afrikaanse oost-kust aandeed.

Hij volgde daarna de Afrikaanse kust van de Indische Oceaan en daarna van de Rode Zee. Van Suez begaf hij zich naar Cairo, waar hij Josef van Lamego en Abraham van Beja ontmoette, twee Portugese Joden die hem een brief van koning João brachten, waarin er werd op aangedrongen dat hij nog naar Ethiopië zou gaan, dat Paiva niet had kunnen bereiken en vanwaar hij niet meer naar Portugal kon terugkeren omdat hij er de toelating niet voor bekwam van de negus, de Pape Jan van de middeleeuwse traditie. Voorheen was hij echter nog naar Ormuz op de Perzische Golf geweest, waar de zeeweg van uit Indië aansloot bij de landweg naar de Levant. Hij had aldus al de plaatsen bezocht die later onder Almeida en Albuquerque de basissen van de Portugese macht in de Indische Oceaan zouden worden, nl. de havens op de Afrikaanse oost-kust, Aden en Ormuz in zuid-westelijk Azië, Calicut en Goa in Indië.

Hij stelde in Caïro een rapport op voor koning João dat naar Portugal gebracht werd door Josef van Lamego, die in deze laatste stad schoenmaker was geweest. Alvares, die dit alles verhaalt, vat aldus deze brief samen : „E loguo hi escreveo pelo

[105] G. CRONE : *Fra Mauro's representation of the Indian Ocean and the eastern islands* (*Studi Colombiani*, d. III, Genua 1952).

iudeu çapateiro de Lamego em como tinho descoberto a canella e pimenta na cidade de Calecut, e que ho cravo vinha da fora, mas que tudo se ali averia, e que fora nas ditas cidades de Cananor, Calicut e Goa, tudo em costa, e que pera esto se poderia bem navegar polla sua costa e mares de Guine, vindo demandar ha costa de Çofala em que elle tambem fora, ou huma grande ilha a que os mouros chamam a Ilha da Lua. Dizem que tem trezentas legoas de costa e que de cada huma destas terras se poderia tomar a costa de Calecut" [106]. Covilhão had dus kunnen vaststellen dat men kaneel en peper in Calicut kon kopen en dat de kruidnagels van verder kwamen. Hij deelde insgelijks aan de koning mede dat Sofala, waar hij geweest was, of anders het Maaneiland (Madagascar), konden bereikt worden vanuit de west-afrikaanse kust waarmee de Portugezen bekend waren. Vanuit Sofala of Madagascar kon men dan Calicut bereiken.

Het gold nu dit programma te verwezenlijken. In het eerste deel daarvan slaagde Bartholomeus Dias, in het tweede en laatste Vasco da Gama.

In augustus 1487 verliet Bartholomeus Dias Lissabon met twee karvelen en een klein proviandschip. De nautische kennis volstond nu om van Kaap Palmas rechtstreeks naar de monding van de Congo te varen zonder de kust te volgen. Na Lüderitz, reeds vermeld in verband met Diogo Cão, werd Dias van zijn koers gejaagd en omzeilde hij Kaap de Goede Hoop zonder het te weten. Daarna landde hij op ongeveer twee honderd mijl ten oosten van de Kaap in de Mossel Baai en stelde de oostwaartse richting van de kust vast, die hij daarna volgde in noord-oostelijke richting in de Indische Oceaan waar hij de monding bereikte van de Grote Vis Rivier. De bemanning sloeg toen aan het muiten en Dias moest noodgedwongen terugkeren. Gelukkig voor hem zag hij toen de Kaap, die hij Stormenkaap heette, wat door koning João II in Lissabon na de terugkeer in 1488 tot Kaap de Goede Hoop werd omgevormd [107].

Aldus kreeg Dias in Portugal de roem die Cão niet was toegekomen, alhoewel in de tijd tussen Fernão Gomes en Dias de grootste vorderingen door Cão waren gemaakt, die werkelijk de reus is geweest van de Afrikaanse ontdekking. Wat er ook van zij João II wist nu dat de wereld van de Indische Oceaan was bereikt waarover de brief van Covilhão hem inlichtte. De basis voor het bereiken van Indië was gelegd en wel door de beslissingen van de koning in het jaar 1487. De beslissende reis van Vasco da Gama was nu mogelijk. Zij ging echter slechts door tien jaar later en koning João II was ondertussen overleden in 1495. Hoe komt het dat gedurende de laatste jaren van de regering van deze tot daartoe zo krachtdadige koning niets werd ondernomen in de nu bereikte Indische Oceaan ?

De eerste zeven jaar van de regering van João II hadden een reusachtige vooruitgang van de ontdekking meegebracht. De laatste zeven werden beheerst door

[106] Cf. Conde DE FICALHO : *Viagem de Pedro de Covilhan* (Lissabon, 1898), pp. 108 sq. en A. CORTESÃO : *O mistério de Vasco da Gama* (Coimbra, 1973), pp. 91-98.
[107] E. AXELSON : *South East Africa 1488-1530* (Londen, 1940), pp. 12 sqq.

de politiek in Portugal zelf en in hoofdzaak door de slechte verhouding met Castilië. De weg naar Indië lag open, maar werd niet gevolgd vóór de regering van João's opvolger Manuel de Gelukkige. Onder João II was de hoge Portugese adel niet betrouwbaar. Het opnemen van duizenden uit Spanje verdreven Joden stelde problemen. De kroonprins stierf ; een onwettige zoon kon hem niet vervangen. De koning zelf werd ziek en stierf op veertigjarige leeftijd in 1495. In zijn korte regering was echter alles mogelijk geworden wat betreft de Portugese maritieme expansie in de Indische Oceaan. In de Atlantische Oceaan bekwam João II nog door het verdrag van Tordesillas (1494) dat Brazilië in Portugees gebied kwam te liggen. Niemand heeft in de geschiedenis der Portugese expansie zo veel verwezenlijkt als hij.

VI. Vasco da Gama

De reis van Vasco da Gama was de eerste voorname verwezenlijking van de regering van koning Manuel (1495-1521).

Wat was het probleem dat zich nu nog stelde ? Eigenlijk kende men nu enerzijds de oost-kust van Zuid-Afrika tot aan de Grote Vis Rivier en daarna weer vanaf Sofala in noordelijke richting, terwijl men ook wist dat vanuit deze laatste strook Indië traditioneel door de Arabische scheepvaart bereikt werd. Men moest dus eerst herdoen wat Dias had gedaan, daarna het in verhouding korte kustgebied tussen het meest noordelijke door hem bereikte punt en Sofala verkennen, en eindelijk de nodige inlichtingen – en zo mogelijk leiding – bekomen om de overvaart naar Indie mogelijk te maken.

De inlichtingen van Pero da Covilhão schijnen het Portugese hof bereikt te hebben in 1491 [108]. Het jaar nadien was Columbus in de Antillen en bij zijn terugkomst in 1493 begonnen onmiddellijk de onderhandelingen tussen Portugal en Spanje die leidden tot het verdrag van Tordesillas (7 juni 1494). Op 25 oktober 1495 stierf koning João II. Misschien heeft de snelle opeenvolging van al die feiten ook wel iets te maken met het uitblijven van een beslissende tocht naar Indië. Dat er ondertussen toch wel voorbereidingen waren voor een dergelijke tocht is niet onmogelijk [109]. Het is ook niet onmogelijk dat een of meer pogingen werden gedaan om Sofala te bereiken en zelfs dat Vasco da Gama daarbij betrokken was [110].

Wat er ook van zij de vloot die Indië zou bereiken verliet Lissabon op 8 juli 1497 onder bevel van Vasco da Gama. Tot de Kaap-Verdische archipel werd de kust gevolgd, maar vandaar af toonden de loodsen, die onder de beste medewerkers van Cão en Dias waren gekozen, wat de Portugese nautiek toen vermocht. Van 3 augustus tot 4 november werd geen land gezien en men ging slechts aan wal op 130 mijl ten noorden van Kaap de Goede Hoop in de baai van Sint Helena in het land der

[108] A. Cortesão : *O mistério*, p. 97.
[109] *Ibid.*, pp. 167-172.
[110] Id. pp. 177-187.

Hottentotten. Daarna werd de Kaap voorbijgestevend en werd de Zambezi-monding bereikt, waar een maand rust werd genomen. Op 2 maart 1498 was Gama te Mozambique en op 15 april te Malindi [111].

Daar werd een loods in dienst genomen die de vloot dwars door de Indische Oceaan rechtstreeks naar Indië zou voeren terwijl tot hiertoe, in Zuid-West en Zuid-Oost Afrika, meestal de kust werd gevolgd uitgenomen in het gebied van Sofala, waar de nautische moeilijkheden misschien wel waren bekend geraakt door de hoger vermelde mogelijke verkenningen helemaal op het einde van de regering van João II.

Wie was deze loods ? De *De Asia*, dec. I, boek IV, hoofdst. VI van João de Barros noemt hem *Malemo Cana*, wat twee andere kroniekschrijvers, nl. Fernão Lopes de Castanheda en Damião de Goes [112], verlengen tot *Canaqua. Malemo* is het arabisch mu'allim wat in het nautisch arabisch „meester der vaart" of loods betekent. Canaqua = Kanaka is ontleend aan het tamil van Zuid-Indië en betekent wiskundige of astronoom. In zijn boek over de Indische Oceaan zegt Duarte Barbosa, de schoonbroer van Magellaan, dat de Indische kooplui en zeevaarders altijd de Kanaka raadpleegden bij het plannen van hun reizen. In twee arabische bronnen, nl. de Al-bark al-Yamani van Kutb ad-din en de Muhit van Sidi Ali [113] vernemen we dat de Malemo Canaqua van Vasco da Gama Ibn Madjid was, „de meest geloofwaardige der loodsen en der zeevaarders op de westkust van Indië", zoals de laatst genoemde bron zegt.

Het arabisch hs. 2292 van de Bibliothèque Nationale te Parijs bevat 19 traktaten van Ibn Madjid. Met een ander hs. te Damascus en een te Leningrad konden 35 nautische verhandelingen van Ibn-Madjid geïdentificeerd worden, gedagtekend van 1460 tot en met 1494-95 [114]. De inlichtingen over de moessons, over de lokale winden, over de kustvaart en de vaart in volle zee naar Indië die daarin voorkomen, zijn zeer degelijk.

Met Ibn Madjid bereikte de vloot van Vasco da Gama zonder moeite en in minder dan vier weken Calicut. Maar, eens aan land, had Vasco da Gama al zijn diplomatiek talent nodig. Op 9 september 1499 bracht de admiraal de eerste lading specerijen te Lissabon aan wal. Op het gebied van de ekonomische geschiedenis ligt zijn verdienste, eerder dan op dat van de maritieme geschiedenis, waarin anderen, en groteren, hem waren vóór geweest en zijn werk hadden mogelijk gemaakt.

* * *

Uit het onderzoek dat voorafgaat blijkt dat de Portugese maritieme expansie begint vóór Hendrik de Zeevaarder door toedoen van de Genuese zeelui die in dienst

[111] A. Baião : *Diario da viagem de Vasco da Gama* 2 d. (Porto, 1945).

[112] C. Verlinden : *Vasco da Gama in het licht van zijn Portugese en Arabische voorgangers* (*Mededelingen Kon. Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Kl. der Letteren*, d. XIX, 1957, nr. 4), p. 16, n. 3 en 4.

[113] *Ibid.*, pp. 19 sq.

[114] T. A. Chumovsky : *Tres roteiros desconhecidos de Ahmad Ibn-Madjid, o piloto arabe de Vasco da Gama* (Lissabon, 1960) en Costa Brochado : *O Piloto arabe de Vasco da Gama* (Lissabon, 1959).

van Portugal stonden. In de 14de eeuw reeds werden de Canarische eilanden, de Madeira's en de Azoren ontdekt, terwijl de eerste eilandengroep reeds kortstondig voor rekening van Portugal gekoloniseerd werd. Hendrik de Zeevaarder is meer de kolonisator van de eilanden, dan de ontdekker der Afrikaanse kust die zijn kapiteins slechts volgden tot de aanvang van de Golf van Guinea, terwijl het eilandenrijk de hoofdbekommernis van de Infant was, wat ook de welsprekende Zurara daarover moge geschreven hebben. In de Golf van Guinea was de tijd van de koopman-monopolist Fernão Gomes gekenmerkt door aanzienlijke vooruitgang der ontdekking zowel langs de kust als voor de eilanden. De grote sprong naar het zuiden had plaats onder João II en 1487 was het sleuteljaar der ontdekking, waarin, na Cão, Dias en Covilhão de weg naar de Indische Oceaan openlegden. Met de Vlaming Van Olmen werd dat zelfde jaar, de westelijke weg naar Indië opgegeven, die echter Columbus, voor rekening van Spanje en zonder dat hij het wist, wat later naar Amerika voerde. Alles werd voor Portugal mogelijk onder João II, de hoofdfiguur meer dan Hendrik de Zeevaarder, in de vroege geschiedenis der Portugese maritieme expansie. Vasco da Gama verschijnt, in het licht van zijn voorgangers en wegens de hulp van Ibn Madjid, als een minder grote figuur dan Dias en vooral Cão, beide medewerkers van João II.

OWNERSHIP IN EAST INDIA COMPANY SHIPPING : PRUSSIA, SCANDINAVIA AND THE AUSTRIAN NETHERLANDS IN THE 18th CENTURY *

BY

C. KONINCKX

24491

Where the 17th and 18th centuries are concerned, the practice of fitting out ships for long-distance trade is best exemplified in the numerous East and West India companies. Particular attention will be given here to the 18th-century East India companies and will, furthermore, be focused primarily on the companies set up in the Austrian Netherlands, in Prussia and Scandinavia.

To justify this choice, we recall that until now considerable interest has been shown in the large companies in England, France or Holland, far less interest in the smaller ones. This has meant that generalizations have been arrived at that have obscured genuine differences. We have chosen to concentrate on the 18th century, because in that very period each and every maritime power could boast the existence of at least one company for trade with the Far East. Accordingly, comparison of well-known with less well-known types of shipowning companies within a single period will prove all the more revealing. Nevertheless, it would be a mistake to regard the smaller companies as being of no importance. In their own national context, such companies were not infrequently lasting and successful business ventures.

The Swedish East India Company was first established in 1731 for a 15-year period, which, at its expiration, was renewed four more times. The company remained in existence until 1813 [1]. The Danish East India Company, which had come into being as early as the 17th century, was reorganized in 1732, the charter granted for a period of 40 years being renewed in 1772. This company was active until the early 19th century [2].

* I am deeply indebted to Dr. E. J. Lee for translating the present text.

[1] C. KONINCKX, *The first and second charters of the Swedish East India Company (1731-1766). A Contribution to the maritime, economic and social history of Northwestern Europe in its relationships with the Far East.* Courtray, 1980, pp. 39-66.

[2] K. GLAMANN, *The Danish East India Company.* In : *Sociétés et Compagnies de Commerce en Orient et dans l'Océan Indien. Actes du 8e Colloque international d'histoire maritime (Beyrouth, 5-10 septembre 1966).* Edited by M. Mollat, Paris, 1970, pp. 471-479.

The Ostend and Prussian Companies were of somewhat shorter duration. In 1722 the Imperial and Royal East India Company was formed in the Austrian Netherlands. Under pressure from envious competitors, chiefly the English East India Company and the Dutch United East India Company, it stopped trading in 1727 and as early as 1737 was dissolved once and for all. Nonetheless, the so-called 'Ostend' Company had, in this remarkably short space of time, built up a very brisk merchant trade. This official company had a large number of precursors between the years 1714 and 1723, the so-called 'separate' expeditions [3].

In Prussia, King Frederick II incorporated an Asiatic Company in 1751 to trade with China and a second one in 1753 for the Bengal trade [4]. Both, however, were short-lived.

In any event, all these companies are of interest in the present context, because studying their organization yields numerous insights into the way in which they were structured and functioned. They certainly provide us with just as many departures from the traditional organization, with which we are already familiar from work on established competitors. Moreover, such a study makes it possible to observe and understand the evolution of shipowning in companies of the East India company type.

§ 1. Organization of shipowning before the company era

Before broaching the principles of shipowning within the company context, we are obliged to go back into its early history in order to distinguish its essential characteristics at a previous stage and thereafter to trace them within the framework of the East India companies.

In the most basic form, the *builder* and *owner* of a ship were one and the same person. Furthermore, the owner was also *master* of his ship. In the course of time, this threefold function was to split up ; *shipbuilder* and *shipowner* became two distinct occupations. It was to take some time before the owner handed over command of his ship. This is not to overlook the fact that, in the meantime, he also acted as *merchant* and *freighter.*

Just as *shipbuilding* and *shipowning* became separated, as a result of growing specialization in shipbuilding techniques, so too *command* and the function of *merchant* became dissociated from ownership as a result of developments in merchant shipping. Voyages of discovery had broadened the horizons of the maritime world in all respects. Travelling to far-off regions meant longer sea journeys. For the *shipowner-master* it became increasingly difficult to look after business interests effectively at home, at sea and abroad. The longer the voyage, the more vigorous were the attempts to increase the profitability of each vessel ; that is, bigger ships were built,

[3] J. BAELS, "*De Generale Keizerlijke en Koninklijke Indische Compagnie gevestigd in de Oostenrijkse Nederlanden" genaamd, de Oostendse Compagnie.* (Ostend, 1972), p. 22-55.

[4] V. RING, *Asiatische Handlungscompagnien Friedrich des Grossen. Ein Beitrag zur Geschichte des preussischen Seehandels und Aktienwesens.* Berlin, 1890.

ships that had to be fast under sail, too. Bigger ships needed larger crews and were more complicated to handle, which in turn called for a higher degree of expert knowledge of *command.* In other words, actual business activities became of secondary importance to the *shipowner.* Nevertheless, in all cases where the shipowner 'hired out' his ship – or, more precisely, the ship's cargo space – he still carried on a limited amount of business on his own account. Even though this small-scale trading would decrease with time, it would never disappear altogether. "Pacotille", privilege-money and exemption from duty for those on board are relics of this.

The demand or need for more skill in command was also to bring about a division between *master* and *shipowner.* Following this separation of functions, ownership was no longer tied to command.

Naturally, not all the various types of ownership evolved in exactly the same way. A merchant, for instance, could be the owner of one or more ships, command of which was delegated to one or more masters. The shipowner was not necessarily an individual ; it could just as well be an institution, e.g. an ecclesiastical institution like an abbey [5]. Shared ownership of a vessel was also possible. An obvious advantage of the *partner-ownership* system was that risk could be spread, a feature that was highly attractive to those with less capital behind them.

It is, in fact, within the partner-ownership system that we perceive the ownership function more clearly. Indeed, the term "shipowning company" was to be applied to the grouping of ship's fitters-out. And yet within the group further delegation was to take place ; to one of the partners, the main fitter-out, or to an outsider, a commission agent. This person's task was to see to the carrying out of all fitting-out activities.

In the partner-ownership system, the owner's share could change hands through being inherited or sold, the sale taking place by private contract or by auction. But this implied that besides the capital represented by the share, a certain amount of ready cash also had to be available. This cash in hand included the financial means required to fit the ship out in the most literal sense of the word ; the vessel needed to be equipped with everything normally figuring on a ship's inventory, victuals had to be purchased, wages paid, not to mention all manner of port dues and incidental expenses. In addition, the cash included yet another sum with which to take on cargo and to trade.

We have already touched on the fact that partner-ownership aroused interest among those with less capital at their back. Besides merchants or traders, we also find in this group artisans directly or indirectly involved in the world of shipping : sailmakers, ropemakers, coopers, smiths, even shipbuilders. In short, whereas in the early stages of the evolution of ownership *shipbuilders* and *shipowners* became separated, we observe in a later stage, if not a reunion, at least a rapprochement between them, this time in the form of financial participation.

[5] G. ASAERT, *Scheepsbezit en havens.* In : *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden,* Bussum, 1976, I, p. 180 et sq.

But then the master, as captain or skipper, could still be part owner ; the shares were to become increasingly expensive, however, as the ships grew in size. The master as part owner was eventually to disappear from the scene. His role became limited to working the ship, for which he received a wage from the owners. On top of this he would be given a sum in order to be able to sign on crew and lay in victuals. On board, however, he was and remained lord and master over the crew, the cargo and the ship itself. During freighting he acted as representative of the company or at least in a supervisory capacity ; this was also the case abroad.

§ 2. The company as shipowner

We now need to ask what the situation is concerning ownership in the company context. Who does the fitting out ? Is there any delegation of authority ? Is there any link between ownership and command or the building of ships ? In other words, do we find recurring here features from the earlier forms of ownership ?

The fitters-out in the strict sense

Within the company framework, the notion of personal property becomes blurred. The companies are joint-stock companies, whose registered capital, together with the dividends paid, is jointly subscribed by the shareholders in proportion to their investment. The shareholders are no longer owners, however, of ships in the strict sense of the word, nor of the equipment, nor of the immovables accumulated by the company. The *company*, as a legal entity, is owner of all movable and immovable property acquired over the years and so also of the ships.

Self-evident perhaps as far as the ships and warehouses are concerned, this is no less true of possessions abroad, whether factories or settlements. By way of example, we note here the purchase by the king of France of the settlement in India of the former „Compagnie des Indes orientales" [6], or the sale to France by the Swedish West India Company of the island of St Barthélemy [7].

For the purposes of day-to-day management, the shareholders delegated authority to a board of directors. To speak of delegating authority is putting it rather strongly, for the executive power was in fact officially entrusted to the directors by charter whenever required. In reality the conception of delegation is an a posteriori interpretation.

With the executive power in their hands, the directors fitted the ships out for the company's account. The directors were, then, fitters-out but not really owners of the ships themselves. Or, to put it another way, they were neither more or less owner than

[6] L. Cordier, *Les Compagnies à charte et la politique coloniale sous le ministère de Colbert*, Paris, 1906 (reprint : Geneva, 1976), pp. 87, 90 et sq.

[7] T. K. Derry, *A History of Scandinavia, Norway, Sweden, Denmark, Finland and Iceland.* London, 1979, p. 299.

the average shareholder. And yet there was still a slight difference, as from each director a minimum subscription was required. Indeed, it was one of the conditions for becoming a director. In the Ostend Company, a director was required to hold a minimum of 30 shares, that is to say 30,000 guilders worth. Moreover, he had to be a merchant or banker, while public officials and magistrates were excluded [8]. In the Prussian Asiatic Company, the minimum subscription for a director was 20 shares or a fixed sum of 10,000 ecus [9]. In the Prussian Bengal Company, 30 shares of 15,000 Brandenburg rixdollars constituted the minimum [10]. In Sweden, no conditions on directorships were imposed to begin with. This is perhaps understandable, seeing that until 1753 it was only a question of fitting out vessels, with no real involvement of fixed registered capital. In the official charters, it is on the *company* that emphasis is placed ; the company hires labour, fits the ships out, arms them, pays the taxes, and so on. But in practice it is the directors who perform these duties, or at any rate carry the responsibility invested in them by the shareholders, a responsibility that they in turn can delegate further for particular tasks, just as happens in the other companies. From the time when fixed capital was introduced in 1753, more detailed information was given in Sweden about directors ; from that moment on, they were required to have a considerable financial interest in the company. But as yet nothing was said about the amount to be subscribed. And this would not be stipulated any more clearly in later charters for that matter. In 1750, however, a board was set up, consisting of twelve principal shareholders and constituting a review committee of sorts ; on this occasion, a minimum participation of 6,000 thalers was required from each of these twelve principal stockholders [11]. If we now understand that, whenever vacancies occurred on the board of directors, these had to be filled from among the twelve, then the directors' participation can be put at a minimum of 6,000 thalers. That was not necessarily the case, and it was always the intention that little or nothing concerning financial participation would be made public. Secrecy was imposed by charter and was never violated.

It is perhaps interesting to point out that, from 1746 on – the year of the second charter – four of the seven directors had to remain continually in Gothenburg, the head office of the Swedish company, and two or, as a maximum, three or four in Stockholm [12]. Although it is possible to read into this clause signs of growing interest on the part of those in Stockholm, it cannot be equated with an expansion or reorganization of the company along regional lines, in spite of the vague reminder

[8] M. Huisman, *La Belgique commerciale sous l'Empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende. Étude historique de politique commerciale et coloniale.* Brussels-Paris, 1902, p. 263.

[9] H. Cordier, *La Compagnie prussienne d'Embden au XVIIIe siècle.* In : *T'oung Pao*, XIX, 1920, p. 132 & 134.

[10] V. Ring, *op. cit.*, p. 291.

[11] *Landsarkivet i Göteborg : Östadsarkiv A 152 51 1. Kontrakt och instruktion för Huvudparticipanterna i Ostindiska kompaniet år 1750* (original).

[12] R. G. Modee, *Utdrag utur alle ... publique handlingar*, 15 vol. Stockholm, 1742-1829, pp. 2321-2340.

perhaps of the "compartmentalized" structure of the French and Dutch companies. In "compartmentalized" systems, the fitting-out activities were usually quite autonomous.

And so, in fact, the directors did not fit out their own ships but those belonging to a collective. For these duties they received remuneration, quite apart from the dividends that they, like the remaining shareholders, earned on their shares.

There is more, however. The board of directors also determined the timing of the fitting-out, what would constitute the outward- and homeward-bound cargoes, in other words where the ships had to put into port. The board was equally responsible for signing on and discharging the crew. True, the ship's master dealt with the necessary administrative formalities ; even so, at least one director had to be present.

Representatives of the board as opposed to master

As a rule, the directors did not sail with the ship [13], the board being represented at sea and abroad by the supercargoes. Appointed mainly to trade on behalf of the company, selling the outward-bound cargo and purchasing that for the homeward voyage – whence the name, delegation to the supercargoes certainly went a whole lot further. On sailing from the home port, the supercargoes received written instructions covering not only business matters but also sailing instructions : the route, ports of call and stopping places. The captain's sole responsibility was to execute these orders. This he did with full knowledge, strengthened by his practical experience of ships and the sea. Naturally, the captain's view occasionally conflicted with the interpretation placed upon the instructions by the supercargoes.

The slow separation between the functions of owner and captain was not new. On the contrary, differentiation was to be perpetuated and further forced through because of developments in shipping itself. In view of the length of the voyages, bigger ships were built in order to increase profitability. In a comparatively short space of time, the tonnage of ships in the Danish and Swedish companies doubled. Bigger, more capacious ships, with a more complicated rigging, called in turn for crews that were more numerous, though proportionally smaller in relation to unit tonnage. Crossing the oceans and seas with their ever-changing patterns of wind and current meant that a broadening of nautical knowledge became essential. In addition, the problems connected with supplying food at sea, with discipline and hygiene became more acute. In short, in carrying out their duties as ship's officers, the captains were forced into an unwelcome degree of specialization. Their hands were full and, consequently, they had no time to deal also with business matters proper. Moreover, captains were employees, and so had less money with which to carry on taking an

[13] In the Swedish Company, Colin Campbell embarked upon the *Fredericus R. S.* in 1732 ; at the time he was not only a director, but also a minister plenipotentiary of the Swedish King. The fact has to be considerated as exceptional.

active part in trading. As in former times, the captains – indeed, all those on board, but in keeping with their rank and duties – were allowed to carry a limited cargo for personal trading purposes [14]. „Pacotille" and privilege-money, on addition to the practice of bottomry, were to supplement the income of those on board, quite often doubling or trebling their monthly wages [15]. To complete the picture, we should point out that the supercargoes also enjoyed these privileges [16]. In this respect, the supercargo was more comparable to the captain than to the directors.

SHIPOWNING – SHIPBUILDING

The companies under discussion did not charter out their ships to third parties. There really was a great need of seaworthy ships, since a voyage to the Far East and back took at least eighteen months. In the Far East, use was sometimes made of the East Indiamen to exploit local trade along the coast there. This "country trade" was carried on by the employees of the various companies, sometimes even in collaboration with those of rival companies. And yet the "country trade" was, in fact, still not allowed, though it was certainly connived at, as the supercargoes themselves were often involved too.

Worth mentioning, however, is the fact that in the context of the East India companies a reunion of fitter-out and shipbuilder occurred once more, as opposed to the further separation of ownership and the function of master. There was a great need not simply for ships but for vessels satisfying the new requirements imposed by the foreign trade : a large cargo capacity and more room for the ever-increasing crew, without neglecting to mount effective armaments. In view of the competition, the time needed to complete the voyage was a matter of the highest importance. Accordingly, the ships had to be fast under sail.

Such merchant ships did not exist at that time. To begin with, the companies turned to the navy, which in those days had the biggest vessels. In this way a good number of ships were taken over, converted and adapted. Alternatively, ships could be purchased second-hand abroad. It was obvious, however, that the companies set up their own shipyards and occasionally built ships themselves. Nevertheless, it must be understood that actually building ships in company yards was something of a rarity. True, the Swedish Company did have its own shipyard (Klippan, 1770), but in the main it was almost exclusively repair work that was carried out there [17]. This is not to overlook the fact that the owners of shipyards in Stockholm and Gothenburg, where the majority of the company ships were launched, were very often shareholders

[14] C. KONINCKX, *op. cit.*, pp. 325-328.
[15] *Id.*, p. 328.
[16] *Id.*, pp. 341-345.
[17] S. T. KJELLBERG, *Svenska Ostindiska Compagnierna. 1731-1813. Kryddor-Te-Porslin-Siden.* Malmö, 1974, p. 123.

in the company [18]. In principle, we can only speak of an indirect connection between owner and shipbuilder.

As far as the Ostend Company is concerned, most of the vessels were bought abroad. Enlarging the shipyard in Ostend was considered, however, with the intention of building ships there. In 1727, the same year that saw the launching of the first "Ostend" ship, the company's activities were suspended. Still, it is certain that vessels for the Ostend Company were put on the stocks in Hamburg, under the supervision and following the design of an Ostend shipwright [19].

In Prussia the companies were in existence for too short a time for shipyards to be constructed.

§ 3. Forms of financial organization

In most countries the company gained a monopoly of the East India trade. In Denmark just as in Sweden and the Austrian Netherlands, the sovereign granted company privileges to a group of businessmen in partnership who had requested this on their own initiative. In Prussia the initiative was taken by the sovereign himself. Yet the companies were not all alike where financial organization is concerned.

In Sweden, until 1753 at any rate, the company was organized according to the joint-stock system. Although the successive charters granted were originally valid for 15 years, and thereafter for 20 years, subscriptions were called for, as already mentioned, for each expedition. After the ships had arrived home safe and sound, the incoming cargo was sold and the dividends paid out, along with the investment capital. The charter, with all its privileges, remained valid, the directors continued to hold their appointments, while the main interest of the investors turned once again to the following expedition. This system is to be found in the "separate" expeditions of the Ostend Company but disappeared when the emperor gave formal assent to the company's existence. This was also true in the case of the Prussian Company. Nevertheless, it must be supposed that in all the joint-stock companies under discussion a limited amount of registered capital continued to exist, even though the exact amount was still not made public.

The most frequently occurring form of financial organization, however, was that of a public company with a fixed registered capital. The investments here took on a more permanent character, to last in principle as long as the charter was legally valid. The shareholders' risk was spread, the subscription formalities simplified, and their capital placed in a long-term investment. The directors – that is, the fitters-out – could for their part draw upon this capital as and when required. All in all, the company gained in credibility as a commercial concern. Nevertheless, a protracted

[18] G. A. ZETHELIUS. *Stockholms-varven under 1700-talet.* In : *Sjöhistorisk Årsbok*, 1955-1956, p. 85-89.
[19] K. DEGRYSE, *De Maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel (1718-1735).* In : *Mededelingen van de Marine Academie*, XXIV, 1976-1977, p. 20.

charter could easily lead to mismanagement, act as a brake on increases in the registered capital or share value, not to mention the higher financial risk involved. Indeed, therein lies an explanation of the Swedish Company's success.

And yet between the joint-stock and the permanent-capital company there existed a third form of financial organization. In the Danish East India Company, a *fixed* capital sum was maintained in addition to the current capital. This system brings clearly to mind the provision in the form of cash used under earlier forms of ownership. The *current* capital was raised by subscription for each expedition, just as happened in Sweden until 1753. The *fixed* capital consisted of all possessions, in Europe as well as in Asia (the colonies), which were recovered from a 17th-century precursor. The fixed capital was, however, supplemented by a 10 per cent tax on the profit from selling the inward-bound cargo of each expedition. Moreover, a further 5 per cent was levied on all shipments out of Tranquebar [20].

This form of financial organization is ingenious in that it gets round the drawback of having too much of one's capital in the form of cash. Furthermore, this system allowed all concerned to choose freely whether or not they would participate in a given expedition.

The use of current capital is, by implication at least, to be found in some degree in the Ostend Company. An interpretation of articles 53 and 54 of the original charter allows us to infer the existence of a reserve capital [21].

Conclusion

In the East India companies examined here the role of fitter-out is entrusted to a board of directors. Since one of the conditions for holding a directorship is to have a personal and considerable financial interest in the company, the fitters-out are in fact shareholders. As the companies were set up for the purpose of trading, the owners-fitters-out are involved in this commercial activity, directly so at home, and indirectly abroad through the intermediary of their representatives, the supercargoes.

The latter are, however, not the sole owners of the ships. The company constitutes a legal entity, in which the directors act *on behalf of* the company. The company itself is a formal association of numerous partners, namely the shareholders. The average shareholder, however, is no longer closely concerned by the fitting-out activities. Although in the majority of companies general meetings were called at regular intervals – sometimes restricted to the principal shareholders – participation on the part of the shareholders was very limited. There was no great need of consultation, for most of the East India companies were extremely successful and dividends high. Originally, there was little cause for dissatisfaction. Only when times became hard would things begin to change.

[20] J. SAVARY DES BRUSLONS, *Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle et des arts et métiers.* Edited by Ch. & Ant. Phillibert, 5 vol. A Copenhague, MDCCLIX-MDCCLXV, V, p. 1650.
[21] M. HUISMAN, *op. cit.*, p. 262.

In the evolution of types of ownership, the East India company period is important, because a partial reunion of fitter-out and shipbuilder occurred again. On the other hand, the function of owner and captain remained separate. Fitter-out, merchant and shipowner remain, in principle at least, united. Nonetheless, the companies represent one of the last stages in the development that would lead to the appearance of the limited liability company as it is known today.

LE PAVILLON IMPÉRIAL AUX INDES OCCIDENTALES CONTREBANDE DE GUERRE ET TRAFIC NEUTRE DEPUIS LES PORTS FLAMANDS (1778-1785)

PAR

J. EVERAERT

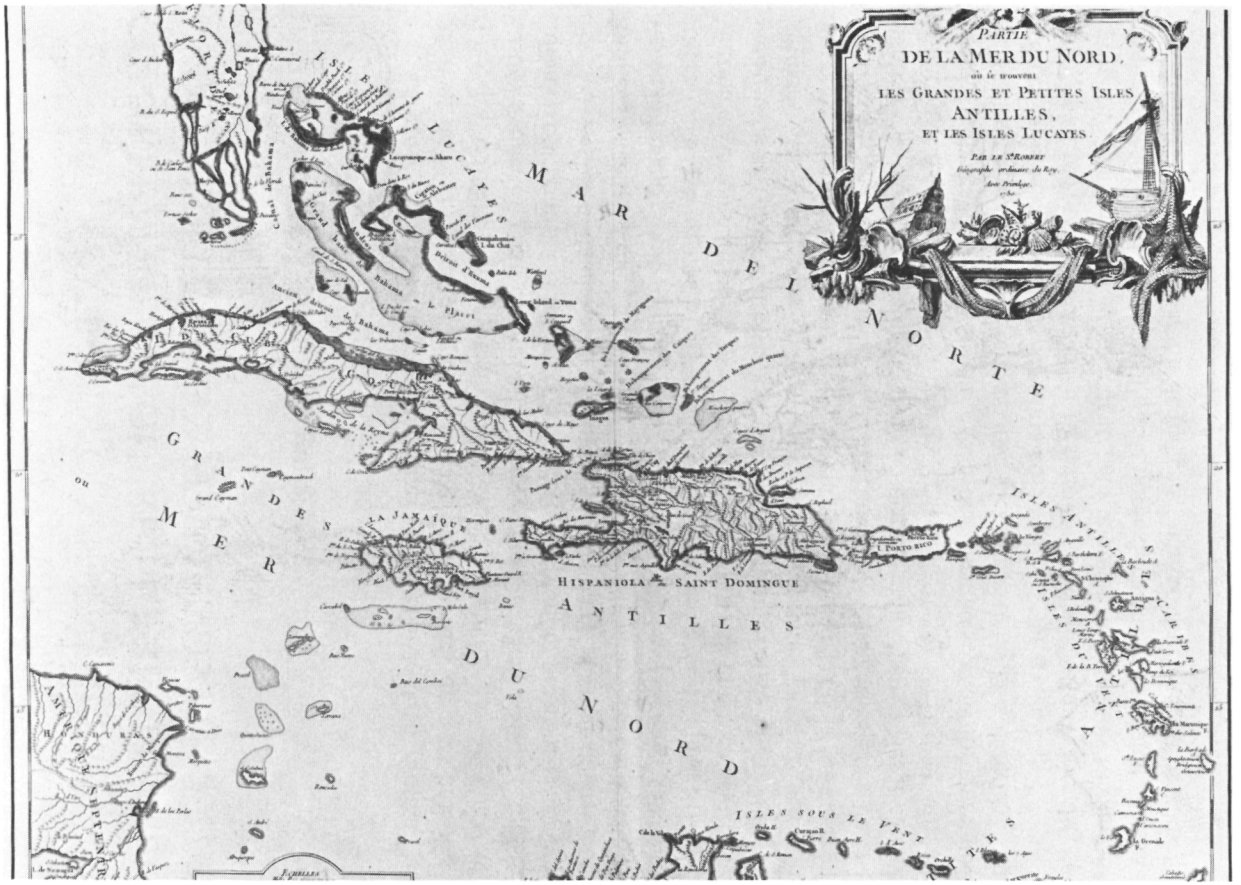
24492

La guerre d'indépendance américaine (1778-83), tout en profitant économiquement de la disparité géo-politique caractéristique des diverses colonies dans la zone des Caraïbes, bouleversera profondément la constellation commerciale en Europe même. En dépit de l'application rigoureuse du «Sugar Act» (1764), les Treize Colonies ont continué à échanger leurs céréales, viande, poisson salé et bois contre des mélasses et du numéraire des Indes Occidentales, surtout en provenance des Antilles françaises. Grâce à l'interprétation libérale du système de «l'Exclusif mitigé», Saint-Domingue (Môle Saint-Nicolas) et Sainte-Lucie (Le Carénage) se voient même dotées (1767) d'un port d'entrepôt, ouvert au trafic avec l'étranger, tandis que la Martinique commerce plutôt par l'intermédiaire des îles réputées neutres telles que Saint-Eustache (hollandaise) et les possessions danoises. Dès 1776, la hardiesse des bâtiments des Insurgés – qui, en outre, embarquent des poudres et des armes – provoque une surveillance étroite des entrepôts officiels de la part des croisières anglaises. Aux Antilles françaises, la Martinique – orientée vers les îles neutres – prend la relève du Môle Saint-Nicolas, qui décline rapidement. Dans le cadre du traité d'amitié et de commerce, signé avec les États-Unis (6 fév. 1778), les administrateurs insulaires français autorisent, au début des hostilités franco-britanniques (juillet 1778), les navires étrangers à décharger des comestibles et à faire leurs retours en denrées coloniales dans tous les ports coloniaux [1].

Un an plus tard (juin 1779), l'Espagne, fidèle au Pacte de Famille, se rallie à la France. Aux Petites-Antilles, sur le plan militaire, les escadres hispano-françaises montrent beaucoup d'initiatives. Pour la durée de la guerre maritime, les Iles du Vent passeront en majorité sous contrôle français [2]. Par contre, les liaisons transatlantiques

[1] J. TARRADE, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime : L'évolution du régime de «l'Exclusif» de 1763 à 1789*, Paris 1972, p. 329-460.

[2] Les forces navales combinées enlèvent aux Britanniques d'abord la Dominique (7 sept. 1778), menaçant la liaison entre la Guadeloupe et la Martinique ; ensuite (juin-juillet 1779) Saint-Vincent et



„De Grote en Kleine Antillen"
(M. Robert et M. Robert de Vaugondy „Atlas Universel" Paris, 1757)

subissent des coups assez durs de la part des croisières et surtout des corsaires anglais, opérant de préférence à l'entrée et à la sortie (les soi-disant «débouquements») des Antilles. Au cours des années 1778-79, non seulement ils font la chasse aux navires marchands des belligérants, mais ils incommodent aussi les bateaux réputés neutres. En guise de défense, la France élabore lentement la pratique des convois obligatoires, procédé bien rodé et fonctionnant presque parfaitement à partir de 1781 [3]. Cependant, avant la mise au point du système d'escorte, le ravitaillement des Iles du Vent françaises s'opère déjà par l'intermédiaire de bâtiments neutres, recours qui se généralise progressivement à partir de 1779-80 [4].

L'Angleterre, qui marquait une hostilité croissante envers les pavillons fantaisistes, provoque, au cours de 1780, une réaction en chaîne d'autodéfense de la part des «neutres» : la conclusion de la ligue de la neutralité (maritime) armée, promulguée par Cathérine II (mars 1780) et à laquelle s'adhère entre autres l'Autriche, favorisera les Pays-Bas autrichiens. Désormais, le pavillon impérial couvre la marchandise, même ennemie, sauf celle considérée comme contrebande de guerre (armes, poudres et fournitures navales).

L'entrée des Provinces Unies dans le conflit (20 déc. 1780), signifiant l'élimination de fait du commerce océanique de la Hollande, marque un nouvel avantage pour les «petits» neutres. Les courants de commerce se détournent au profit de ports restés neutres, quoiqu'inadaptés aux grands trafics (Ostende, Hambourg, Nice). Un dispositif de rechange y sera mis en place en fournissant souvent un nom d'emprunt, des papiers simulés ou un capitaine naturalisé pour les besoins de la cause.

Dès le milieu de 1781, les ports flamands bénéficieront encore davantage de la conjoncture de la guerre, lorsque Joseph II, lors de sa tournée aux Pays-Bas, déclare Ostende port franc (11 juin 1781).

Situés au milieu de trois états belligérants et protégés par le statut de neutralité, les Pays-Bas autrichiens deviennent vite le carrefour et l'entrepôt du trafic maritime et connaissent une aubaine sans pareille. Le centre de gravité commerciale se déplace temporairement vers Ostende et accessoirement aussi vers Bruges, son port intérieur, qui vivent un mouvement extra-ordinaire d'affaires [5]. Cependant, cette prospérité soudaine et factice, voire même anormale, mérite d'être nuancée.

la Grenade, ce qui permet de nettoyer les Grenadines des corsaires anglais ; plus tard suivront Tabago (2 juin 1781) et Saint-Christophe (13 feb. 1782). Les Anglais par contre ne peuvent se vanter que de la conquête de Sainte-Lucie (30 dec. 1778), un point de surveillance stratégique, ainsi que de l'occupation passagère de Saint-Martin – contrôle momentané (janv.-fév. 1779) de la partie française et temporaire (1781) de la partie hollandaise – et de la base interlope hollandaise de Saint-Eustache (déc. 1780-nov. 1781).

[3] P. VILLIERS, *Le commerce atlantique et la guerre d'indépendance des États-Unis d'Amérique*, New-York 1977, p. 351-358 (analyse des pertes nantaises), p. 218-227.

[4] Quoique partis de Bordeaux et du Havre, des bâtiments hollandais, munis d'expéditions fictives pour l'île de St-Eustache, transportent des fournitures impressionnantes de comestibles (farine et bœuf). J. TARRADE, *o.c.*, p. 462-467.

[5] H. VAN HOUTTE, *Contribution à l'histoire commerciale des États de l'empereur Joseph II, Viertel-jahrschrift für Social- und Wirtschafsgeschichte* 8/1910, p. 350-362.

Quelques rares capitalistes du pays achètent effectivement des navires et doublent leur mise après deux ou trois voyages, vu le prix énorme du fret. En plus, les Pays-Bas méridionaux sont à court de bateaux et de marins. Dès lors, selon l'appréciation d'un diplomate français accrédité à Bruxelles, les avantages des ports flamands «se borneront en grande partie au commerce d'entrepôt et de commission» [6]. Cette estimation sera évaluée plus loin. Afin de pouvoir jouir légalement du pavillon neutre, un nombre limité de négociants-armateurs ou de simples commissionnaires étrangers prennent temporairement domicile à Ostende ou à Bruges [7]. Mais avant et surtout, un vaste commerce de faux papiers s'ouvre, moyennant des hommes de paille qui prêtent leurs nom et services pour la naturalisation rapide des vaisseaux et des états-majors marchands. L'abus des navires masqués est donc plus que manifeste.

Avant la guerre, seulement trois villes portuaires – Ostende, Bruges et Nieuport – des Pays-Bas autrichiens étaient autorisées à expédier des lettres de mer et cela à une double condition : avoir le droit de bourgeoisie d'une ville des Pays-Bas et certifier sous serment le titre de propriété du vaisseau [8]. Pour ce qui est de la naturalisation, quelques localités confèrent le statut de bourgeois avec l'aisance d'une formalité. Certaines maisons ostendaises – particulièrement la firme Schulz (de Hambourg), Serruys, Taen & Cie – se présentent régulièrement à Furnes ou à Loo par l'intermédiaire de leurs commis ou des hommes de paille, engagés à prix d'argent, pour faire admettre à la bourgeoisie impériale un correspondant ou marin étranger quelconque, soit en se servant de faux noms, soit en présentant une procuration. Il va de soi qu'il se construit aussi beaucoup d'actes d'achat et de propriété par-devant notaire ou la greffe d'Ostende et de Bruges pour faire simuler la neutralité des bateaux et des marchandises. Une dernière pratique des commissionnaires d'Ostende revient au transbordement fictif : ils font charger, dans un port belligérant, un navire masqué et destiné – selon charte-partie et connaissement – sur Ostende ; à son arrivée, on fait enregistrer la cargaison «neutralisée» ; muni de ses faux papiers de bord, le vaisseau repart de la rade pour sa destination réelle [9]. Ces improvisations s'accomplissent donc avec une facilité extraordinaire. Vu la demande croissante à partir de 1780, plusieurs villes situées à l'intérieur du pays (Gand, Bruxelles, Anvers, Vilvorde)

[6] «Le privilège du pavillon autrichien n'a point tenté la cupidité des Flamands, et, à l'exception de la maison de Romberg, dont le nombre des navires s'est porté à 50, il n'en existe qu'environ 30 dans le reste du pays, et encore ce nombre existait-il à peu près avant la guerre ...". E. HUBERT, *Correspondance des ministres de France, accrédités à Bruxelles de 1780 à 1790*, Bruxelles 1920, T. I, pp. 7-8.

[7] Ostende : Pierre Gavanon & Cie ; Bine, Overman & Cie ; Henry Oshea. Bruges : Daniël Cornelis Wesselman ; Mason, Blundell & Masterson ; J. Robert Mormal (agent d'affaires de Herries).

[8] «Les lettres de mer sont des lettres patentes expédiées par le magistrat municipal des ports ... par lesquelles ils en certifie que N., habitant de tel endroit aux Pays-Bas et propriétaire du navire, brig, flute, etc., nommé ... du port de ... tonneaux, qui est ou qui sera commandé par N., est comparu devant le dit magistrat et y a déclaré sous serment ... que les propriétaires du navire susnommé sont réellement sujets de sa Majesté ..., domiciliés dans les États de son obéissance ...» AGR/SEG 2160², n° 44 (Rapport de Grijsperre, 25.5.81).

[9] M. L. RONKARD, *Les répercussions de la guerre américaine d'indépendance sur le commerce et le pavillon belges. Comm. Acad. Marine Belg.*, 7/1953, p. 60-62.

usurpent le droit d'accorder des lettres de mer [10]. En se prêtant au camouflage, certaines firmes s'assurent des revenus d'appoint. La maison F. Romberg & Cie de Bruxelles «prenoient 10% pour prêter leur nom, réclamer, etc. ; ils se chargoient même d'ordonner les envois, les assurances, etc.» [11]. La firme susmentionnée de Schulz, Serruys & Taen se spécialise même dans la «neutralisation». En janvier 1782, Schulz entreprend une tournée de promotion à Paris et à Bordeaux pour offrir ses services moyannant 3/4% de commission sur les cargaisons à expédier aux Antilles françaises. Presque une trentaine de navires anglais et français se cèdent soi-disant à leur nom [12]. Après la guerre, il se découvre même à Dunkerque une affaire de contrefaçon des lettres de mer flamandes, mais on fait le silence sur cette falsification [13].

Même pour les contemporains, le nombre approximatif des bâtiments masqués restait difficile à saisir. Selon des observateurs assez bien placés ou informés, au moins deux-tiers des vaisseaux naviguant sous pavillon impérial, auraient appartenus en réalité à des Français, des Anglais ou des Hollandais [14]. Compte tenu de cette proportion, le contingent global de la marine marchande et de la flotte de pêche véritablement flamande aurait oscillé quand même entre quelques 800 et 500 unités, respectivement à la fin de 1782 et 1783 [15]. Sans vouloir sous-estimer les abus du pavillon impérial, il est donc plus qu'évident que nos armateurs-négociants ont bien profité de la conjoncture exceptionnelle pour se procurer une flotte marchande assez considérable.

* * *

Pour des négociants flamands de moindre taille, l'opération de couverture, montée au profit d'un marchand français ou hollandais, constitue la formule indiquée pour participer indirectement au commerce des Indes Occidentales depuis un port

[10] «... il n'est pas possible de prostituer plus scandaleusement et plus impudemment notre pavillon que ne l'a fait ... la ville de Gand en accordant une quantité prodigieuse de lettres de mer..., de point que dans les quinze premiers jours du mois de mars 1782, il a expédié 75 lettres de mer, dont 40 étaient pour des bâtiments pêcheurs (hollandais) ...» AGR/SEG 2179 (mémoire de Grijsperre, 19.4.83).

[11] «Pendant la guerre ... il se fit d'excellentes opérations maritimes aux Iles françaises d'Amérique, à la traîte, etc. Il ne s'agissait que d'avoir un prête-nom Ostendois ou flamand, un capitaine et les deux-tiers de l'équipage de cette nation ; du reste les affaires étoient gérées par un second françois naturalisé ...». Note d'un usager, citée par H. LÜTHY, *La banque protestante en France de la Révocation de l'Édit de Nantes à la Révolution.* T. II, Paris 1961, p. 653.

[12] AGR/SEG 2179 (Schottey, bailli d'Ostende, 3.12.82).

[13] AGR/SEG 2151[2] (rapport 2.9.83).

[14] Opinions parallèles de Belgiojoso (ministre plénipotentiaire à Londres), de R. O'Donnoghue (grand pensionnaire de Bruges) et d'un expert anonyme, auteur d'un «Memoire sur la police maritime des Pays-Bas autrichiens». AGR/SEG 2192, n° 94 à CP, 683[B] Y. VANDEN BERGHE, Jacobijnen en traditionalisten. De reacties van de Bruggelingen in de Revolutietijd (1780-94), Bruxelles 1972, T. I, p. 22.

[15] *Force numérique du pavillon impérial* (resp. Ostende, Bruges, Nieuport et total).

déc. 1782 2167 200 172 2539 (445.804 tonn.)
déc. 1783 1206 197 127 1530 (248.803 tonn.)

AGR/SEG 2184, listes de vidimation et de restitution des lettres de mer expédiées.

étranger. En effet, la protection, rendue par le pavillon neutre, se compense souvent par une participation dans la cargaison du navire, offerte à l'homme de paille aux Pays-Bas autrichiens. En 1782, le brugeois A. Parmentier – en tant que négociant d'ailleurs peu connu – donne mandat à ses correspondants nantais Lory & Godin de charger, à bord du vaisseau «de twee Vrienden» (cap^ne^ Gerrit Doeklee) à destination de Saint-Domingue, des marchandises d'une valeur de 70 à 80.000 livres tournois et de les confier au subrécargue Pierre du Chêne [16]. L'envergure de la transaction et la présence du subrécargue français [17] laissent supposer une opération masquée. Au cours de la même année 1782, la firme anversoise de Gruytters & Solvijns – dès 1784 complétée de Fr. Moretus – expédient deux de leurs huit bateaux, nommés «de Stadt Antwerpen» (cap^ne^ M. Boissel) et «de Cecilia» (alias „het Zeepaard"), aux Antilles françaises, respectivement à partir de Bordeaux et du Havre. Quoique les lettres de mer impériales soient entièrement libellées à leur nom, la comptabilité montre qu'ils ont fourni seulement un quart du capital investi [18]. Parfois l'opération clandestine s'internationalise encore davantage. Déjà en 1780, la société en commandite, fondée en 1777 sous la raison sociale «Huis van Commercie» et établie à Bruges, envoie «de Stad Brugge» sur l'est (du charbon) d'Ostende à Bordeaux ; le navire y est chargé à destination de St-Eustache, moitié moitié pour compte de la société flamande et la maison hollandaise Osy & Fils. Au retour, les Anglais amènent le bateau à St-Christophe, ce qui n'a rien d'étonnant puisque les faux papiers de bord indiquent Rotterdam comme port d'embarquement [19].

De temps à autre des capitalistes flamands montent à eux-mêmes une expédition d'allure internationale. En fév. 1782, la société par actions Solvijns, De Wolf & Cie s'est établie à Anvers. Un navire anglais, acheté à Londres et rebaptisé «de Antwerpse Eendracht» (cap^ne^ C. C. Bunsow, 350 t.) sous pavillon impérial, est frété jusqu'à Bruges et envoyé ensuite vers Bordeaux, d'où il repart pour Saint-Domingue. La maison bordelaise de J. R. Wirtz & Cie [20] organise un second armement pour Port-au-Prince. Voulant capitaliser un tiers du fret, la société anversoise s'intéresse dans la cargaison de retour en faisant embarquer un chargement de sucre, dont la vente à Bordeaux s'avère cependant déficitaire (ca 20% de perte) [21].

Une technique identique se prête à l'approvisionnement des colonies hollandaises. En 1782, le fils de Solvijns, de compagnie avec quelques négociants, achètent

[16] ACB/WP dd. 13.9.82. Le 2 janv. 1783, un navire du même nom (cap^ne^ Roelof Boyson) rentre à Bruges en provenance de S. Domingo. GG, 22.12.83 & 2.1.83.

[17] Déjà en 1780, Lemoyne, commissaire-ordonnateur à Bordeaux, conseille de garder le capitaine et le second français sur des navires neutres ou naturalisés pour surveiller les opérations commerciales. P. VILLIERS, *o.c.*, p. 259.

[18] APA, 821 (accord et fonds d'association, 15.7.84) : les participations respectives montent à 5899 et 6772 florins de Brabant courants. AGR/SEG 2184.

[19] ACA/FF 1922 ; AGR/SEG 2189, n° 20 ; ACB/WP dd. 28.7 à 16.8.82. Seulement en 1784 on parviendra à récupérer navire et cargaison (valeur de recouvrement : 45.916 fl. Br. c^t^).

[20] Puissante firme étrangère d'origine suisse. Cfr. P. BUTEL, *Les négociants bordelais : l'Europe et les Iles au XVIIIe siècle*, Paris 1974, p. 193, 273. H. LÜTHY, *o.c.*, II, p. 260.

[21] ACA/FF 1470 ; AGR/SEG 2184.

et «neutralisent» le cargo «de Burgemeester van Antwerpen» (cap^ne D. Muller, 300 t.) qui part de Texel pour Surinam. Au retour pour Ostende, navire et cargaison (350.000 lb. de café et 14 balles de coton) sont arrêtés par un corsaire anglais et proclamés bonne prise à Antigua. Une procédure d'appel, entamée auprès de la Cour d'Amirauté à Londres, restera sans résultat [22]. L'année précédente, „het Antwerpse Welvaren" (250 t.), acheté également par Solvijns junior, a subi le même sort lors de sa rentrée de Curaçao vers Ostende [23]. Plus raffinée encore est la tactique appliquée par Dan. Corn. Wesselman, marchand d'Amsterdam, temporairement domicilié à Bruges et dès lors légalement naturalisé. En 1782, il expédie, à partir d'Amsterdam, quatre navires sous pavillon impérial ou danois, chargés de toutes sortes de vivres et d'articles de consommation à destination de Curaçao. C. Osy, originaire d'Amsterdam mais résidant à Anvers, ruse de la même manière pour armer en 1780 plusieurs bateaux que relient Amsterdam à St-Eustache [24]. De même, Jacoba d'Haese – négociante gantoise, devenue bourgeoise de Bruges – et ses associés font «neutraliser» deux bateaux (probablement hollandais), expédiés en 1782-83 depuis Rotterdam vers la Martinique, St-Thomas et Curaçao sous la supervision d'un subrécargue [25].

Toutes ces opérations masquées démontrent manifestement que non seulement les belligérants abusent à grande échelle du pavillon impérial grâce à la complicité des marchands flamands – et la connivence des autorités – mais que ceux-ci, malgré les risques de la course, participent régulièrement au trafic des Indes Occidentales par le détour des ports étrangers.

*
* *

Abstraction faite de ce commerce indirect et plutôt passif, une double question se pose quant au rôle effectif joué par les Pays-Bas autrichiens. Premièrement, est-ce que les ports flamands ont eu leur part dans le trafic maritime de la mer des Caraïbes ? Deuxièmement, nos négociants-armateurs ont-ils activement participé au commerce direct vers les colonies antillaises ?

Pour mesurer le mouvement portuaire d'Ostende et de Bruges, son arrière-port, nous disposons d'une source de caractère non-officielle, mais au contraire destiné à l'usage mercantile et dès lors digne de foi : ce sont les listes publiées bi-hebdomadairement dans la «Gazette van Gend» [26]. Dans le tableau n° I (en annexe), nous avons regroupé par trimestre les départs et les entrées séparément en les ventilant par archipels «nationaux».

[22] AGR/SEG 2153 (rapport 24.7.85). La société De Wolf, Cosijns et Cie y perdent leur intérêt de 1/20 dans le café (15000 lb = 3078 fl. b^co) ACA/FF 1470.

[23] AGR/SEG 2193, n° 135. Cargaison de retour : sucre brut et blanc, café, tabac, cacao, indigo, cuirs, coton, etc. (valeur brute : 82.776 fl.).

[24] ACB/WP dd. 29.5 & 23.9.82 ; AGR/SEG 2193, n° 4.

[25] Idem dd. 5.1.83.

[26] Sont mentionnés : la date de l'arrivée ou du départ, les noms du navire et du capitaine, la destination ou la provenance.

Jusqu'au premier trimestre de 1781 y compris, la presque-totalité des navires sortants font route vers les possessions hollandaises et le plus souvent vers St-Eustache. Le rôle joué par cette île en tant qu'entrepôt de contrebande pour la commodité des Insurgés, lui valait le surnom de «Golden Rock» [27]. Une première vague d'armements se situe au printemps de 1780, lorsque sortent consécutivement d'Ostende trois vaisseaux «pour le compte des Bruxellois», comme le mentionne laconiquement la «Gazette». Nous supposons qu'il se cache derrière cette indication de toute évidence pour les contemporains, la maison de F. Romberg & Cie, réputée pour ses nombreuses expéditions, tant masquées que régulières [28]. Chaque fois, les bateaux arrivent de Bordeaux – parfois sur l'est – prennent dans le bassin d'Ostende leur plein chargement de victuailles et de marchandises [29] et repartent pour les Indes Occidentales („de West-Indien»), probablement à destination de Saint-Eustache [30].

Les Brugeois se manifestent également, en agissant cette fois-ci à leurs risques et périls. Au moins deux expéditions sont montées par la firme N. Douché, Vercruysse & Cie [31]. Leur navire «de Rooze van Brugge» (cap^ne^ P. J. de Langhe) de construction française mais acheté à Ostende, entreprend un premier voyage à St-Eustache en 1780, où la cargaison est consignée à la maison de commission Jacq. & Bern. Texier. Lors de la prise de l'île par les Anglais, les marchandises seront séquestrées au magasin [32]. Le vaisseau rentre à Bruges, chargé de produits coloniaux (sucre, café, cacao) qui sont vendus publiquement à l'entrepôt du bassin. En 1782, le bateau accomplit un second voyage identique, mais les résultats nous restent inconnus.

De caractère plus douteux est la campagne de la frégate «de Maegd van Brugge» (cap^ne^ Adriaan de Lille), antérieurement nommée «la Comtesse de Brionne». Armée et chargée à Bruges par la maison Willaert, de Baere & Cie et munie de lettres de mer contestables, quoiqu'expédiées à Bruges, elle met le cap pareillement sur St-Eustache.

[27] J. HARTOG, *Geschiedenis van de Nederlandse Antillen*, T. IV : De Bovenwindse eilanden St. Maarten-Saba-St. Eustasius, Aruba 1964.

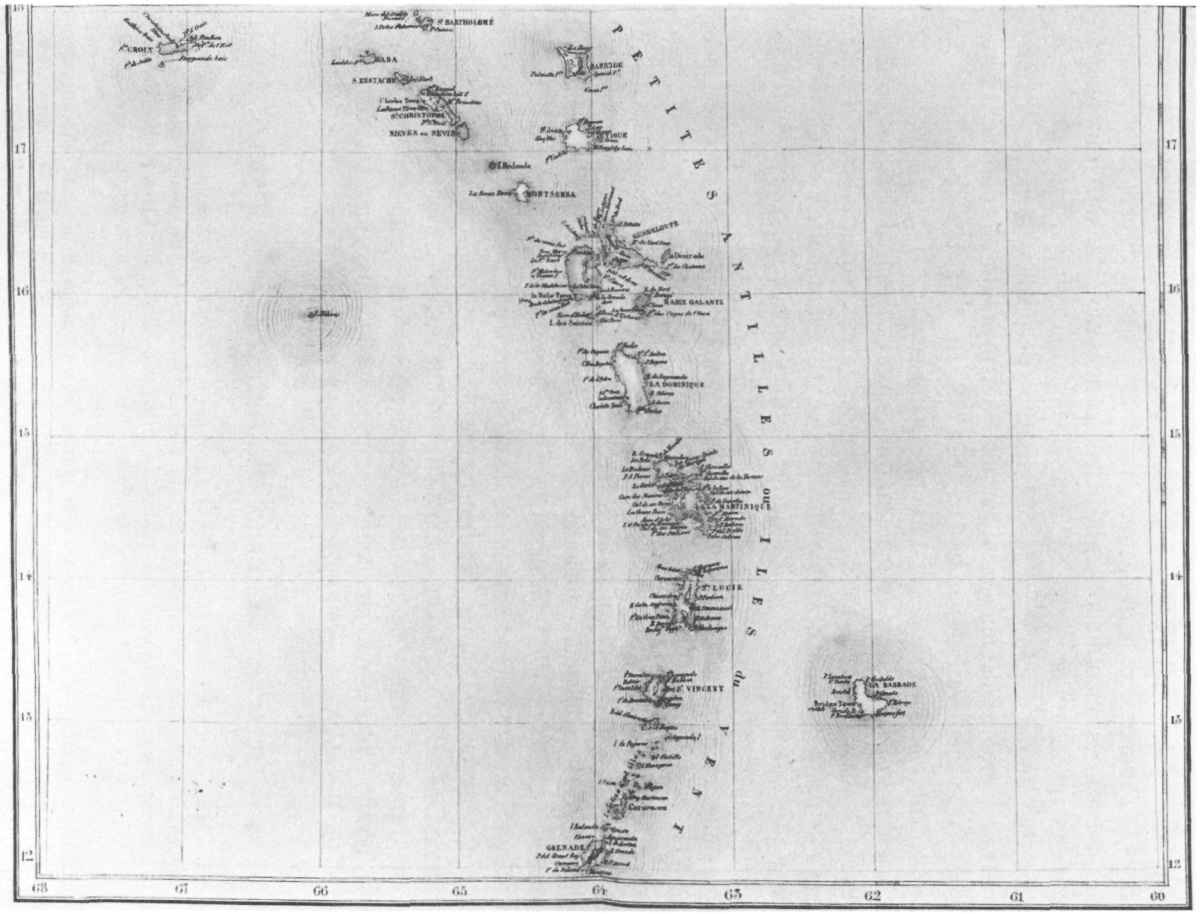
[28] Fr. THÉSÉE, *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue : La maison Henry Romberg, Bapst et Cie (1783-93)*, Paris 1972, p. 23-24.

[29] «allerhande mondbehoeften (levens-middelen) en werk-effecten (werk-stoffen)», GG, 19.6.80.

[30] En sortant du bassin, la belle frégate «de stad Brussel», cap^ne^ Pieter Vereycken, chavire sur les fonds et fait beaucoup d'eau, accident qui a manifestement bien retardé le départ. Le 7 sept. 1781, le navire rentre de la Martinique à Ostende, d'où la cargaison est partiellement transitée vers Bruges. (GG 3.4. & 22.5.80 ; 14, 17 & 22.9.81). Par contre, le retour du „Prins van Starhembergh, cap^ne^ Tedde Olfert Vette, n'est pas annoncé ; il se peut que le bâtiment ait été saisi par les Anglais au cours de son voyage d'Ostende à St-Eustache (AGR/SEG 2192, n° 175).

[31] Nic. Douché était l'initiateur d'une société par actions (500.000 fl.) fondée à Bruges en 1779 et qui armait aussi pour les Antilles. Il n'est donc pas exclu qu'il s'agisse ici de la même entreprise. Cfr. Y. VANDEN BERGHE, *o.c.*, p. 25.

[32] ACB/WP dd. 22.3.80, 25.9.80, 30.10.81. GG, 25.9.80. (vente de «172 vaten & 5 tierçen meelsuyker van verscheydene qualiteyten»). AGR/SEG 2184. Sur les Texier, d'origine bordelaise mais aussi représentés à Amsterdam, voir J. TARRADE, *o.c.* I, p. 467/n70, P. BUTEL, *o.c.*, pp. 41, 174, 210, 313.



„De Kleine Antillen" (Bovenwindse Eilanden)
(Ph. Vandermaelen „Atlas Universel ...", tome IV, Bruxelles, 1827 : carte nr. 75)

Le retour, ainsi que la vente de la cargaison (sucre, café, cacao, coton, indigo) s'effectueront cependant à Dunkerque [33].

* * *

L'entrée en guerre des Provinces Unies (20 déc. 1780) marque un tournant décisif pour le commerce et la navigation «flamands». Non seulement les vaisseaux hollandais, pris par les Britanniques «contenaient, pour compte des sujets autrichiens, des propriétés qu'on évalue à dix millions (livres) tournois» [34], mais surtout la destruction de l'entrepôt interlope de St-Eustache (occupation anglaise : 3 fév./ 25 nov. 1781) réorientera définitivement le trafic. Nous avons déjà mentionné la perte subie par N. Douché, Vercruysse & Cie (6347 fl. Br. b^{co}) lors de la prise de St-Eustache. Au cours de 1781, divers négociants réclament la protection du gouvernement pour la restitution de marchandises saisies [35]. Pour la durée du conflit, le pavillon hollandais, de même que St-Eustache, seront mis hors jeu. Pour Ostende, protégé par le pavillon impérial et bientôt favorisé par son statut de port franc, la grande époque s'annonce [36]. La navigation des Antilles, elle aussi, changera profondément de destination.

Après une interruption presque complète au cours de 1781, provoquée sans doute par le coup anglais à St-Eustache – et suivi de l'occupation temporaire d'autres territoires hollandaises (Esséquibo, Démerari, St-Martin) – le trafic redémarre lentement pendant l'arrière-saison, pour s'épanouir brusquement et pleinement, au début de 1782. Un glissement analogue se fait sentir dans les ports français [37]. Jusqu'au mois de mars de 1783, les départs d'Ostende se maintiendront à un niveau haut et régulier, en moyenne une trentaine de campagnes par trimestre.

L'île danoise de St-Thomas, réputée neutre, l'emporte de loin sur toutes les autres destinations antillaises. Toute comme l'île satellite de Ste-Croix – qui ne figure que sporadiquement parmi les départs – cette possession danoise occupe une excellente position commercio-stratégique pour ravitailler aussi bien les Grandes Antilles et les Iles du Vent que les Rebelles américains. Nous savons que les îles

[33] ACB/WP dd. 14.7.80, ACB/CN 63, AGR/CF 4346 (extr. prot. 1.7.80), GG 29.6.80, 5.3.81.

[34] E. HUBERT, *o.c.*, I, p. 7.

[35] AGR/SEG 2193, n° 30 (9.7, 9.10.81 ; 11.3.83). Le Brugeois P. Van Huele avait consigné, par voie de Rotterdam, deux caisses de toiles à Devos & Schoutten de St-Eustache. Le produit de la vente, converti en sucre brut, y tombe ès mains des Anglais. ACB/WP dd. 30.5 & 4.9.81. A propos du raid anglais, voire C. GOSLINGA, *A short history of the Netherlands Antilles and Surinam*, La Haye 1979, p. 84-85.

[36] La spéculation, montée par J. Dubuc, premier commis des Colonies, représente une anecdote symptomatique du revirement de la contrebande. A partir de 1780, il expédie d'Amsterdam vers St-Eustache, dans le but de revendre avec bénéfice à la Martinique, 1,2 mill. de £t de marchandises, dont 250.000 £t seront saisies en rade et dans les magasins de l'île. Le reste n'arrivera à destination finale qu'en juin 1781 par l'intermédiaire d'Ostende. J. TARRADE, *o.c.*, p. 478.

[37] Sur les 351 bâtiments partis de Bordeaux en 1782 pour les Iles, 203 sont des expéditions sous pavillon neutre, en réalité le plus souvent françaises. Le phénomène est de moindre importance à Nantes et La Rochelle. P. VILLIERS, *o.c.*, p. 307, 328-29.

françaises de St-Domingue et de la Guadeloupe sont approvisionnées assez régulièrement, tant par les convois obligatoires à partir des ports français, que par l'intermédiaire danois [38]. Rien d'étonnant donc que ces deux îles n'apparaissent que rarement tandis que la Martinique, plus vulnérable aux interceptions anglaises à partir de Ste-Lucie, y est mieux représentée, malgré le fait qu'elle bénéficie d'autre part d'un commerce interlope avec l'île voisine précitée sous occupation anglaise [39].

A première vue, la grande surprise, ce sont les nombreuses îles ex-britanniques, conquises par la France. Le nombre total des bateaux qui desservent La Grenade (40% des départs), Saint-Christophe (St-Kitts) et la Dominique (chacun 20%), Tabago (ca 10%) et Saint-Vincent, équivaut presque celui à destination des îles danoises. L'occupation française, en respectant la propriété anglaise des plantations, y a même créé des facilités pour l'exportation des denrées sur des navires neutres, comme on le verra bientôt. Il va de soi que pour l'approvisionnement on y fait également appel au pavillon neutre. Le gouvernement britannique s'alignera d'ailleurs sur cette politique opportuniste, en admettant – d'abord (juin 1782) pour St-Christophe, ensuite (janv. 1783) pour les autres îles sous occupation française – que des bâtiments neutres se chargent du transport, à partir des ports neutres européens en les autorisant de rentrer aux ports anglais [40].

Parmi les îles hollandaises, Curaçao a manifestement pris la relève de St-Eustache en tant qu'entrepôt de contrebande, tandis que Surinam, Esséquibo et Démerary essaient d'entretenir la marche de leur économie de plantation grâce à la navigation neutre.

Les quelques départs annoncés pour Saint-Martin, île partagée par les Provinces-Unies et la France, sont difficilement identifiables quant à leur destination exacte. C'est encore plus le cas pour une vingtaine de navires qui mettent le cap sur les «Indes Occidentales» sans autre spécification.

La «géographie» des rentrées au complexe portuaire d'Ostende-Bruges est tout à fait différente. Les navires revenant des îles anglaises occupées se classent non seulement au premier rang, mais dépassent, même de la moitié, le nombre des sorties pour ces directions. Au début, les autorités françaises à la Grenade (50% des arrivées), la Dominique (25%), Tabago (15%) et Saint-Vincent (8%) autorisent les

[38] Parmi les capitaines, mentionnés dans les listes bi-hebdomadaires de la «Gazette van Gend» et qui naviguent vers les îles danoises, figurent aussi bien des noms scandinaves que néerlandais ou anglais, voire même quelques français. Dans les Pays-Bas autrichiens, où la marine marchande manque de mâtelots, «on est convaincu ... que les Danois et les Suédois feront durant la guerre la plus grande partie du transport des productions françaises pour les Pays-Bas, les Provinces Unies et le Nord». E. HUBERT, *o.c.*, I, p. 8. En 1782, un navire suédois («den Aristoteles», cap[ne] P. K. Buck), de provenance de St-Thomas et richement chargé (coton, sucre, tabac, indigo, cacao, gimgembre) échoue devant le port d'Ostende. GG, 28.8.82.

[39] P. VILLIERS, *o.c.*, p. 225-27. J. TARRADE, *o.c.*, p. 486-87.

[40] L. J. RAGATZ, *The fall of the planter class in the British Caribbean* (1763-1833), New-York 1963, p. 166, 171-72. Fin déc. 1782, «de Josephus»/cap[ne] R. Wecham, un brigantin qualifié «flamand», quoique manifestement anglais, coule à l'entrée du port d'Ostende. Venant de Londres, il est destiné pour «de Antilles-Eylanden, gelaeden met alderhande koopmansgoederen». GG, 2.1.83.

habitants à exporter leurs denrées coloniales sur des navires neutres à destination de ports neutres. Ensuite des vaisseaux anglais, sous le couvert d'un quelconque pavillon neutre, seront admis de connivence [41].

Les navires en provenance des Antilles françaises rentrent à Ostende bien plus qu'ils n'en sont sortis. Surtout la Martinique („S. Pierre in de Martinique") de distingue, avec encore cinq arrivages en juillet-août 1783, donc bien après les préliminaires de la paix. La Guadeloupe et St-Domingue suivent de loin et à peu près à titre égal, quoiqu'il n'est pas exclu qu'ils se cachent sous la dénomination trompante de «S. Domingo» quelques rentrées qui viennent de la partie française de l'île.

À partir du dernier quart de 1782, les rentrées en provenance de Curaçao diminuent sensiblement, tandis que les autres possions hollandaises résistent mieux. Chose remarquable à retenir, ce sont les retours assez réguliers enregistrés sous la rubrique de St-Martin. L'interruption complète d'une année au juste (de sept. 1781 à sept. 1782), probablement dûe à l'occupation temporaire de la partie hollandaise de l'île, nous mène à qualifier cette provenance d'hollandaise.

Si l'on considère l'ensemble des entrepôts de contrebande antillais (St-Eustache, Curaçao, St-Thomas, Ste-Croix) il se distingue un décalage frappant entre les départs et les rentrées (au total 43% contre 17% des campagnes). Le phénomène s'accentue encore davantage en isolant le cas de St-Thomas : les retours ne représentent qu'un cinquième, la disproportion n'étant que légèrement rectifiée par Ste-Croix. Les bâtiments sortis pour ces paradis du trafic interlope, ou bien ne regagnent jamais les ports flamands, ou bien y reviennent en faisant une ou plusieurs escales dans les Iles. Notons au passage que pour la globalité du trafic pendant les années d'or du pavillon neutre (1781-83) l'écart entre les mouvements aller et retour (180 expéditions contre 155) est beaucoup moins prononcé.

* * *

En comparant les 360 voyages identifiés qui constituent la navigation du complexe portuaire d'Ostende/Bruges avec les Antilles durant la période 1778-85, il se manifeste que la plupart des navires se limitent à un voyage simple, soit à l'aller, soit au retour. C'est un indice, voire même presque une sûreté, que le pavillon impérial leur a uniquement servi de couverture. Parmi les quelques centaines de bateaux, qui portent presque toujours un nom «flamandisé», nous en avons répéré une vingtaine qui ont effectué un voyage complet aux Indes Occidentales (voir Tableau II), dont trois entreprennent même une double campagne. Quoique le fait de rentrer à Ostende ne garantit aucunement le caractère intégralement flamand de l'expédition [42], presque tous ou bien déchargent leur cargaison de retour à Ostende et la font transiter

[41] J. TARRADE, *o.c.*, I, p. 486-87, n. 126.

[42] Le navire masqué «den Vlaemschen Looper»/cap[ne] Sw. Cornelis (= «l'Interlope flamand», un nom significatif) part d'Ostende pour Curaçao et y rentre également, pour repartir le lendemain vers Amsterdam. GG, 6.12.81, 15-16.6.82.

vers Bruges pour y être vendue publiquement, ou davantage poursuivent leur route jusqu'au bassin de Bruges même. Quasi tous les marchés antillais sont représentés, en majorité, destination et provenance d'accordent. A côté de ces vaisseaux disons fidèles, une bonne vingtaine d'autres, dont plusieurs sont clairement de nationalité étrangère camouflée, arrivent à Ostende ; ils continuent cependant leur voyage vers Bruges, où, chose très rare, ils y expédient seulement leur cargaison (voir Tableau III). Plus que la moitié des arrivages proviennent des îles anglaises conquises. Coïncidence ou écoulement voulu sur un marché neutre ?

Une preuve irréfutable de la participation active des négociants-armateurs flamands au trafic des Antilles nous procurent les annonces d'un navire en chargement ou de vente publique d'une cargaison de retour, parues dans la «Gazette van Gend». En juin 1782, l'agent maritime P. J. de Cuyper d'Ostende informe les affréteurs intéressés du chargement de deux bateaux en partance, qui navigueront en droiture respectivement vers la Grenade et la Dominique ; il s'agit du senau flamand à double pont (200 t.) nommé «den Waeren Vlaeming»/cap^{ne} Junquée et du brigantin, également à double pont (140 t.) intitulé «de Dorothea van Altona»/cap^{ne} C. Nichelsen, probablement un navire hambourgeois. Puisque les départs traînent encore deux mois et demi, tout porte à croire que les cargaisons se sont constituées à Ostende. Le premier cargo mentionné retourne même au port après onze mois en provenance de la Grenade [43].

A Bruges, le négociant-armateur J. Fr. Van Lierde fait annoncer en oct. 1782 l'affrètement de sa frégate impériale «den Brugschen Held»/cap^{ne} A. Daal (400 t.) en partance pour les Indes Occidentales (Ste-Lucie) et qui dispose même d'une cabine confortable pour des passagers. Peu avant, son brigantin impérial à double pont, nommé «de Brugsche Eendragt»/cap^{ne} J. B. Verhelle (170 t.), est rentré à Bruges et y a mis aux enchères sa cargaison exotique très variée en provenance de la Grenade ; simultanément on affiche le rechargement à destination de la Martinique, de la Dominique ou de St-Domingue [44].

Le marchand brugeois de souche noble, J. J. van Outryve de Merckem, en s'associant à son concitoyen Fr. de Meulenaere, préfère la combinaison internationale. Ils participent au premier armement (1781-82) de la frégate de construction française «den Vlaemschen Krygsman»/cap^{ne} M. Baert (300 t.), qui quitte Bruges pour St-Thomas, en faisant escale à Bordeaux, sans doute pour y compléter son chargement ; la cargaison de retour, composée de sucre, de café, de coton, d'indigo, etc. sera cependant écoulée à Bruges. Le navire a probablement entrepris un second voyage, puisqu'il rentre de nouveau à Bruges au début de 1783, cette fois en provenance de S. Domingo. Avec J. B. Goddijn comme partenaire, notre marchand noble importe

[43] GG, 27.6, 7 & 10.9, 31.10.82 ; 19.8.83. En outre, les annonces stipulent qu'on n'acceptera que des marchandises pour compte neutre, munies d'un certificat d'authenticité, tout en refusant expressément de la contrebande.

[44] GG, 31.10.82, 20.3.83 ; 26 & 30.9.82.

du café de la Grenade, apporté à Bruges par le senau «impérial» (suspect) «de Stad Oostende»/cap[ne] J. Harries ; le vaisseau repartira d'ailleurs vers St-Thomas et rentrera à Ostende, venant de Tabago [45].

Ces quelques exemples, récoltés au hasard, n'épuisent nullement la petite pléiade des armateurs et/ou négociants flamands et bruxellois qui s'intéressent activement aux expéditions antillaises à partir du complexe portuaire d'Ostende/Bruges. Les archives officielles nous en fournissent bien davantage [46].

*
* *

Parmi les maisons de commerce ostendaises, la firme Liebaert, Baes, Derdeyn & Cie s'est forgée une réputation de spécialiste des navires masqués. Depuis la proclamation d'Ostende comme port-franc elle y expédie successivement cinq navires, tous destinés pour la Dominique et Ste-Lucie, des îles donc respectivement perdue et conquise par les Britanniques. Les bâtiments son manifestement «impérialisés» pour le besoin de la cause, ayant d'ailleurs souvent conservé leurs capitaines anglais. Le caractère ambigu des campagnes provoque maintes difficultés. Le brigantin «den Eersten»/cap[ne] P. Thompson (194 t. subrécargue J. B. Pol) a été arraisonné par une frégate américaine, amené à Boston et déclaré bonne prise ; seulement en 1786, le Congrès consentira le pourvoi en révision de l'affaire contestée. Un corsaire anglais capture le navire «den Tweeden»/cap[ne] G. Hederstadt ; conduit à St-Christophe, l'Amirauté l'y remettra cependant en liberté. Au cours d'une seconde campagne, le bâteau «den Derden»/cap[ne] H. Eastwyck (160 t.), parti d'Ostende pour la Martinique en passant par Bordeaux, sera arrêté au voyage de retour par les Anglais et sa cargaison restera partiellement confisquée à Antigua. Ayant fait escale à Cork (Irlande) pour y vendre le restant, le navire sera séquestré de nouveau à Bordeaux, puisque l'obligation pour les neutres de décharger en France a été violée. La hourque «den Vierden»/cap[ne] D. Gadgew (300 t.) sera vendue à Ostende en revenant de la Dominique. Le dernier-parti de la série monotone, «den Vijfden»/cap[ne] Chr. Trôman restera également sain et sauf. Au début de 1783, il se trouve aux Indes Occidentales encore quatorze navires, enregistrés sur le nom de la firme, sans doute en majorité des unités masqués [47].

[45] ACB/WP dd. 22.1 & 5.2.82. AGR/SEG 2184. GG 19.2 & 6.3.83 ; 26.4 & 26.9.82.

[46] Ostende : G. Cande, De Cuyper & Cie.
Bruges : Jean Guill. Wets (directeur du «Comerciehuis») Dion. de Brouwer, Fr. Serweytens, Jacq. Stassignon, Pierre Guill. van Outryve, Van Hoorick & Cie.
Nieuport : M. Meyne.
Bruxelles : Ve Van Schoor, Fr. Romberg & Cie.
Anvers : Th. Van Moorsel.
Gand : D'Hert & Cie.
AGR/SEG 2150 (Tableau des marchandises des îles Antilles), 2152, 2173[2], 2190, 2192-93 ; AGR/CF 4376-77, 5331 (*passim*).

[47] GG, 28.1, 29.4.82 AGR/SEG 2190 n° 213 (requête 11.6.84) H. SCHLITTER, *Die Berichte des ersten Agenten Oesterreichs ... Baron de Beelen-Bertholff...* (1784-89), Vienne 1891, p. 565-69, 671-72, 718-20.

Non seulement le mésusage du pavillon impérial, couverture neutre pour l'approvisionnement et la contrebande qui lèsent surtout la cause anglaise, mais encore l'appât du butin de la part des corsaires ou flibustiers opérant aux Indes Occidentales, menacent la navigation flamande. En 1783, le navire impérial «den Graeve van Belgiojoso»/cap^ne^ G. Borst parti d'Ostende à destination de St-Thomas, est capturé par un corsaire pseudo-anglais – à vrai dire d'après son port d'attache c.à.d. «Nieuw-York» il est américain – qui l'amène à l'île de Tortola. Le pirate brutalise l'équipage et les passagers afin de leur extorquer la nationalité française. Quoiqu'ayant obtenu gain de cause à St-Thomas, le capitaine a perdu ses documents de bord et les pillages ont enlevé aux matelots et passagers leurs vêtements et objets de valeur pour une somme totale de 18.000 florins [48].

* * *

Les marchandises, embarquées à Ostende/Bruges pour les Antilles, peuvent être cataloguées sous quatre rubriques [49]. Les produits alimentaires constituent le premier groupe : des vivres qui se conservent assez bien (farine, viande et poisson séchés ou salés, fromage et beurre, fèves, thé), ainsi que des boissons omniprésentes (vin, bière, eau-de-vie, genièvre, élixir). Viennent ensuite les produits textiles (toiles, gazes, soieries, rubans, fil à coudre, mouchoirs) et les vêtements confectionnés (chemises, pantalons, vestes, bas, chaussures, chapeaux). Une troisième catégorie comprend les articles de ménage courants (poterie et porcelaine, verres à boire et bouteilles, couteaux, ciseaux, miroirs, chandeliers et bougies, huile lampante) ainsi que de la papeterie (papiers, plumes) et des passe-temps (jeux de cartes, livres). Finalement la dernière série comporte des matériaux de construction (briques, tuiles, clous) d'entretien (peinture et brosses) et d'emballage (cercles de barrique). Cette cargaison-pilote richement variée – que la «Gazette van Gend» ne résume que trop rarement par la notice succinte de «alderhande mondbehoeften en werk-stoffen» (victuailles et manufactures de toute espèce) – ne diffère donc en rien de l'assortiment des produits que l'économie de plantation antillaise a importé habituellement soit de la mère-patrie, soit des Treize Colonies américaines.

Parfois la cargaison est escortée d'un subrécargue qui dirigera les transactions. Des entreprises d'une certaine classe, telle que la «Maison de Commerce» de Bruges, y font souvent appel lorsqu'elles organisent elles-mêmes l'armement. En général on embauche un subrécargue en cas d'inexpérience du capitaine, dûe soit à sa nationalité réellement flamande, soit à une destination peu familiaire, telle que les îles anglaises conquises [50]. Par contre, dans les ports d'entrepôt antillais, des maisons de com-

[48] GG, 22.5.83 (lettre ouverte du capitaine, publiée à plusieurs reprises).

[49] Pour reconstituer la cargaison, les «Wettelijke Passeeringen» (ACB) nous ont servi de source capitale.

[50] En 1782-83, une dizaine de participants brugeois confient au subrécargue P. J. Martin, originaire de la Grenade mais devenu bourgeois de Bruges, des marchandises d'une valeur totale de 33.200 fl. Br. ch., chargées à Ostende dans le brigantin impérial «de Stad Brussel», qui partira de Dunkerque pour les Antilles françaises. ACB/WP dd. 23.11.82, 8.1.83.

mission se chargent normalement de l'écoulement des marchandises et de la constitution de la cargaison de retour [51]. A St-Domingue, un certain P. J. Bouvier, apothicaire à Port-au-Prince, a rendu beaucoup de services aux négociants flamands durant la guerre maritime [52].

Les cargaisons de retour, effectivement écoulées dans les Pays-Bas autrichiens, se vendent à Ostende ou, encore plus, au bassin de Bruges. Régulièrement les gazettes contemporaires annoncent la vente à l'encan, en exposant à la clientèle la composition de l'assortiment. Tous les produits coloniaux classiques y sont représentés, surtout le sucre (ainsi que son dérivé, le rhum), le café et, dans une moindre mesure, le coton, l'indigo et le cacao [53].

* * *

Rien de plus difficile que de calculer le rendement des expéditions flamandes aux Indes Occidentales. D'une part, la comptabilité des firmes engagées ne s'est conservée que sporadiquement et fragmentairement ; d'autre part, les rares campagnes sur lesquelles nous sommes mieux renseignées, ou bien se situent vers la fin de l'âge d'or du pavillon neutre, ou bien se rangent parmi les cas anormaux. Citons quelques exemples de bilan.

En 1780, la soi-disante «Maison de Commerce» de Bruges organise deux campagnes simultanées vers Curaçao : «de Keyzer Jozef», acheté au Havre, chargé à Nantes et expédié d'Ostende (prix global de l'armement : 11.397 fl.), accompagné du navire «de Roosenhof». Les armateurs s'y intéressent pour respectivement 6 et 2 douzièmes, tandis que les autres partenaires sont des négociants d'Anvers et de Rotterdam. A Curaçao, l'écoulement des cargaisons et la vente du second navire rapportent globalement 37.237 fl. Malheureusement, au retour «de Keyzer Jozef» sera pris par les Anglais. A la fin de 1784, le bilan du double armement se solde par une perte énorme de 36.673 fl. [54].

[51] St-Eustache : Devos & Schouten, Jacq. & Bern. Texier.
St-Thomas : Dan. Jennings, Davis & Naghle.
Curaçao : Claessens, Erbervelt & Cie.

[52] AGR/SEG 2173 (rapport 11.1.83).

[53] Voici, à titre d'exemple, la cargaison exotique du navire brugeois «de Brughse Eendragt», importée de la Grenade et vendue aux enchères (ACB/WP dd. 19.9.82).
- rhum (104 pipes, 26 demi-pipes)
- huile de rhum (179 pipes, 48 demi-pipes, 2 quarts)
- sucre blanc (10 quarts) et brut (16 quarts)
- tabac en feuilles de St-Vincent (1116 rôles)
- tabac-macouba (18 bottes)
- café de la Martinique (25 sacs, 3 quarts)
- cacao de la Grenade (49 quarts) et de Caracas (7 quarts)
- peaux sèches (131) de la Nouvelle-Espagne
- indigo de l'île grenadine de Carriacou (3 caisses)
- gingembre (2 sacs)
- écailles de tortue (4 quarts)
- plantes de Cayenne.

[54] ACA/FF 1922 ; ACB/WP dd. 6.2.82.

En 1782, la maison Solvijns, De Wolf & Cie, une société par actions anversoise, s'intéresse pour 24.000 fl. dans l'expédition du vaisseau «de Antwerpse Vrienden», armé vers Surinam par l'association Solvijns fils & Van Roïe ; augmentée des assurances et des frais, la participation monte à 28.683 fl. Un an après le retour du navire, les partenaires n'ont reçu que des remboursements provisoires de l'ordre de 60% du capital investi. Ces perspectives peu réconfortantes sont cependant largement compensées par le résultat final des deux campagnes, entreprises par «de Antwerpse Eendracht», armé à Bruges, mais chargé à Bordeaux à destination de St-Domingue. En décomptant la vente du bateau, deux ans d'investissement ont rapporté un produit net de 31.459 fl., soit 77% de bénéfice. Par contre, une transaction de sucres, commandés à Port-au-Prince durant la seconde expédition, se solde par un échec, soit 20% de perte sur la vente à Bordeaux [55].

Les extraits assez détaillés de cette affaire nous révèlent un aspect capital du trafic en droiture : le taux énorme du fret. En effet, deux campagnes Bordeaux-St-Domingue rapportent 53.976 fl. de fret et des surestaries aux Iles, ce qui signifie 216% de rendement par rapport à la valeur venale du navire (41.000 £t = 19.133 fl.). Pour le navire suédois «de Sophia-Elizabeth»/cap^{ne} H. Vasmer, à expédier d'Ostende par de Vinck & Cie à destination de St-Christophe et de la Grenade, le fret s'élève à 50 fl. holl. C^{t} par tonneau (de 2000 lb brut), à augmenter de 15% pour les droits d'avarie et de chapeau. La frégate impériale «de Joffrouw Anna-Cornelia»/cap^{ne} Fr. Fournier (400 t.), armée et expédiée de Bruges par P. Gavanon & Cie – une maison française installée à Ostende – fixe son fret différemment pour la Martinique (350 £c/t et S. Domingo (400 £c/t). Comparé au tarif imposé et fixé en sept. 1781 à 130 £t au tonneau pour l'affrètement de bâtiments au gouvernement français, les taux flamands montent jusqu'au double (233 à 266 £c/t) [56]. Le pavillon neutre se fait donc bien payer ! Autrement dit, aux Indes Occidentales la navigation rapporte bien plus que le négoce.

Durant le second semestre de 1782, les arrivées massives des navires neutres, ajoutées à celles des convois obligatoires, provoquent une sursaturation du marché antillais. Bientôt les prix des produits importés se dégonflent [57]. Ignorant ce renversement imminent, la soi-disante «Maison de Commerce» de Bruges lance encore à deux reprises un double armement. Vers la fin de l'été, leurs vaisseaux «de Stadt Gend» et «de Flandria» – armement dans lequel la société participe pour la moitié du navire et le tiers de la cargaison – naviguent vers la Martinique où ils encaisseront

[55] ACA/FF 1470 ; AGR/SEG 2184 ; GG 9.6.82, 1.6.83.

[56] GG 28.6 & 28.11.82 ; P. VILLIERS, *o.c.*, p. 285, 289.

[57] P. VILLIERS, *o.c.*, p. 378-79, 424-25.

Martinique : évolution du prix de vente moyen (en £c)

	1777	*1781*	*1782*	*1783*
farine	70	110	80	66
boeuf salé	110	150	100	90
lard	100	80	33	30
vin de Bord.	160	300	200	200

des pertes sensibles. Quelques mois plus tôt les bâtiments «den Brugschen Leeuw»/ cap^ne Fr. de Corroy (260 t.) et «het Commercie-Huys van Brugge»/cap^ne A. Graef effectuent un voyage aller-et-retour, respectivement à Curaçao et à la Grenade. Au printemps de 1783, les deux navires quittent de nouveau Ostende pour les mêmes destinations. Cependant, les préliminaires de la paix étant déjà signées, les subrécargues ont reçu l'ordre de continuer le voyage vers les États-Unis au cas que les Iles n'offrirent pas des cargaisons de retour avantageuses. C'est pourquoi les bateaux rentreront de Portsmouth et de Baltimore en Virginie, ce qui indique que le déclin s'annonce déjà au marché antillais [58].

Au début de la paix, la reprise de l'armement en droiture français et anglais sur le niveau d'avant-guerre, entraîne beaucoup d'expéditions malheureuses. Le marché antillais, engorgé par les stocks de marchandises non périssables et surchauffé par la demande trop élevée des denrées tropicales, s'effond rapidement. Ainsi la balance de la dernière campagne du navire «het Commerciehuys van Brugge» à la Grenade (mars-sept. 1783) traîne encore en 1787, présentant un déficit escompté de 40.000 fl, malgré le détour fait à Baltimore pour y apporter du rhum [59].

Rien ne traduit mieux l'écroulement du trafic vers les Indes Occidentales et les espérances trompées du négoce flamand que l'appréciation négative, soumise en 1786 aux actionnaires de la «Maison de Commerce» de Bruges par le gérant brugeois Guill. Wets qui souligne derechef «... combien les navires et expéditions en général ont été ruineux et ecrasans ... Aussi la majeure partie des pertes ... essuyées proviennent des spéculations ... que nous avons été obligés de faire par l'appas du bénéfice ...». Afin de remédier aux restants invendus des différentes cargaisons et de prévenir de plus grandes pertes, il annonce que la société a «... redemandé dans les différentes îles des Antilles nos marchandises sèches ... préférant nos propres marchandises qui sont augmentées dans ce pays et font les meilleurs retours, car sur les produits des îles il tomberoit dans ces circonstances fatales une perte de 30% ... ; le commerce ne s'y remettra pas de sitôt» [60].

* * *

Le gouvernement des Pays-Bas autrichiens s'est bien rendu compte que la disparition du pavillon neutre entraînerait inévitablement le recul du trafic. Le conseiller Delplancq, dans son mémoire (17 fév. 1783) au Comité du Commerce, rappelle que «pendant la guerre, les négocians neutres ont fait un commerce très considérable avec les Isles françoises, d'abord par la voie de St-Eustache et d'autres possessions hollandoises ou danoises en ensuite directement». Sa prognose pessimiste se confirmera en grande partie : il est apparent que les Français et les Hollandais refuseront l'accès aux étrangers dans leurs colonies ; les îles françaises et anglaises

[58] ACA/FF 1922 ; ACB/WP dd. 6.1.82, 19.2.83. AGR/CF 4348 (J. Stassignon, 23.2.83).
[59] ACA/FF 1922, ACB/WP dd. 26.3.83.
[60] ACA/FF 1922, Rapport aux actionnaires (1786).

seront bien gardées contre la contrebande ; s'il y reste quelques ports francs, tels que St-Eustache, St-Thomas ou Ste-Croix, la concurrence y rendra les marchandises d'Europe au rabais et celles des Iles à l'enchère [61]. Afin de pouvoir prendre des dispositions appropriées à la continuation de la prospérité commerciale, le Comité mène une enquête auprès des négociants du pays et des consuls dans les ports étrangers.

Comme toujours, il y a des faiseurs de projets. Quelques marchands-financiers, tels que Ch. de Proli d'Anvers – le promoteur de la «Maison de Commerce» de Bruges – la Ve Vanschoor & fils de Bruxelles et G. Herries d'Ostende, avancent l'idée d'acquérir une île antillaise. De Lattre, consul impérial à Dunkerque, propose l'île de Tabago, qu'il voit déjà en port-franc. La maison Vanschoor, intéressée à la traite négrière, énumère plusieurs possibilités : soit une île, telle que Tabago, Curaçao ou un îlot dans le golfe du Honduras ou du Mexique, soit un territoire en terre ferme comme Démerary, Esséquibo, Surinam ou Cayenne [62]. Dans l'optique de ces spéculateurs, les Pays-Bas autrichiens disposeraient ainsi d'une tête de pont indispensable pour trafiquer non seulement dans les Antilles, mais aussi en Amérique espagnole, voire même aux États-Unis. Prenant en considération la résistance évoquée auprès des puissances coloniales, les frais d'exploitation et le manque d'une marine militaire, le Comité de Commerce rejette cette proposition d'ailleurs utopique [63].

Plus réaliste est le projet exposé par de Roissy au début de 1783, quoique, par après, son plan sera dépassé par les événements. Né au Canada, il habite depuis quinze ans St-Domingue, où il exploite deux plantations, situées dans la partie française et espagnole de l'île. Ayant entrepris plusieurs voyages d'affaires en Amérique continentale, il prétend connaître à fond les techniques de contrebande. Il s'est d'ailleurs installé au Môle Saint-Nicolas, entrepôt franc depuis 1767 mais en déclin durant la guerre maritime et qui sera définitivement supprimé en 1784. C'est justement ce port qu'il préconise en vue de la pénétration commerciale des Antilles, de la région du Missisippi et des États-Unis. Aventurier et opportuniste selon les uns – il ambitionne effectivement en moyen terme le poste de consul-général impérial en Amérique – expert et informateur utile selon les autres, De Roissy sera finalement remercié de ses services [64].

[61] H. VAN HOUTTE, *art. cit.*, p. 371-73.

[62] AGR/SEG 2150-51 (rapport 4 & 14.9.83) ; AGR/CAPB 512 (mémoire 4.2.83). En 1782, de Vinck & Cie, négociants d'Ostende, ont déjà présenté des requêtes pour des opérations de commerce avec Surinam, Esséquibo et Berbice AGR/SEG 2151, n° 68. De nouveau en 1787, de Raucour défend dans un mémoire le droit des Pays-Bas autrichiens «d'acquérir des nouvelles possessions dans les Indes ... Occidentales», en visant également Surinam, Essèquibo, Berbice et Démerari, au dires de l'auteur, îles pas occupées à l'époque du Traité de Münster. AGR/MD 873, p. 33.

[63] Tabago fut souvent disputée ; définitivement attribuée à l'Angleterre en 1763, la France récupère en 1783 l'île conquise au cours de la guerre maritime. Deux cultures d'exportation, le coton et l'indigo, y fleurissent. J. Cl. NARDIN, *La mise en valeur de l'île de Tabago*, Paris-La Haye 1969.

[64] AGR/CAPB 512 ; *Id.*/MD 1492 (dossier) ; Id/2150[1] (rapport 19.7.83). H. SCHLITTER, *Die Beziehungen Oesterreichs zu den Vereinigten Staten von Amerika*, Innsbrück 1885, T. I, pp. 46-47.

En août 1784, Port-au-Prince sera à son tour déclaré port d'entrepôt pour les navires étrangers. Peut-être une chance manquée pour les Pays-Bas autrichiens, puisqu'au cours des années précédentes, le gouvernement a refusé, à deux reprises, la nomination d'un consul impérial à Saint-Domingue. Une première candidature (juill. 1782), celle de E. Benquet, domicilié à Ostende, n'a pas été retenue. Au début de 1783, la requête de P. J. Bouvier, natif de Namur et apothicaire établi à Port-au-Prince, afin d'être nommé consul impérial en Amérique, est rejetée en dépit de ses bons services rendus aux négociants flamands pendant la guerre maritime [65].

* * *

Durant la guerre de libération des États-Unis, la France, l'Espagne et les Provinces-Unies ouvrirent leurs colonies antillaises à la navigation neutre afin d'esquiver le blocus maritime anglais. D'autre part, les Pays-Bas autrichiens, adhérés à la Ligue de la neutralité armée (1780), et plus particulièrement Ostende proclamé port franc (1781), attirèrent le trafic commercial des belligérants. Par conséquent, la conjoncture de la guerre occasionna une prospérité artificielle. Quelques marchands étrangers s'installèrent effectivement à Ostende et à Bruges. Cependant, la majorité des armateurs-négociants tout simplement neutralisèrent leurs bateaux ; de cette manière ils obtinrent des lettres de mer, soit moyennant une vente fictive à un correspondant flamand, soit en se naturalisant pour la forme. Ainsi les navires masqués, estimés à deux-tiers du tonnage enregistré, devinrent une pratique très répandue. Cet abus flagrant non seulement provoqua des réactions de la part des corsaires anglais, mais inquiéta aussi les autorités de Bruxelles.

Néanmoins, une série de maisons flamandes profita de cette constellation exceptionnelle pour se lancer dans le trafic des Caraïbes, soit sous forme de participation dans des campagnes étrangères, soit en armant leurs propres bâtiments. La route commerciale indirecte passa par les ports hollandais ou français : un navire sous pavillon impérial y reçut les marchandises, chargées en partie seulement pour compte d'un compagnon flamand. Ce double camouflage constitua la tactique accoutumée pour approvisionner les possessions hollandaises (Saint-Eustache, Curaçao, Suriname) et françaises (Saint-Domingue). Cependant, parfois le bateau ou la cargaison furent saisis par les croiseurs ou les corsaires anglais.

Une dizaine de négociants, tant flamands qu'étrangers, opérèrent directement depuis le complexe portuaire d'Ostende et de Bruges. Ordinairement, ils faisaient le commerce avec les ports francs de la Mer des Caraïbes, en se servant d'agents insulaires. Fréquemment, les navires américains y transbordèrent leurs produits. Au voyage d'aller, les cargaisons se composèrent essentiellement de produits alimentaires (vivres et boissons), de textiles (tissus et vêtements) et d'autres articles de consommation (quincaillerie, vaisselle, imprimés, etc.). Au retour, le café et, dans une moindre mesure, le sucre et le coton prévalèrent. En général, les expéditions vers les Antilles

[65] AGR/SEG 2173[1]. J. TARRADE, *o.c.*, p. 539-40.

(auxquelles participèrent également des firmes anversoises) se soldèrent par un déficit.

Le traité de Versailles (1783), éléminant à la fois la neutralité des Pays-Bas autrichiens, réduisit considérablement les activités d'Ostende. A la recherche d'alternatives commerciales, le gouvernement de Bruxelles examina encore quelques projets pour assurer la continuité du trafic vers les Indes Occidentales. La proposition d'acquérir une île antillaise (Tobago, Cat-Island), figurant comme tête de pont commerciale, ne se réalisa point, pas plus que le plan pour pénétrer la zone caraïbe en installant un consulat dans la colonie française de Saint-Domingue. Engendrés par la guerre, tant la contrebande que le trafic neutre disparurent avec la paix.

NOTE JUSTIFICATIVE

Ne disposant pas d'une source principale et unique, nous avons combiné pour la rédaction une série de données sporadiquement ou fragmentairement conservées. Le trafic portuaire et la navigation sous pavillon impérial ont pu être reconstitués assez exactement à base de la presse contemporaine (Gazette van Gend) et de la série d'enregistrement des lettres de mer. Par contre, les transactions commerciales et les opérations maritimes ne ressortent que d'une façon fort incomplète des quelques restants de comptabilité d'origine anversoise, complétée par des certifications brugeoises («Wettelijke Passeeringen»). Finalement, plusieurs institutions de caractère gouvernementale (Comité de Commerce) et municipale se sont mêlées de la politique maritime et commerciale.

Abréviations utilisées :

A. *Sources*

1. AGR Archives Générales du Royaume (Bruxelles)
   - SEG Secrétairerie d'État et de Guerre
   - CAPB Chancellerie autrichienne des Pays-Bas
   - CF Conseil des Finances
   - CP Conseil Privé
   - MD Manuscrits Divers
2. ACB Archives Communales de Bruges
   - WP «Wettelijke Passeeringen»
   - CN Commerce et Navigation
3. ACA Archives Communales d'Anvers
   - FF Fonds des Faillites
4. APM Archives Plantin-Moretus (Anvers)
5. GG Gazette van Gend (Bibl. Univ. Gand).

B. *Métrologie*

fl Br ct (*id.* b^{co})	florins de Brabant (*id.* de change)
£t	livres tournois
£c	livres coloniales
t	tonneau (de mer)
lb	livre (= poids).

Tableau I. – Mouvement portuaire : Ostende & Bruges / Antilles

Année	Trimestre	DANOIS		EX-BRITANNIQUE *(occup. franç.)*					HOLLANDAIS				H + F	FRANÇAIS			ESP.		BRIT. *(occup.)*		«Indes Occidentales»	*Source : Gazette van Gend (1778-85)*	
		Saint-Thomas	Sainte-Croix	Grenade	Dominique	Tabago	Saint-Christophe	Saint-Vincent	Saint-Eustache	Curaçao	Surinam	Esséquibo & Démerary	Saint-Martin	Martinique	Guadeloupe	Saint-Domingue	San Domingo	Porto-Rico	Sainte-Lucie	Jamaïque		Total	
ALLER																							
1778	IV								1													1	1
1779	I												1									1	
	II								1													1	2
	III																					-	
	IV																					-	
1780	I																					-	
	II								5	1											1	7	9
	III									1												1	
	IV																				1	1	
1781	I								2		1					1					1	5	
	II			1																		1	14
	III				1					1												2	
	IV	4		1						1												6	
1782	I	11		7	1	2				1												22	
	II	11		7	5	1	2			4	4		2			1						37	126
	III	12	1	5	4		2	2		1	1	1		2							8	39	
	IV	11	1		1	2	1					2		4	1	1					4	28	
1783	I	11		3		2	7	1		1	1				1				1		3	32	
	II			1			1			1			1	1			1					6	
	III																				1	1	40
	IV											1										1	
1784	I																					-	
	II																					-	
	III																					-	1
	IV								1													1	
1785	I												1									1	1
		60	2	25	12	7	13	3	10	12	7	4	5	7	2	3	2	-	1	-	19		194

| *RETOUR* | | |

Tableau II. – Trafic direct : Ostende & Bruges / Antilles (1779-1784)

Navire	Capitaine	Ostende				Transit vers Bruges	
		Départ/Destination		Arrivée/Provenance		navire	cargaison
De Fortune	Corn. Elis	15.06.79	St. Eustache	11.12.79	St. Eustache [1]		
de Rooze van Brugge	P. J. de Langhe	10.04.80	St. Eustache	14.09.80	St. Eustache [2]	n	c
	id.	19.02.81	id. [3]				
de Stad Brussel	P. Vereycken	-.05.80	«Indes Occid.»	07.09.81	Martinique		c
de groote Estafette	H. Nannings	13.01.81	Surinam	21.09.81	Surinam	n	c
de Neutraliteyt	K. Pieterse	01.07.81	«Indes Occid.»	27.02.82	Curaçao	n	
de Keyzerlycke Catharina	Chr. Bruyn	03.02.82	«Amérique»	22.08.82	Grenade	n	
de Brugsche Eendragt	J. B. Verhelle	14.04.80	Grenade	21.08.82	Grenade [4]	n	c
de Stad Antwerpen	P. Matthijs	05.04.82	«Amérique»	26.09.82	Tabago [5]	n	c
de Fortune	J. P. Suttholf	05.02.82	St. Thomas	04.11.82	Dominique	n	c
de Juffrouw Joanna van Gend	P. de Haarder	28.04.82	Grenade	15.11.82	Grenade	n	c
het Patriotisme	J. Andriessen	11.05.82	Dominique	15.12.82	S. Domingo	n	
het Commercie-Huys van Brugge	A. Graef	09.06.82	Grenade	16.12.82	Grenade	n	
	id.	03.04.83	id.	20.11.83	(◄ Baltimore)	n	
den Brugschen Leeuw	F. de Corroy	11.03.83	Curaçao	03.12.83	(◄ Virginie)	n	
	id.	25.03.82	id.	25.09.82	Curaçao		
de Concordia	J. B. Smit	09.06.82	Dominique	18.12.82	Dominique	n	
de Stad Gend	H. Bremer	09.09.82	Martinique	23.07.83	Martinique	n	c
de Carolina van Brugge	J. Martens	10.09.82	St. Christophe	11.08.83	Grenade	n	
de Graevinne van Neny	Ph. Van den Abeele	?	Martinique	16.08.83	Martinique	n	c
de Pallas	J. H. Frybourg	08.12.82	Guadeloupe	26.08.83	Guadeloupe	n	
de Jongvrouw Jacoba	H. Bollaert	03.09.82	Esséquebo	06.02.84	Démerary & Esséquibo [6]		

Cargaison de retour :

[1] café + sucre
[2] sucre, café + cacao
[3] *confisquée à St. Eustache*
[4] rhum, tabac, cuirs, sucre, cacao, café, indigo, gingembre
[5] sucre brut, café + rhum
[6] sucre, café, coton (vente à Ostende)

Source : Gazette van Gend (1778-85).

Tableau III. – Retours à Ostende/Bruges (1779-1783)

Navire	Capitaine	Ostende (eventuell. Bruges) Arrivée	Provenance	Transit vers Bruges navire	cargaison
den Prins Frederik	F. Hasselberg	03.03.79	Indes Occid. [1]		
de Vrouw Isabella Cornelia	F. Bette	19.07.81	Grenade		c
de Kopenhagen Gally	J. R. de Groot	Br. 28.08.81	Ste-Croix	n	c
de Stad Oostende	J. Harris	21.12.81	Grenade	n	c
de Henriette	A. H. Vinck	25.12.81	Grenade	n	c
the Francy	Jeremiah	Br. 02.05.82	Ste-Croix	n	c
de Lady Claussen	M. Hansen	Br. 09.05.82	Grenade	n	c
het Huys van Oostenryk	D. Bodler	13.05.82	Grenade		c
de Rooze van Brugge	A. J. Cardon	30.07.82	Dominique	n	c
de Grysperre	H. Waele	19.08.82	St. Vincent	n	c
de Pallas	J. H. Fryberg	27.08.82	Guadeloupe	n	c
de Providentie	A. Brun	29.08.82	S. Domingo [2]	n	c
de Severn	P. Binzenland	Br. 01.09.82	Grenade	n	c
the Hercules	J. Chr. Reeder	20.09.82	St. Vincent		c
the Peggy	A. Andersen	16.11.82	St. Domingue	n	
?	J. Wielpeert	Br. 05.12.82	Tabago	n	c
de Lucia	H. Walbrecht	18.12.82	S. Domingo	n	
de twee Vrienden	R. Boysen	22.12.82	S. Domingo	n	
den Vlaemschen Koopman	W. Haskins	04.01.83	Dominique [3]		c
den Vlaemschen Krygsman	M. Baert	19.02.83	S. Domingo	n	c
den Graeve Oginsky	J. Barels	01.03.83	Martinique	n	
Ards-Hertoginne Maria-Christina	P. Weytens	30.04.83	Dominique		c
de Europa	J. Boysen	07.07.83	Grenade	n	

Cargaison de retour :

[1] bois de teinture
[2] planches d'acajou
[3] sucre, café, coton

Source : Gazette van Gend (1778-85).

SOCIALE EN SEXUELE SPANNINGEN AAN BOORD VAN DE OOSTENDSE OOST-INDIËVAARDERS (1715-1734)

DOOR

K. DEGRYSE

24493

Recente artikelen over sociale toestanden aan boord van de Oostendse Oost-Indiëvaarders, geven een nogal rooskleurig beeld van het dagelijks leven tijdens de anderhalf jaar of langer durende reizen naar het verre Oosten [1]. Het sterftecijfer van gemiddeld 8% per reis, was laag in vergelijking met dat van andere compagnieën. Dat lag vooral aan de relatief kortere reisduur, de goede zorg voor het drinkwater, het gebruik van citroensap tegen scheurbuik en vermoedelijk ook de jeugdiger leeftijd van de bemanningsleden. De voeding aan boord was weliswaar niet overdadig – zeker wanneer we het zware zeemanswerk in acht nemen – en nogal eentonig, maar verschafte globaal gezien toch een voldoende aantal kalorieën. Ook de desertiegraad was aan de lage kant en zou er kunnen op wijzen dat de zeelieden tevreden waren over hun behandeling en geen reden hadden tot desertie.

Deze zuiver kwantitatieve benadering en vergelijking van de levensomstandigheden aan boord van de Oostendse schepen, valt dus inderdaad in het voordeel van de Oostendenaars uit en geeft globaal gezien een gunstige indruk. Toch verschaft een dergelijke benadering, hoe interessant en onmisbaar ze ook moge zijn, maar weinig inzicht in andere aspecten van het dagelijks leven op die Oost-Indiëvaarders, zoals de sociale en soms ook sexuele spanningen aan boord. Over deze aspecten, die o.i. medebepalend zijn voor de graad van leefbaarheid op zo'n schip, is in de traditionele bronnen echter niet zoveel terug te vinden. Onder traditionele bronnen verstaan we monsterrollen, uitbetalingsregisters, proviandlijsten en de officiële scheepsjournalen. In het scheepsjournaal van de kapitein, dat zoals dat van de stuurlieden in de eerste

[1] K. DEGRYSE, „*De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel* (1718-1735)" Med. Mar. Ac., XXIV, 1976-1977, p. 19-57 ; R. BAETENS, „*De voedselrantsoenen van de zeevarenden : de theorie getoetst aan de werkelijkheid*", Bijdr. tot de Gesch., 60, 1977, p. 273-309 ; C. KONINCKX, „*Voeding op zee in de 18de eeuw. Een kwantitatief en vergelijkend onderzoek*", Med. Mar. Ac., XXV, 1978-1979, p. 1-32 ; Id. „*Ziekten op zee. Pathologie van de ziekten in de grote vaart in de achttiende eeuw*", Med. Mar. Ac., XXVI, 1980-1982, p. 33-54 ; R. BAETENS, „*Les conditions sociales à bord des navires flamands vers l'Orient* (résumé)" in „*Seamen in Society. Gens de Mer en Société* (Comm. Intern. d'Hist. Marit., Boekarest, 11-12 aug. 1980)" Perthes, 1980, p. 207-209.

plaats een maritieme functie had, komen soms ook problemen met de bemanningsleden aan bod, maar deze voorvallen worden er heel summier behandeld en als alleenstaande gevallen afgeschilderd. We krijgen er trouwens altijd de eenzijdige visie van de kapitein, die er b.v. – in het licht van zijn verdere carrière – alle baat bij had de situatie aan boord zo rustig mogelijk voor te stellen.

In welke bronnen worden de hierboven vermelde aspecten dan wel behandeld ? Een eerste bronnentype dat daaraan voldoet, bestaat uit de niet-officiële journalen die opgesteld werden door meer objectieve medereizigers, met oog voor de sociale verhoudingen aan boord [2]. Dat dergelijke bronnen dun gezaaid zijn, spreekt vanzelf maar wanneer er een opduikt is het dubbel en dik de moeite waard. Een uitnemend voorbeeld hiervan is het journaal aangelegd door Gerard de Bock, schrijver van de „Sint-Elisabeth", een compagnieschip dat tijdens het seizoen 1724-1725 onder kapitein Roose en in gezelschap van de „Arent" naar China zeilde [3]. De Bock was door één of meer van de compagniedirecteurs [4] aangemonsterd om het reilen en zeilen aan boord van het schip nauwkeurig te observeren, en vooral om ongemerkt een oogje in het zeil te houden wanneer in Kanton de koopwaar werd aangekocht. De bedoeling was uiteraard dat hij als schrijver van de supercargo's, eventueel bedrog van deze kooplieden aan het licht zou brengen. De Bock stelde in zijn journaal dat hij hierover aanlegde, inderdaad heel wat dergelijke praktijken aan de kaak maar hij had daarnaast ook oog voor allerlei sociale tegenstellingen en wantoestanden aan boord.

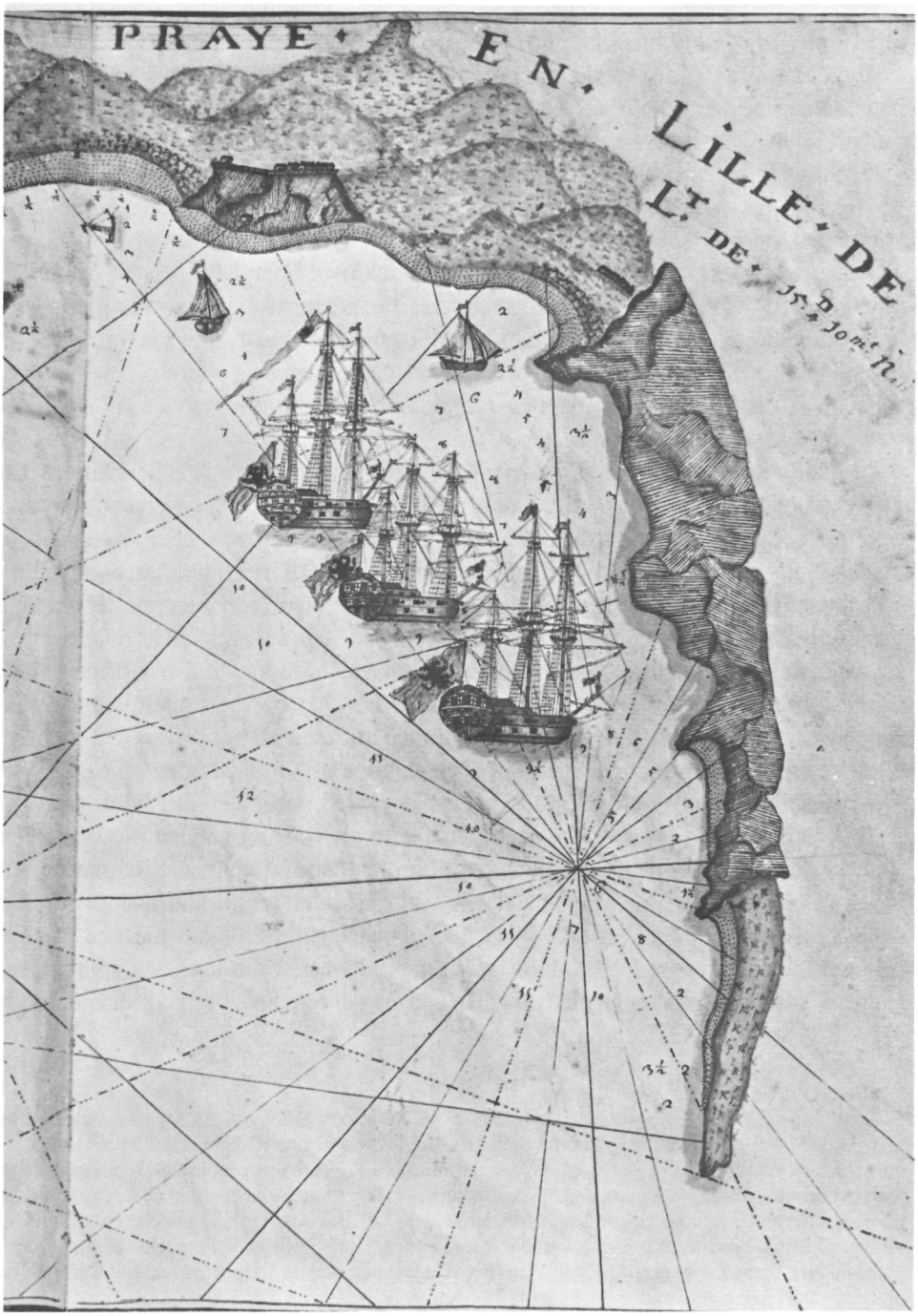
Een eerste vorm van tegenstellingen die hij op de „Sint-Elisabeth" aantrof, was er een op het niveau van de officieren en de kooplieden. De kapitein was wel de absolute meester op zijn schip maar hij had geen bevoegdheid over de supercargo's, die instonden voor de handelsaspecten van de expeditie en die op dat vlak de eindverantwoordelijkheid hadden. Aangezien de grens tussen die bevoegdheden niet altijd even duidelijk was of niet aanvaard werd, ontstonden er dikwijls wrijvingen tussen de zeeofficieren en de kooplieden. Het feit dat er zich heel wat Engelsen onder die handelaars bevonden terwijl de kapitein en de stuurlieden – onder de compagnie althans – meestal Vlamingen waren, vormde een apart facet van deze tegenstellingen [5]. Volgens De Bock werden die moeilijkheden fel aangewakkerd door het

[2] Een overzicht van de bewaarde scheepsjournalen van Oostendse Oost-Indiëvaarders is te vinden bij R. BAETENS, *„De navigatie bij de Generale Indische Compagnie"*, Collectanea Maritima III, Brussel, 1987, p. 36-38. Ook de gekende niet-officiële journalen of reisverhalen komen in deze lijst voor (p. 38).

[3] Stadsarchief Antwerpen, Generale Indische C^{0}, nr. 5689bis. Zie over dit journaal ook F. PRIMS, *„Het dagboek van Gerard de Bock* (1724-25)", Antw. Archievenblad, 2de reeks, 1927, p. 240-244. R. Baetens maakte reeds van dit dagboek gebruik voor zijn artikel over de voedselrantsoenen (cf. noot 1).

[4] Het dagboek bevond zich oorspronkelijk ook niet in de archieven van de compagnie maar in het familiearchief De Pret. Jacomo de Pret was één van de compagniedirecteurs en hij zal dus vermoedelijk wel tot de opdrachtgevers behoord hebben. (F. PRIMS, „Het dagboek ...", p. 240).

[5] Onder de vóóruitredingen waren zowel de kapitein als de belangrijkste kooplieden meestal Engelsen of Ieren wat de situatie van de Vlaamse opvarenden nog erger maakte. Voorbeelden hiervan bij J. MERTENS, *„Oostendse schepen naar Kanton (1719)"*, Ostendiana, IV, 1982, p. 19-37.



De Oostendse Chinavaarders de „Arent" en de „Sint-Elisabeth" samen met de Bengalenvaarder de „Sint-Carolus" voor anker in de baai van het Kaapverdische eiland St. Jago, tijdens de heenreis in 1724. G. de Bock was toen schrijver aan boord van de „Sint-Elisabeth". De kaart is afkomstig uit een journaal van de „Arent" (SAA, GIC 5688).

overmatig drankgebruik dat schering en inslag was onder kooplieden en officieren. Op 16 mei 1724 omschreef hij de situatie aan boord als volgt : „(er) wierd dagelijks, onder de wijn sittende, wakker onder de cooplieden ende capiteins gedebatteert, hatende den een den ander als de pest, doch alles onder policie". Dat het niet altijd onder „policie" verliep, was reeds op de 30ste april ervoor gebleken toen het tussen beide groepen tot een handgemeen was gekomen. Eerste supercargo Peter Spendelow en tweede kapitein Philippe Perrenot gaven mekaar naar aanleiding daarvan de hand „om per occasie te duelleeren". Perrenot werd later nog omschreven als iemand die „als dronken is, seer brutael is" [6], terwijl De Bock over Spendelow op 24 mei 1725 noteerde : „is qualijk te begrijpen hoe een man die nuchteren sijnde soo seurjeus, seer fijn, intrigant en een groot politiek is, soo miserabel tot sijn disavantagie als beschonken is (dat redelijk veel is voorgevallen) kan verrandert worden". Het spreekt vanzelf dat een dergelijke gespannen situatie onder de bevelvoerenden de sfeer aan boord helemaal kon verpesten.

Een tweede nog belangrijker tegenstelling was die tussen de officieren en hun ondergeschikten. Tussen beide groepen werd een zeer sterk klasseverschil in stand gehouden. Eerstgenoemden dineerden aan de eerste en tweede tafel, waarvoor ze beschikten over een eigen kok en tafeldienaars en waar ze meer uitgelezen gerechten en wijn voorgeschoteld kregen. De rest van de opvarenden kreeg een minder exquize maaltijd „opgediend" in één bak per acht zeelieden, zonder wijn [7]. De officieren en kooplieden hadden aparte verblijf- en slaapplaatsen in de kapiteinshut of de kajuit, terwijl de rest vrede moest nemen met de kooien op het overbevolkte tussendek. Er waren aparte latrines voorzien voor beide groepen [8] en ook het privaat dat zich op de scheepsgalerij bevond, was strikt voorbehouden voor kooplieden en officieren. Op een bepaald moment werd de toegang tot de galerij ook aan De Bock ontzegd „... waer door genoodsaekt was van neffens mattrosie voor int galjoen of wel op een stuk canon buijten boort te gaen sitten, en doordien den Capiteijn sijn hut meede vrij hield [9], soo was selfs den luijtenant-opperstuerman en chirurgijn-majoor meede neffens mijn egael. Waerdoor de onder officiers ingevolge van tijt, als niet een wijnigh distinctie werd gemaekt tussen de eerste taeffel, te weeten die daer aen spijsen, ent gemeen, in veel pointen ongelukkigh sullen sijn en wel principael een commanderendt

[6] SAA, GIC 5689[bis] : 29 juni 1724.

[7] R. BAETENS, *„De voedselrantsoenen ..."*, p. 275-2756. De onderofficieren zaten normaal niet aan tafel maar hadden wel een aparte bak. Tot die onderofficieren rekende men de bootsman, de schieman, de konstabel, de bottelier, de provoost en de kwartiermeesters. Zij waren respectievelijk verantwoordelijk voor het toezicht op de grote mast, de tuigage van het voorschip, munitie en geschut, de levensmiddelen, orde en tucht en tenslotte het eigenlijke matrozenwerk. Er was dus ook nog een duidelijke sociale kloof tussen onderofficieren en officieren. Tot die laatste groep werden alleen de kapitein, onderkapitein, luitenant en de stuurlui gerekend. Zij deelden hun tafel wel nog met de kooplieden, de aalmoezenier en de eerste chirurgijn.

[8] SAA, GIC 5689[bis] : 24 maart 1724.

[9] Er was ook een privaat in de kapiteinshut maar wegens de ziekte van kapitein Roose, die kort daarop zou overlijden, was dit dus niet toegankelijk.

officier, want dit voort gemeen aen een officier wijnigh respect geeft" [10]. Deze discriminatie zat de schrijver dus blijkbaar erg hoog.

De scherpe klassenscheiding die op het schip in stand werd gehouden, diende dus vooral om gemakkelijker orde en tucht aan boord te bewaren. De hiervóór geciteerde passage uit het journaal van De Bock laat hierover weinig twijfel bestaan. Een goed kapitein ging inderdaad nooit familiair om met „het gemeen" [11]. Wanneer die bevelhebber, zoals kapitein Roose [12], ook nog spaarzaam omsprong met de voedsel- en drankrantsoenen van zijn bemanning, dan kon de hautaine houding van officieren en kooplui – die er zelf nogal eens bedronken bijliepen – aanleiding geven tot sterke sociale spanningen die bij de minste gelegenheid tot uitbarsting kwamen. Een dergelijk voorval deed zich bijna voor op de „Sint-Elisabeth" naar aanleiding van het feest van Oostende-kermis dat op 29 juni 1724 werd gevierd. Die dag had men muziek gemaakt, er was een komedie opgevoerd aan boord van de „Arent" en de drank had rijkelijk gevloeid voor de ganse bemanning. Het was dan ook niet verwonderlijk dat 's avonds een aantal beschonken onderofficieren met elkaar slaags raakten en dit onder de vermoedelijk geamuseerde blikken van de matrozen. De Bock geeft hierover het volgende kleur- maar ook leerrijke relaas : „... de capiteyns en opperstuerman om leegh gaende ... vond(en) den 3de stuerman, de 2de schrijver, de timmerman en een quartiermeester lustigh plukhaaren. De Capiteyn Pernot sloegh int hondert en mons. Lamaire (de opperstuurman) quam d'oppertimmerman op 't lijf. Onderweijl raekten de lamp uijt en in die furie, sij alle int doncker sijnde, soo sloegh Lamaire onweetende de tweede capiteijn voor de cop. De lamp raekten weederom opgesteeken doch ook weederom uijt en seer aprent de blinde geest souw hebben gewaeijt indien niet schielijk weer ligt gekoomen (was), en alsoo raektent in stil-standt". De Bock die wel vermoedde dat de directeurs van de compagnie – voor wie zijn journaal bestemd was – niet erg vertrouwd waren met die „blinde geest", voegde er de volgende uitleg aan toe : „De blinde geest is als in't doncker doort gemeen met coevoeten, handspaken, koogels en wat te krijgen is naer de officiers werd gesmeeten also dan niet kunnen gesien werden".

Het feit dat de zeelui voor dit verschijnsel een naam hadden bedacht, wijst erop dat het zeker geen geïsoleerd fenomeen betrof en dat dergelijke explosies van opgekropte spanningen wel meer voorkwamen tijdens de maandenlange reizen van de Oost-Indiëvaarders. Een gelijkaardig verschijnsel deed zich soms ook aan boord van de Noordnederlandse VOC-schepen voor, waar de kapitein zich de laatste weken van de reis bijna niet meer buiten zijn hut waagde uit vrees voor weerwraakmaatregelen vanwege het „gemeen", dat naargelang de thuishaven naderde steeds minder in te tomen viel [13].

[10] SAA, GIC 5689[bis] : 10 feb. 1725.

[11] Een van de kandidaat-kapiteins was om die reden in 1724 door de compagnie afgewezen ! (F. PRIMS, *„De reis van den Sint-Carolus"*, Antwerpen, 1926, p. 33-34).

[12] R. BAETENS, *„De voedselrantsoenen ..."*, p. 286-288.

[13] J. R. BRUIJN en J. LUCASSEN (eds.), *„Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu"*. Groningen, 1980, p. 112-113.

Een tweede bronnentype dat informatie kan verschaffen over sociale spanningen aan boord, wordt gevormd door juridische of notariële documenten. De tegenstellingen en de onenigheid konden soms zo hoog oplopen dat één van de partijen zich na de thuiskomst naar een notaris spoedde om er zijn ongenoegen officieel te laten registreren en deze klacht aan de directie overmaakte. Dat deed alvast Joannes de Vos, onderstuurman van het „Huys van Oostenryck", een Chinaschip dat voor één van de vóóruitredingen tijdens het seizoen 1719-1720 naar Kanton voer. Onderweg kreeg de Vos het zwaar aan de stok met de Engelse kapitein James Naish, omdat deze de Vlaamse stuurlieden, supercargo's en schrijvers discriminerend behandelde. Hij ontzegde hen „het acces tot de cahuyte, den tafel vande selve ende galderijen tot het maeken van sijn gevoegh" [14], en behandelde hen dus als matrozen. Ook die gewone Vlaamse bemanningsleden moesten het van Naish ontgelden, want naar aanleiding van een vechtpartij tussen Vlaamse en Engelse matrozen werden de Vlamingen veel zwaarder met de paardezweep gestraft dan de Engelsen, waardoor de spanning ten top steeg. In zijn beknoptheid vertoont dit verhaal veel parallellen met dat van De Bock, want hier treden eveneens tegenstellingen tussen Engelsen en Vlamingen en tussen officieren en ondergeschikten duidelijk naar voor.

Wanneer de onenigheid aan boord of bepaalde misdrijven aanleiding gaven tot juridische vervolging, dan bieden de bewaarde procesdossiers meestal interessante informatie over de sociale toestanden aan boord. Vooral de „informatiën préparatoire" of „enkwesten", de neerslag van het voorafgaande onderzoek waarvoor talrijke getuigen werden verhoord, alsook de bijgevoegde bewijsstukken zoals uittreksels van krijgsraadverslagen, zijn de leerrijkste documenten uit die procesbundels.

Een mooi voorbeeld hiervan is het proces dat door de procureur-generaal van de Raad van Vlaanderen ingespannen werd tegen de Antwerpenaar François van Pruijssen, vijfde supercargo aan boord van de „Marquis de Prié", een compagnieschip dat tijdens het seizoen 1727-1728 naar China zeilde [15]. Van Pruijssen werd ervan beschuldigd in Kanton sodomie te hebben gepleegd met één van de scheepsjongens, een merkwaardige zaak aangezien er voor die periode slechts weinig dergelijke processen bewaard zijn, ook buiten het maritiem milieu [16]. Wie waren de hoofdrolspelers in deze affaire ? François van Pruijssen, ook wel Joannes Franciscus genoemd, werd te Antwerpen in de kathedraal gedoopt op 8 maart 1686 als zoon van Hendrik en Clara Rossons [17]. Zijn vader en bijna al zijn broers en zusters waren actief in de groothandel. Na eerst in de ouderlijke zaak gewerkt te hebben, ging Van Pruijssen

[14] Voor dit verhaal over het „Huys van Oostenryck" steunen we volledig op J. MERTENS, *„Oostendse schepen ...*", p. 29-31.

[15] Rijksarchief Gent, Raad van Vlaanderen, nr. 22997.

[16] Zie hierover o.a. F. VANHEMELRYCK, *„De criminaliteit in de ammanie van Brussel van de late Middeleeuwen tot het einde van het Ancien Régime* (1404-1789)", Verh. v.d. Kon. Ac. voor Wetensch., Lett. en Schone Kunsten v. België, nr. 97, Brussel, 1981, p. 159-162.

[17] Over François van Pruijssen en zijn familie : K. DEGRYSE, *„De Antwerpse fortuinen. Kapitaalaccumulatie, -investering en -rendement te Antwerpen in de 18de eeuw*", onuitgeg. doct. verh., Gent, 1985, p. 114 en bijlage Ib p. 78-79.

zich rond 1715 in Marseille vestigen en legde er zich vermoedelijk toe op de Levanthandel. Hij huwde daar, had kinderen maar maakte er ook de vreselijke pestepidemie van 1720 mee. Ten gevolge daarvan of waarschijnlijk ook omdat de handel hem niet meezat, keerde hij enkele jaren later terug naar de Scheldestad. Van Pruijssen probeerde toen zijn geluk bij de Oostendse Compagnie. Omwille van zijn koopmanservaring en mogelijk ook omdat hij een verre verwant van directeur Jacomo de Pret was, werd hij in 1726 aangeworven als vijfde supercargo voor de „Marquis de Prié". In deze functie verdiende hij in totaal 800 fl. en hij had ook nog recht op een eigen paccotille-ruimte voor privé-handel. De „Marquis de Prié", een driemaster van 400 à 450 ton met 116 opvarenden, vertrok eind januari 1727 uit Oostende samen met de „Concordia". Ze bereikten in juli Wampou, de ankerplaats vóór Kanton. Van Pruijssen nam toen samen met de andere supercargo's zijn intrek in de „hong", een factorij die door de compagnie in de Chinese havenstad gehuurd werd. Zoals het gebruikelijk was, koos hij één van de scheepsjongens uit om hem daar als knecht te dienen. De jongen in kwestie, die daartoe o.a. in een nieuw pak werd gestoken, was Joannes François de Mijter, 15 à 16 jaar oud en afkomstig van Oostende. Ondanks zijn jeugdige leeftijd had hij reeds een Chinareis gemaakt tijdens het seizoen 1725-1726, doch in 1727 was hij als verstekeling aan boord gekomen [18]. Zijn vader, de 39-jarige François de Mijter was vijfde stuurman op de „Marquis de Prié" en ook een niet nader genoemde oom was aan boord. De vader, die ook in de factorij verbleef, zou er echter overlijden, vergiftigd door Chinese punch [19].

Van Pruijssen was niet erg tevreden over zijn knecht want op 10 september stuurde hij de jongen terug aan boord omdat hij te lui was. Het was kort daarop dat het gerucht de ronde begon te doen – klaarblijkelijk door De Mijter zelf verspreid – dat Van Pruijssen sodomie had gepleegd met de scheepsjongen. De kapitein van de „Marquis de Prié", Guillelmo de Brouwer, zag zich verplicht een krijgsraad hierover te beleggen, aangezien „dit soo grauwsaem ende schroomelijck misdaet binnen Canton soo openbaer is gheworden dat het selve heeft veroorsaeckt een algemeyne verergernisse ende schandael, niet alleen onder heel de equipagie van het voornoemde schip maer oock inde factoriën tot Canton ende aen boort van alle de schepen". Er werd krijgsraad gehouden aan boord van de „Marquis de Prié" op 9 oktober 1727 en daarin zetelden naast de kapitein ook de stuurlieden Thompson, Vincent en Batten, de bootsman Van Herderyck, de konstabel Vyncke en de supercargo Van Heurck [20]. Over Van Pruijssen had deze raad, volgens artikel 13 van de

[18] Joannes François de Mijter komt inderdaad niet voor op de monsterrol van de „Marquis de Prié" (Univ. Bibl. Gent, handschr. 2008).

[19] U.B.G., Ms. 1846, boordjournaal van de „Marquis de Prié", 8 sept. 1727 : „Ion trouva le pilote nomé fransois de mittre mort (dans sa chambre) qui avoit estée enpoisoné par les chynois ou il avoit estée boire de la penche avec le mettre canonier de la Concorde, qui fust aussi enpoisoné et mourut ver le mynuit". Het drankmisbruik te Kanton had dikwijls nefaste gevolgen gezien de bedenkelijke kwaliteit van die Chinese „punch" (R. BAETENS, *„De voedselrantsoenen ..."*, p. 292).

[20] Een afschrift van het krijgsraadverslag bevindt zich ook in het dossier van de Raad van Vlaanderen (RAG, R. v. Vl. 22997). Onder de talrijke bewaard gebleven boordjournalen van de schepen de

compagnie-instructies, geen juridische bevoegdheid aangezien hij een supercargo was. Joannes François de Mijter werd er wel aan de tand gevoeld. De scheepsjongen verklaarde dat zijn meester sodomie had gepleegd met hem in Kanton en dat hij zich uit schrik voor herhaling daarvan had laten wegsturen. Verder verhoord bekende hij echter ook „dat hem het selve noch ghebeurt is op de selve voyagie in de vuijtreijse tot twee differente keeren met den persoon van Joannes vanden hautte, scheeman op het hier vooren ghenomde schip ende de derde mael hem noch eens ghevraeght, heeft het selve gherefuseert". Dezelfde Van den Hautte zou ook betrekkingen onderhouden hebben met de scheepsjongens Jacobus Vermeersch en Pieter d'Uttery. Laatstgenoemde, een 15-jarige Oostendenaar, werd hierover ondervraagd en verklaarde dat Van den Hautte hem inderdaad daartoe aangespoord had maar dat hij steeds weigerde. De krijgsraad besloot daarop De Mijter evenals Van den Hautte onmiddellijk in de ijzers te laten klinken en ze voor de rest van de reis opgesloten te houden. Eenmaal terug in Oostende zouden ze voor verdere berechting aan de bevoegde rechtbanken overgeleverd worden. Hetzelfde lot was ook Van Pruijssen beschoren, maar gezien zijn statuut kon hij zich voorlopig vrij bewegen en zijn functie waarnemen. Alles verliep echter niet zoals gepland. Op 25 oktober 1727 slaagde Joannes Van den Hautte, de 32-jarige schieman die aan handen en voeten geboeid opgesloten zat „in eene hechtenisse die sij noemen op de gallioenen", erin te ontsnappen. Het gebeurde bij dag toen er geen schildwacht ter plaatse was, „de boodtsghesellen moetende wercken" [21]. Kapitein De Brouwer liet daarop de volledige bemanning verzamelen op het achterdek en vroeg wie er iets van die ontsnapping gezien had. Niemand had echter ook maar iets gehoord of gezien [22].

In januari 1728 werd de thuisreis aangevat en toen de „Marquis de Prié" de 13de juli daarna voor anker ging op de Oostendse rede, zat De Mijter nog steeds aan handen en voeten geboeid opgesloten „in eene plaetse tusschendeck bij den grooten mast, die sij noemen stierboort". Drie dagen later echter was ook deze vogel gaan vliegen. Er was duidelijk hulp van buitenaf mee gemoeid, want „... het slot was gheforceert en ghebroken, het gonne nochtans van buijten was ende van binnen niet en conde gheforceert worden". Ter plaatse lag ook het kapotgebroken slot waarmee de boeien waren vastgemaakt. Normaal had er ook een schildwacht moeten staan maar die was er niet [23].

Paradoxaal genoeg kon dus alleen Van Pruijssen aan het gerecht worden overgeleverd. Op 7 augustus 1728 werd hij in het Gentse gravensteen opgesloten en

„Marquis de Prié" en de „Concordia" is er slechts één waarin – en dan nog in zeer bedekte termen – enige allusie wordt gemaakt op deze affaire en de krijgsraad erover (UBG, Ms. 1846, 10 okt. 1727 : journaal van J. B. Vincent ?). Hieruit blijkt dat dergelijke journalen niet de ideale bron zijn om zulke verschijnselen te bestuderen. De journalen zonder vermelding van het voorgevallene waren : SAA, GIC 5705 en 5704 (de kapiteinsjournalen) en UBG, Mss. 1845, 1848, 1849, 1850 en 1925 (journalen van diverse stuurlui).

[21] RAG, R. v. Vl. 22997 : verklaring van provoost Antonio Cennamo.

[22] UBG, Ms. 1846, 25 oktober 1727 : „... et tout lequipage repondit quil ne le savoit pas".

[23] RAG, R. v. Vl. 22997 : verklaring van provoost Antonio Cennamo.

er werd voor de Raad van Vlaanderen een proces tegen hem ingespannen door de procureur-generaal ervan. Zoals misschien wel te verwachten was, viel alles nogal mee voor de supercargo. De aanklacht steunde immers uitsluitend op de verklaring van een zeer jonge en – volgens de verdediging van Van Pruijssen – onbetrouwbare verstekeling, die daarbij nog gevlucht was. De supercargo had steeds alles ontkend en het verklaard als een rancuneuze valse beschuldiging vanwege zijn gewezen knecht. Op 16 oktober 1728 werd Van Pruijssen dan ook vrijgesproken, maar wel veroordeeld tot het betalen van de gerechtskosten. Deze kon hij eventueel verhalen op De Mijter, maar dat was natuurlijk fictie. Dezelfde dag werd Joannes François de Mijter bij verstek levenslang verbannen uit de Oostenrijkse Nederlanden en al zijn goederen verbeurd verklaard.

François van Pruijssen ondernam later nog een Chinareis, ditmaal aan boord van de „Hertogh van Lorreynen" tijdens het seizoen 1732-1733. Op dit laatste Chinaschip van de compagnie was hij tweede supercargo en ontving daarvoor 2.000 fl. en daarbij nog een paccotille. Later ging het met zijn koopmanscarrière echter bergaf. Mogelijk had zijn goede reputatie door de affaire van 1727-1728 toch een deuk gekregen en leed zijn loopbaan daaronder [24]. Van Pruijssen sleet zijn laatste levensjaren als accijnsontvanger van de Antwerpse buitenbieren, één van de minder belangrijke stadsofficiën. Hij overleed in zijn woonst aan het Falconplein en werd op 29 januari 1751 in de Antwerpse Sint-Walburgiskerk begraven [25].

Het dossier over de zaak Van Pruijssen is in de eerste plaats informatief over de sexuele problematiek aan boord van de Oost-Indiëvaarders. Dat er spanningen van die aard waren op de „Marquis de Prié" staat buiten kijf. We laten hierbij in het midden of Van Pruijssen al dan niet schuldig was aan sodomie, maar naast de koopman waren nog vier andere bemanningsleden – onder wie drie scheepsjongens – bij deze zaak betrokken, wat toch een niet gering aantal is. Was die situatie aan boord van de „Marquis de Prié" uitzonderlijk ? Het is moeilijk om hierop een antwoord te geven maar we vermoeden van niet. Wat op de vermelde Chinavaarder wel uitzonderlijk was, was dat er een supercargo bij betrokken was. Dat feit zorgde blijkbaar voor grote ruchtbaarheid zodat er wel moest ingegrepen worden. Wanneer er geen hooggeplaatste figuren bij betrokken waren, bleven dergelijke relaties waarschijnlijk beter verborgen of raakten ze makkelijker in de doofpot [26].

[24] Deze veronderstelling wordt nog gesteund door het feit dat hij er in de periode 1741-1742 van beschuldigd werd de natuurlijke vader te zijn van de Antwerpse Maria Salicati, geboren in 1710. Van Pruijssen ontkende deze aantijding. (J. DE BROUWER, *„De kerkelijke rechtspraak en haar evolutie in de bisdommen Antwerpen, Gent en Mechelen tussen 1570 en 1795"*, Tielt, 1971-72, dl. II, p. 291).

[25] SAA, Par. reg. 306 : 29 jan. 1751 ; SAA, Privilegiekamer 2560 : wijk XII (Falconplein), telling van 1747.

[26] Merkwaardig is dat er kort na de zaak Van Pruijssen, meer bepaald vanaf 1730, plots een ware en moeilijk te verklaren heksenjacht op homosexuelen werd ontketend in de Verenigde Provincies. Of er hier van meer dan van een chronologisch toeval sprake kan zijn, is ons nog niet duidelijk (Th. VAN DER MEER, *„De wesentlijke sonde van sodomie en ander vuyligheeden. Sodomietenvervolgingen in Amsterdam, 1730-1811"*, Amsterdam, 1984, passim). In Londen hadden dergelijke pogroms plaats in 1725-1726

Het procesdossier illustreert ook duidelijk de grote solidariteit onder de gewone zeelieden, wanneer één van hun kameraden in botsing kwam met de scheepsoversten of opgesloten werd. Beide gevangenen konden immers ontkomen dankzij de medeplichtigheid van een gedeelte van de bemanning. De ene werd daadwerkelijk bevrijd, terwijl niemand iets had bemerkt van de ontsnapping van de andere, niettegenstaande dat het bij dag was gebeurd en van een dichtbevolkt schip. Of deze medeplichtigheid eventueel ook ingegeven werd door het feit dat de overige matrozen niet zo zwaar tilden aan de aard van het misdrijf waarvan de gevangenen werden beticht, kan moeilijk worden achterhaald. Een dergelijke solidariteit onder de gewone bemanningsleden, ten overstaan van de scheepsoversten, was geen uitzonderlijk verschijnsel in het maritiem milieu. A. Cabantous, die de Duinkerker zeelieden bestudeerde, heeft het over „une solidarité que j'appelerai sélective, qui s'exerce surtout auprès d'un camarade, menacé par un supérieur. Elle se manifeste par la loi du silence ou par l'action" [27].

Tenslotte biedt ook de zaak Van Pruijssen talrijke voorbeelden van de sterke sociale tegenstellingen aan boord. De verdediging van de supercargo legde er immers in haar betoog de nadruk op dat de beklaagde van een „irreprochable conduite" en van goede familie was, en dat hij als vijfde koopman van de compagnie als een „persoon van eere" diende beschouwd te worden. Om De Mijter te beschrijven, haalden ze daarentegen het grof geschut boven. Deze „ongheluckighen jonghelingh" had volgens die advocaten nooit een opleiding genoten, tenzij „de gone die de slechtste en verworpenste menschen aen hunne kinderen sijn gevende". Zijn vader was immers „eenen simpelen matroos [28], welcke persoonen notoirelijck ex fece populi wel de slechtste ende verworpenste sijn, ende sekerlijck voor sulcx ghereputeert moeten worden ten aensien van de educatie die dierghelijcke persoonen aen hunne kinderen sijn gevende, mits sij ten meerderen deele deselve sijn verlaetende ende abandonnerende, ende dat misschien noch erger is als wanneer sij hun voor oogen hebben, mits hunne presentie ende rauwe manieren deurgaens meer dienen tot verergernisse als anderssints" [29]. De scheepsjongen zelf was daarbij altijd beschouwd als „den stoutsten ende quaetsten van alle dierghelijcke verworpen jonghelynghen". Dat werd bevestigd door een aantal bemanningsleden die als getuige verhoord werden. Ze verklaarden dat hij tijdens de heenreis meermaals afgeranseld werd met een koord omwille van diefstallen. Zo stal hij geld uit de kist van zijn vader en

(A. Bray, „*Homosexuality in Renaissance England*", Londen, 1982, p. 81-114). De zaak Van Pruijssen viel dus wel in een periode gekenmerkt door een internationale belangstelling voor dit soort misdrijven.

[27] A. Cabantous, „*La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*". Duinkerke, 1980, p. 289-291.

[28] Dat was onjuist want zoals we reeds zagen, was François de Mijter 5de stuurman op de „Marquis de Prié". Gezien hij toen al 39 jaar was, is het wel mogelijk dat het om een matroos ging die zich geleidelijk tot stuurman opgewerkt had.

[29] RAG, R. v. Vl. 22997 : „Advertissement omme fr. van Pruijssen", art. 42 en 43.

ontvreemdde suiker en tabakspijpen van andere opvarenden. Ook in Kanton werd hij door Van Pruijssen geregeld geslagen wegens zijn deugnieterijen [30].

Het spreekt vanzelf dat de advocaten van de Antwerpse supercargo de tegenpartij zo negatief mogelijk afschilderden en dat ze in die zin zeker overdreven. Dat ze het zich daarbij konden permitteren om alle matrozen over dezelfde kam te scheren en zeer denigrerende uitspraken te doen over die bevolkingsgroep in zijn totaliteit, was o.i. slechts mogelijk door de diepgewortelde en algemeen aanvaarde sociale tegenstellingen tussen de scheepsoversten en de kooplieden enerzijds, en de lagere bemanningsleden anderzijds. Deze tegenstellingen waren op hun beurt vermoedelijk slechts de afspiegeling van de groeiende sociale barrière, die zich toen ook in de rest van de maatschappij aftekende tussen de gegoede en leidinggevende klassen en het „gemeen" [31].

Samengevat kunnen we dus stellen dat, niettegenstaande het gering aantal schipbreuken, de relatief lage mortaliteits- en desertiegraad en de behoorlijke voeding, de reizen van de Oostendse Oost-Indiëvaarders allesbehalve pleziertochtjes waren. Dat lag niet alleen aan het zware werk en de zeer lange afwezigheid van huis, maar ook aan de talrijke sociale spanningen die zich aan boord ophoopten : spanningen tussen de Engelse of Ierse en de Vlaamse bemanningsleden, tussen de supercargo's en de zee-officieren, tussen de scheepsoversten en de gewone zeelieden. De sfeer onder de opvarenden – die dikwijls met meer dan 100 man samengepakt zaten op een schip met een kiellengte van ca. 33 m., een grootste breedte van 10 à 11 m. en een diepte van ca. 4 m. – zal dan ook dikwijls om te snijden geweest zijn. Dat velen in die omstandigheden naar alcohol en tabak grepen om het zeemansleven enigszins te verzachten, is begrijpelijk [32]. Het ergst van al was het echter gesteld met de scheepsjongens, die niet alleen al het hiervóór opgesomde moesten verwerken, maar daarnaast ook het mikpunt waren voor allerlei brutaliteiten vanwege de rest van de bemanning [33], soms sexueel misbruikt werden en tot overmaat van ramp meer kans maakten om bij een arbeidsongeval om te komen [34]. Voor hen was een China- of een Indië-campagne zeker geen plezierreis maar wel een zeer harde, bijna onmenselijke leerschool.

[30] Ibidem : art. 47 en verklaringen van Dirk Bierman en Abraham van den Berghe. Laatstgenoemde gaf bij de diefstal van tabakspijpen nog de volgende toelichting : „... hetgene op de schepen veel geconsidereert wort, omdat daer dicwils gebreck van is, ende men daer sonder niet wel op zee en can subsisteren".

[31] C. Lis en H. Soly, *„Armoede en kapitalisme in pre-industrieel Europa"*, Antwerpen-Amsterdam, 1980, p. 132-157.

[32] Over het tabaksverbruik zie reeds noot 30. Het drankverbruik onder kooplieden en officieren kwam ook reeds uitgebreid ter sprake. Over de dagelijkse portie brandewijn voor de matrozen, noteerde G. De Bock dat „(de equipagie) liever haer eten souwde missen als haer brandewijn ..." (SAA, GIC 5689[bis] : 25 mei 1725).

[33] A. Cabantous, *„La mer ..."*, p. 286.

[34] Klassiek was dat de nog niet zo sterke en onervaren scheepsjongens over boord sloegen bij het vullen van emmers zeewater. (R. Baetens, *„De voedselrantsoenen ..."*, p. 292 en noot 115).

BELGISCHE OVERHEIDSSTEUN AAN SCHEEPVAARTLIJNEN 1867-1914

DOOR

G. DEVOS

24494

Tijdens de discussie in de Senaat n.a.v. de toekenning van kredieten aan Belgische rederijen in 1907 werd – niet zonder enige ironie – gewezen op de verschillende systemen die de overheid in de loop van de 19de eeuw ter ondersteuning van de scheepvaart had toegepast : premies, subsidies, leningen, differentiële rechten, vrije invoer van materiaal voor de scheepsbouw. Succesrijk kon deze politiek moeilijk worden genoemd. „Et toujours on a fait fausse route ..." betoogde de liberale senator Verbeke [1].

Het gaat er in deze bijdrage niet om te oordelen of deze senator gelijk had, maar wel, bescheidener, om een overzicht te geven van de diverse maatregelen die de Belgische overheid in de betrokken periode (1867-1914) heeft genomen ter ondersteuning van stoomvaartlijnen naar verre overzeese gebieden. Daarbij verdienen een aantal aspecten van dit „beleid" de aandacht, met vragen als : wie nam uiteindelijk de beslissing steun te verlenen, de Regering of het Parlement, onder welke vorm werd de ondersteuning verstrekt en vooral wat zijn, in een tijdperk van economisch liberalisme, zoniet de echte motieven dan toch de argumenten voor een dergelijke staatstussenkomst ?

Situering van het probleem

Het systeem van premie- en subsidieverlening was in het midden van de eeuw niet nieuw. Reeds in de jaren dertig had de overheid geld ter beschikking gesteld van Belgische en zelfs van buitenlandse reders van zeilschepen ter bevordering van een regelmatige en directe vaart op niet-Europese havens. Maar in de loop van de jaren

Gebruikte afkortingen : ARA : Algemeen Rijksarchief Brussel ; MBuZ : Ministerie Buitenlandse Zaken ; DADG : Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft ; NDL : Norddeutscher Lloyd ; RSL : Red Star Line.

[1] Parl. Hand., Senaat, 1906-07, 8 augustus 1907, 431. Bovendien was de Staat ook opgetreden als reder en participeerde in maatschappijen.

zestig werd die financiële steun systematisch verminderd en uiteindelijk afgeschaft [2] : mettertijd was gebleken dat goede en winstgevende zeilvaartverbindingen waren tot stand gekomen tussen Antwerpen en de toen belangrijke overzeese gebieden zodat men, mede onder invloed van het heersende economisch liberalisme meende dat het privé-initiatief niet langer aanmoediging behoefde.

De toestand in de stoomscheepvaart daarentegen, was veel minder rooskleurig. De overheid vond dat zij moest bijspringen. De verbindingen met Engelse en continentale havens stelden geen problemen, maar over langere afstanden ontbraken regelmatige stoomdiensten. Er waren wel initiatieven genomen, maar die bleken even hersenschimmig als kortstondig te zijn geweest.

Het probleem van de stoomvaart naar verafgelegen gebieden lag in oorsprong op het mechanische vlak. De nuttige laadruimte was beperkt door de grote hoeveelheid steenkool die als brandstof moest worden vervoerd : een technisch probleem met grote financiële gevolgen. Midden in de jaren zestig luidde het nog : „... de toutes les entreprises commerciales et industrielles les services de la navigation à vapeur vers les parages lointains constituent peut être la plus ingrate, la plus chanceuse et la moins lucrative ..." [3].

Andere financiële implicaties hingen samen met de eigen karakteristieken van de stoomvaart, met name wat de uitbating betreft, het inleggen van geregelde lijndiensten met van te voren vastgestelde vertrek- en aankomstdata en haar technische superioriteit die de reisduur verkortte.

De investeringen waren aanzienlijk zodat meer dan vroeger beroep moest worden gedaan op de vennootschapsvorm. Reders met regelmatige lijnen moesten zich bovendien grote offers getroosten en waren soms verplicht met onvolledige lading te varen ten einde het tijdschema te kunnen nakomen.

Daarbij kwam nog dat vlug en regelmatig verkeer niet steeds noodzakelijk was. Tal van goederen konden goedkoper met zeilschepen of op minder regelmatige stoomlijnen worden vervoerd, wat voor de vrachtprijs sterke concurrentie met zich mee bracht. Daarnaast stelde zich het probleem van de retourvracht vanuit economisch minder ontwikkelde gebieden.

Al deze technische en financiële moeilijkheden leidden maritieme grootmachten zoals Groot-Brittannië en Frankrijk ertoe hun stoomlijnen fors te subsidiëren. België liep inmiddels een sterke achterstand op. Misschien werd de zeilvaart te lang gesubsidieerd. Alleszins staat vast dat het in de jaren zestig bijzonder zwaar werd op te tornen tegen de gevestigde buitenlandse maatschappijen.

Bij gebrek aan succesvolle Belgische initiatieven en om de positie van de Antwerpse haven niet in het gedrang te brengen, besloot de Regering dan midden in de jaren zestig steun te verlenen aan buitenlandse regelmatige stoomvaartlijnen naar

[2] K. VERAGHTERT, *From inland port to international port*, in : F. SUYKENS e.a., *Antwerp a port for all seasons*, Antwerpen, 1986², p. 351.

[3] MBuZ, 2352, Navigation maritime. Lignes diverses. Note relative à la lettre de la Cour des Comptes du 22.6.1865.

niet-Europese gebieden. Ze deed dit in de eerste plaats onder de vorm van toelagen voor het postvervoer.

Het Belgische ondersteuningsbeleid

Zuid-Amerika

De eerste overeenkomst die de regering sloot betrof een stoomlijn naar Brazilië (Rio de Janeiro, Santos, Bahia, Rio Grande, Pernambuco) en de Plata (Buenos Ayres, Montevideo). De verbinding met deze gebieden was niet nieuw. Ze bestond reeds voor de Onafhankelijkheid. In 1860 bedroegen de Zuidamerikaanse produkten die te Antwerpen werden gelost, zowat 17% van het goederenverkeer [4]. Het probleem van de retourvrachten stelde zich hier niet : koffie, huiden, later wol en graan werden in massale hoeveelheden ingevoerd. Dit produktengamma werd aangevuld met guano, salpeter en ertsen afkomstig uit de havens aan de westkust van het continent (Chili en Peru).

Hoewel de perspectieven voor een regelmatige vaart op Zuid-Amerika gunstig waren, duurde het een hele tijd voor een maatschappij bereid werd gevonden een overeenkomst op lange termijn te sluiten. Einde 1867 slaagde de overheid erin met de Engelse firma *Taït & Cie* tot een vergelijk te komen [5]. Aanvankelijk kreeg de firma in ruil voor het vervoer van de post enkel de opbrengst van de postrechten. Hierin kwam echter verandering vanaf 1869 toen in de begroting van het Ministerie van Openbare Werken een maximum subsidie van 250.000 fr. werd opgenomen [6]. Ondanks deze tegemoetkoming kon de firma Taït haar verplichtingen niet nakomen zodat een nieuwe overeenkomst werd gesloten met de *London Belgium Brazil and River Plate Royal Mail Steam Ship Company Ltd.*

Ook deze maatschappij kon niet langer dan acht maanden standhouden en liet de lijn over aan de Londense reder John Ryde [7]. In de overeenkomst met *J. Ryde & Cy.* bleef in ruil voor een maandelijkse, later een veertiendaagse verbinding het minimaal bedrag aan postrechten van 250.000 fr. gewaarborgd. Anderhalf jaar later volgde een tweede overeenkomst [8]. Zij stelde naast de lijn Antwerpen-Brazilië-La Plata een regelmatige dienst naar Valparaiso op de westkust in het vooruitzicht. De houding van de overheid in deze aangelegenheid kan vreemd lijken vanuit nationaal standpunt. Begin 1872 had immers een Antwerpse maatschappij voorgesteld een regelmatige stoomverbinding met Valparaiso tot stand te brengen. Ze vroeg echter, met het oog op een voldoende vracht te Antwerpen, tijdens de overtocht ook de

[4] K. VERAGHTERT, *o.c.*, p. 378.

[5] Zie Bijlage I, en voor de vroegste overeenkomsten : A. DE BURBURE DE WESEMBEEK, *Une anthologie de la Marine Belge*, Antwerpen, 1963, p. 166-168.

[6] Parl. St., Kamer, 1872-73, nr. 12, 71-72. De overheid waarborgde een minimum-opbrengst voor het postvervoer van 250.000 fr.

[7] Parl. Hand., Senaat, 1878-79, 30 mei 1879, 216.

[8] Pasinomie, 1873, nr. 78. Wet 29.3.1873 en verdrag van 26.6.1872.

Braziliaanse en de Plata-havens te mogen aandoen. De overheid van haar kant, meende dat het voordeliger was de beide lijnen naar de oost- en westkust tot een halfmaandelijkse dienst om te vormen [9]. Zoniet moest ofwel het contract met Ryde worden verbroken ofwel moest ze tweemaal dezelfde verbinding subsidiëren. Bovendien bleek dat de Engelse schepen sneller waren dan de Antwerpse. Een overeenkomst met de Antwerpse maatschappij kwam er dus niet.

In ruil voor de twee verbindingen zou Ryde naast de opbrengst van de postrechten gedurende de eerste acht jaar een subsidie van maximum 750.000 fr. krijgen, nadien van 700.000 fr. Bovendien zouden zowel het loodsgeld als het vuur- en bakengeld op de Schelde worden terugbetaald. De overeenkomst werd slechts na heftige debatten en het aanbrengen van amendementen einde maart 1873 door het parlement goedgekeurd. Hoewel zij voor 12 jaar geldig zou zijn, werd ze reeds in april 1874 opgezegd. Vooral de verbinding met Chili was voor de maatschappij een te zware last. Ryde had dan onder druk van de aandeelhouders de onderneming willen redden door het oprichten van een Belgische N.V. onder de naam *Messageries royales belges*, maar daarvoor kon hij niet eens de helft van het maatschappelijk kapitaal bijeenbrengen. Inmiddels was de dienst zo onregelmatig geworden dat de regering besloot het contract te verbreken [10].

Daarmee verdween echter de belangstelling van de overheid niet. Integendeel, een regelmatige, directe verbinding met de havens aan de Stille Oceaan bleef aantrekkelijk, daar alleen Groot-Brittannië en zeer recent Hamburg een dienst hadden georganiseerd. Bovendien bleef de overheid hopen om van Antwerpen de opslagplaats van koper op het continent te maken of ten minste de koperindustrie in België te vestigen en te ontwikkelen [11]. Daarom kende ze al na enkele maanden, in juli 1874, steun toe aan de twee jaar tevoren opgerichte *Deutsche Dampfschiffsgesellschaft Kosmos*. Een ministeriële brief kende naast de opbrengst van de rechten voor het postvervoer ook de terugbetaling van het loodsgeld in België toe en eventueel ook in Nederland, alsmede de vuur- en bakenrechten [12]. Vergeleken met de vroeger afgesloten overeenkomsten was deze tegemoetkoming gering als tegenprestatie voor een toenmaals riskante onderneming met een maandelijkse en nadien drie- en tweewekelijkse dienst. Bovendien kon de toezegging op elk moment door de Staat worden opgezegd. Tweemaal werd opzegging inderdaad overwogen [13]. Niettemin werden de rechten gedurende 40 jaar regelmatig terugbetaald en daarmee hield deze tegemoetkoming het langst stand.

[9] Het ging om een maandelijkse verbinding Antwerpen-Valparaiso, met als tussenhavens Falmouth, St.-Vincent, Rio de Janeiro, Montevideo, Sandy-Point, Coronel en een verbinding Antwerpen-Buenos Ayres over Falmouth, St.-Vincent, Rio de Janeiro en Montevideo, eveneens maandelijks.

[10] Parl. Hand., Senaat, 1878-79, 30 mei 1879, 216 en Kamer, 1884-85, 22 juli 1885, 1602.

[11] Parl. St., Kamer, 1872-73, nr. 12, 72.

[12] MBuZ, 2353, brief Min. Openbare Werken aan Huysmans-Bulcke, Brussel, 8.7.1874. De maatschappij mocht ook de titel van Belgische postdienst doen gelden.

[13] Zie verder in de tekst.

Voor de verbinding met Brazilië en de Plata waren in het begin van de jaren zeventig concurrenten komen opdagen. De rederij *Lamport & Holt* uit Liverpool had reeds vóór het uitbreken van de Frans-Duitse oorlog een dienst tussen Le Havre en Zuid-Amerika verzorgd, maar zij verlegde haar activiteiten tijdens en na de oorlog naar Antwerpen. De Londense maatschappij *Royal Mail Steam Packet Cy* betrok sedert oktober 1873 ook de Antwerpse haven in haar traject en de *Norddeutscher Lloyd* (NDL) uit Bremen kondigde voor de lente 1876 eveneens een verbinding aan. De Franse *Compagnie des chargeurs réunis* wilde ook haar Zuidamerikaanse lijn verleggen maar trok zich terug toen bleek dat haar geen voldoende ligplaats aan de kaai kon worden toegezegd [14]. Hoewel er dus omstreeks het midden van de jaren zeventig voldoende stoomlijnen naar de oostkust van Zuid-Amerika de haven van Antwerpen aandeden, achtte de regering het toch nodig in januari 1876 een contract met *Lamport & Holt* te sluiten. De kritiek vanuit liberale vrijhandelskringen en vanuit de Antwerpse Kamer van Koophandel was ongemeen sterk. Een gebrek aan regelmatige stoomlijnen was er volgens hen niet meer en bovendien was de financiële steun een te zware last voor de schatkist. De maatschappij kreeg immers de opbrengst van de rechten op de post, de terugbetaling van de loods-, baken- en vuurgelden, en daarenboven nog een snelheidspremie van 50 fr. voor elk uur dat een schip vlugger zijn bestemming bereikte. Deze subsidiëringsmethode die door de ambtenarij was uitgedacht, ging voorbij aan de vooruitgang die de techniek op het moment van de ondertekening had gemaakt. In de overeenkomst was uitgegaan van een overtochtsduur van 35 dagen voor de heenreis en 37 dagen voor de terugreis. Nu kon volgens sommigen de afstand gemakkelijk in gemiddeld 30 dagen worden afgelegd, wat stoomschepen van de *Norddeutscher Lloyd* en van de *Royal Mail* regelmatig bewezen [15]. Men was dus op dit punt te toegeeflijk geweest. Gelukkig zette de maatschappij niet altijd de snelste schepen op deze lijn in, zodat het premiebedrag slechts met mate steeg.

De belofte van de maatschappij dat de schepen mettertijd onder Belgische vlag zouden varen, was voor velen eveneens een bron van ergernis. De Liverpoolse maatschappij had te dien einde een Belgische vennootschap de *S.A. de navigation royale Belge, Sud-Américaine*, opgericht waarin ze een achttal schepen inbracht [16]. Het bleek echter dat deze schepen een lagere capaciteit hadden dan de schepen onder Engelse vlag en vooral dan de schepen van concurrerende lijnen. In de praktijk kwam het er op neer dat op de door België gesubsidieerde postlijn regelmatig de grotere en snellere schepen onder Engelse vlag voeren. Niet alleen druiste dat in tegen de

[14] Parl. St., Kamer, 1882-83, nr. 79.

[15] Parl. Hand., Senaat, 1878-79, 28 mei 1879, 106-107.

[16] Moniteur Belge : Recueil spécial des actes, extraits d'actes, procès-verbaux et documents relatifs aux sociétés commerciales, 1877, nr. 1157. Akte van 8.12.1877. De maatschappij werd ook een opbrengst van 250.000 fr. gewaarborgd op voorwaarde dat alle schepen onder Belgische vlag zouden varen, wat niet gebeurde.

bepalingen van de overeenkomst maar tevens deed het het te betalen premiebedrag toenemen [17].

Geen wonder dat deze toestand de tegenstanders van overheidssteun extra-argumenten leverde en dat zelfs voorstanders moesten toegeven dat het toepassen van de formule van snelheidspremies zonder vaststelling van een maximum bedrag een grove vergissing was die te allen prijze in de toekomst vermeden moest worden. De ontevredenheid kwam vooral tot uiting in de Kamer einde 1882 en in 1883 tijdens de debatten die moesten leiden tot de goedkeuring van de overeenkomst van 31 maart 1882. Zover kwam men niet. Wel werden verschillende processen gevoerd. Dat verklaart waarom een nieuwe regeling slechts midden 1885 tot stand kwam. Ze wijzigde de tussenhavens, beperkte de duur van de overtocht, verplichtte de maatschappij meer schepen onder Belgische vlag in te zetten en verdeelde de proceskosten [18]. De talrijke stoomlijnen die Antwerpen met de oostkust van Zuid-Amerika verbonden, boden de overheid een voldoende sterk argument om het contract einde 1890 niet meer te verlengen [19]. Het doel was blijkbaar bereikt. Subsidies waren niet meer nodig.

Verenigde Staten

Even verward, maar uiteindelijk iets succesvoller waren de pogingen om een regelmatig verkeer met de Verenigde Staten tot stand te brengen. Weliswaar doken reeds plannen op voor een postpakketlijn in de tweede helft van de jaren dertig, maar dertig jaar later stond men nog nergens. Enige hoop werd gewekt door de staatssteun die in oktober 1853 aan de *Société belge des bateaux à vapeur transatlantiques* werd gegeven en die bestond uit een intrestgarantie van 4% gedurende 10 jaar op het gestorte kapitaal en per reis een subsidie van 1200 fr. Succes bleef echter uit en vijf jaar later werd de maatschappij ontbonden. Ook de poging in 1861 van de Franse *Union Maritime* om Antwerpen via Le Havre met New York te verbinden liep op niets uit [20].

De Frans-Pruisische oorlog maakte nochtans de oprichting van een stoomdienst naar de Nieuwe Wereld uiterst actueel. Antwerpen zou immers als neutrale haven de emigrantenstroom uit Centraal-Europa kunnen opvangen [21].

Een wet stelde in 1870 een maximum-subsidie van 300.000 fr. per jaar vast. De kandidaten die zich aanmeldden vroegen echter een tussenkomst van 1/2 tot 1 1/2 miljoen, zodat een jaar later de maximum subsidie tot 500.000 fr. werd opgetrok-

[17] Zie lijst gepubliceerd in Parl. Hand., Senaat, 1877-78, 28 mei 1878, 168 en Parl. St., Kamer, 1881-82, nr. 210, 343.

[18] H. De Vos, *Notre marine marchande et l'intervention des pouvoirs publics*, Brussel, 1922, p. 58 ; Pasinomie, 1885, nr. 256, wet 24.8.1885.

[19] ARA, Bestuur Zeewezen, 4046, kaft 1893.

[20] K. Veraghtert, *o.c.*, p. 393-397.

[21] Parl. St., Kamer, 1870-71, nr. 205, 444.

ken [22]. In de loop van 1871 werden twee overeenkomsten gesloten, doch die bleven zonder gevolg. Uiteindelijk kwam met de *International Navigation Company* uit Philadelphia een contract voor 15 jaar tot stand. De maatschappij verbond zich ertoe om de veertien dagen een schip afwisselend naar New York en om de zes weken, later om de maand naar Philadelphia te laten vertrekken. Mettertijd evolueerde het vaarschema tot een wekelijkse afvaart naar New York en een om de twee weken naar Philadelphia. De schepen zouden onder Belgische vlag varen en daartoe werd de *S.A. de navigation Belge-Américaine* opgericht die later tot de „Red Star Line" zou worden omgedoopt [23]. Bij het opzeggen door de staat van het contract in 1886 kwam de subsidiëring van de lijn opnieuw in het parlement ter sprake. De dienst van Philadelphia werd niet langer gesubsidieerd en de maximum postsubsidie werd tot 380.000 fr. per jaar gereduceerd [24].

Vijf jaar later viel de overheidssteun weg [25].

Australië, het Verre Oosten en Afrika

De protectionistische houding van buurlanden zoals Frankrijk en Duitsland, dwongen de Belgische producenten afzetgebieden in verder afgelegen oorden te zoeken, wat uitbreiding van regelmatige stoomverbindingen noodzakelijk maakte.

Vooral Austraal-Azië, „le chef-d'œuvre de la colonisation européenne", trok de aandacht [26]. Nieuwe stoomverbindingen kwamen zowel op Frans als op Duits initiatief tot stand en doorbraken het monopolie van de Britse scheepvaart naar dit gebied. Volgens Belgische ondernemers was de uitvoer naar Australië veelbelovend gezien het succes dat de Belgische produkten op de wereldtentoonstellingen van Sydney (1879) en Melbourne (1880) oogstten [27]. Het ontbreken van regelmatige rechtstreekse verbindingen naar het Verre Oosten en ook naar Afrika lokte heel wat kandidaten voor overheidssteun. Van de 25 aanvragen die in de periode maart 1881-januari 1886 werden ingediend, kwamen er uiteindelijk slechts twee voor steun in aanmerking : een voor de vaart naar Australië en een naar Kaap de Goede Hoop en de Afrikaanse oostkust. De *Union Steam Ship Cy.*, te Antwerpen vertegenwoordigd door John P. Best, zou tegen terugbetaling van loods-, vuur- en bakengeld een maandelijkse verbinding verzorgen. Voor de dienst naar Australië (Adelaïde, Melbourne en Sydney), om de twee maanden via het Suezkanaal, werd met de Antwerpse makelaar John William Hunter een overeenkomst voor vijf jaar ondertekend [28]. In ruil voor de terugbetaling van loods-, vuur- en bakengeld zou de

[22] *Ibidem*, nr. 208, 444-445.
[23] Moniteur Belge, 1872, p. 2929. Akte 5.9.1872.
[24] ARA, Bestuur Zeewezen, 4228, brief Min. aan Dir. Gén. des postes d'Italie, Brussel, 2.12.1887.
[25] ARA, Bestuur Zeewezen, 4046, Min. Spoorwegen aan Min. Buit. Zaken, 4.3.1892.
[26] Parl. Hand., Kamer, 1880-81, 6 mei 1881, 1041. Citaat van A. Beernaert.
[27] ARA, Bestuur Zeewezen, 4137, nota (niet gedateerd).
[28] Te zelfder tijd werd een project ingediend voor de oprichting van een lijn onder Belgische vlag, maar men vroeg daarvoor een jaarlijkse subsidie van 1.200.000 fr. voor een periode van 15 jaar, naast

Hamburgse rederij *Robert M. Sloman & Cie.* zowel post als passagiers en goederen te Antwerpen aan boord nemen en in de mate dat er voldoende lading was zouden de schepen vanuit Australië over Antwerpen naar Hamburg terugvaren.

Lang konden beide overeenkomsten niet standhouden. Ze werden reeds in de loop van 1883-84 opgeschort. De niet-naleving van de vastgestelde vertrekdata werd voor beide lijnen fataal. Vooral voor de Hamburgse rederij die met een zware Engelse concurrentie te kampen had en slechts een jaar voordien een stoomlijn naar Australië had ingericht, was de opgave te zwaar [29].

De moeilijkheden waarmee nieuwe lijnen of „baby-lines" hadden af te rekenen leidden ook in de Reichstag tot debatten over de subsidiëring van postlijnen naar Afrika, het Verre Oosten en Australië. De kwestie werd eens zo belangrijk toen Duitsland in 1884 tot de kring der koloniale machten toetrad [30]. De *Reichsdampfer-subvention* werd in april 1885 aan postlijnen naar het Verre Oosten en Australië toegekend. Zo zou de *Norddeutscher Lloyd* uit Bremen via een Nederlandse of Belgische haven – in aanmerking kwamen de havens van Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen – maandelijks, d.i. om de 28 dagen een stoomschip naar het Verre Oosten en Australië uitreden. De keuze der tussenhavens werd aan de Kanselier overgelaten in samenspraak met de rederij [31]. De aangelegenheid werd door België nauwlettend in het oog gehouden, vooral toen bleek dat een aantal handelaars in Zuid- en Zuidwest-Duitsland en de Rijnhavens Rotterdam verkozen en dat reders uit Vlissingen concrete stappen ondernamen. Onderhandelingen met Berlijnse, Hamburgse, Bremense, en Zuidduitse autoriteiten, geleid door Minister van Staat Lambermont, daarin enthousiast bijgestaan door de agent van de *Norddeutscher Lloyd* te Antwerpen Albert von Bary, beslechtten de zaak ten gunste van de Antwerpse haven. De eindzege werd in december 1885 behaald, d.i. acht maanden na de uitvaardiging van de wet en na een persoonlijke tussenkomst van Koning Leopold II bij Kanselier Bismarck [32]. In België vond deze overwinning haar beslag in de overeenkomst van 1 mei 1886 met H. H. Meier, de sterke man van de *Norddeutscher Lloyd*, en in de wet van 21 mei 1886 [33]. Alle pakketboten die uit Bremerhaven naar het Verre Oosten en naar Australië vertrokken zouden Antwerpen als tussenhaven aandoen zowel op de heen- als op de terugreis. De Belgische schatkist zou van haar kant een jaarlijkse

terugbetaling van scheepvaartrechten. ARA, Bestuur Zeewezen, 4135, Convention pour l'établissement et l'exploitation d'un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et l'Australie.

[29] A. KLUDAS, *Die Eröffnung der ersten Reichspostdampferlinie*, in : *Bremisches Jahrbuch*, 1986, p. 11. In totaal werd voor de dienst van de Sloman-lijn slechts 12.670 fr. uitbetaald. Tevergeefs vroeg de Antwerpse agent J. W. Hunter opnieuw steun voor deze lijn. ARA, Bestuur Zeewezen, 4139, Antwerpen 30.11.1885.

[30] H. WASHAUSEN, *Hamburg und die Kolonialpolitik des Deutschen Reiches*, 1880 bis 1890, (Veröffentlichungen des Vereins für Hansische Geschichte, Bd. XXIII), Hamburg, 1968, p. 45.

[31] MBuZ, 2341, nrs. 1 en 25. Question des escales des lignes allemandes transocéaniques. Analyse historique et didactique.

[32] J. WILLEQUET, *Le baron Lambermont*, Brussel, 1974, p. 67-70 ; IDEM, *Le Congo belge et la Weltpolitik* (1894-1914), Brussel-Parijs, 1962, p. 73.

[33] Pasinomie, 1886, nr. 149, wet 21.5.1886, p. 255.

subsidie van 80.000 fr. uitkeren, naast de terugbetaling van loods-, baken- en vuurgeld. De overeenkomst werd bij wijze van proef voor de duur van een jaar afgesloten en kon stilzwijgend worden verlengd. De discussie in het parlement was kort. Protest kwam slechts vanuit het protectionistisch gezinde landbouwmilieu. Vanuit het vrijhandelsgezinde milieu werd er wel op gewezen op het feit dat de subsidie in verhouding tot de hele onderneming slechts een aalmoes betekende, de schatkist nodeloos belastte en bezwaarlijk een doorslaggevend argument kon zijn geweest om Antwerpen boven Rotterdam of Vlissingen te verkiezen [34]. Niettemin zou deze overeenkomst standhouden tot de Eerste Wereldoorlog.

De euforie die onmiddellijk na het sluiten van het contract in politieke, industriële en handelsmiddens heerste, was echter snel voorbij. De eerste ontnuchtering kwam toen de *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (P & O) die sedert enkele jaren lading uit Antwerpen over Londen naar het Verre Oosten verscheepte en daarvoor tevergeefs overheidssteun had gevraagd niet langer grote stoomschepen maar kustvaarders stuurde [35]. Dit was des te erger daar weldra bleek dat de pakketboten van de *Norddeutscher Lloyd* vrijwel geheel geladen in de Antwerpse haven binnenliepen en vooral stukgoederen meenamen. De Belgische export vond hier bijgevolg weinig baat bij. Toen de rederij Sloman wier schepen ondanks de intrekking van de overheidssubsidies de haven bleven bezoeken, de verbinding naar Australië in 1886 schrapte, werd uitgezien naar een andere regelmatige dienst. De pas opgerichte [36] Hamburgse maatschappij *Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft* (DADG) vertegenwoordigd door de firma *E. Eiffe & Cie.* kon na een jaar onderhandelen een nieuwe overeenkomst voor de Australiëvaart in de wacht slepen [37]. De uiteindelijke overheidsbeslissing bleef lang uit daar over deze lijn ook in Rotterdamse middens werd onderhandeld. Bovendien waren er op dat ogenblik wel meerdere kandidaten en de overheid wilde vooral de NDL niet voor het hoofd stoten door zonder instemming een tweede lijn naar Australië te steunen.

Voor het Verre Oosten hadden de *Shire Line* uit Londen en de P & O aanvragen ingediend. De laatste verzorgde ook een dienst op de Australische havens King George's Sound, Adelaïde, Melbourne en Sydney, zodat zij in feite de enige rechtstreekse concurrente was voor de Deutsch-Australische. De eisen van P & O waren echter zo vaag dat uiteindelijk de voorkeur werd gegeven aan de Hamburgse lijn [38].

In tegenstelling tot de vorige contracten werd nauwkeurig bedongen dat op straffe van een geldboete tenminste 1500 t goederen waarvan 1000 t zware te Antwerpen moesten worden geladen. Om de 28 dagen zou een schip naar Australië afvaren. De Deutsch-Australische verbond zich ertoe jaarlijks ten minste zes en

[34] Parl. Hand., Kamer, 1885-86, 13 mei 1886, 1249-1250.
[35] ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, nr. 1.
[36] ARA, Bestuur Zeewezen, 4140, Best aan Min. Fin., Antwerpen 28.8.1888.
[37] Pasinomie, 1889, nr. 284, wet 5.8.1889, p. 461-462.
[38] ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Min. Buitenl. Zaken aan Min. Spoorwegen, Brussel 18.2.1889 en nota 29.4.1889.

maximum dertien terugreizen over Antwerpen te organiseren. De schepen mochten via Bremen naar Hamburg terugkeren ; voor het overige mocht geen enkele andere haven op het continent worden binnengelopen.

De overheidssteun bedroeg 1500 fr. per overtocht, tenminste indien het tijdschema en de ladingsvoorwaarden werden geëerbiedigd. De gunstige ontwikkeling van het scheepvaartverkeer richting Australië bracht de DADG ertoe enkele jaren later het aantal diensten te verhogen. De Belgische overheid hield zich nochtans aan het maximum aantal overtochten per jaar à rato van 1500 fr. per heen- of terugreis [39]. Ook wanneer de maatschappij lijnen verdubbelde hield ze halsstarrig aan de overeenkomst van augustus 1889 vast : de reizen om de 28 dagen naar Sydney en Melbourne bleven gesubsidieerd maar de maandelijkse dienst naar Fremantle en Adelaïde en later naar Brisbane en Townsville kregen geen steun. De overheid bleef evenweinig flexibel wat de geldboetes betrof : ook voor lijnen die door haar niet werden gesteund legde ze boetes op. Deze omstandigheden evenals het feit dat voor de steeds grotere schepen die de rederij inzette, de toelage minder en minder toereikend was om loods- en kaaigelden te dekken, verklaren dat de maatschappij voor de niet-gesubsidieerde lijnen steeds eerst in Rotterdam liet laden [40]. Toen in het begin van 1913 de *SS Sydney* met bestemming Melbourne en Sydney de Rotterdamse haven aandeed, werd van Belgische zijde onmiddellijk gedreigd met de intrekking van de subsidie indien het voorval zich herhaalde ... [41].

Het goederenverkeer met Afrika tenslotte heeft in de loop van de 19de eeuw voor Antwerpen eigenlijk nooit veel betekend [42]. Toch betoonden buiten- en ook wel binnenlandse reders grote belangstelling voor het inleggen, met overheidssteun, van regelmatige lijnen naar de Afrikaanse west- en oostkust. Met lede ogen werd toegezien hoe de *Castle Mail Packet Cy* als eerste transoceanische lijn Vlissingen aandeed en hoe de *Union Steam Ship Cy* die in het begin van de jaren tachtig hier tijdelijk steun had genoten, de haven van Rotterdam verkoos [43].

Het aanbod om België met de Onafhankelijke Kongostaat te verbinden was eveneens groot, maar inzake subsidiëring was de overheid in de jaren negentig heel wat restrictiever geworden. Begrijpelijkerwijze verkoos zij de dienst aan het nationale initiatief over te laten, maar zelfs voor Belgische reders was de in het vooruitzicht gestelde steun gering en alleszins evenaarde hij niet de indrukwekkende bedragen die sommige buitenlandse regeringen aan hun koopvaardijschepen uitbetaalden. Voor een maandelijkse verbinding naar Kongo zou 300.000 fr., voor een tweewekelijkse 408.000 fr. en voor een vertrek om de tien dagen 504.000 fr. worden uitgetrokken,

[39] ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Demande Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft tendant à obtenir des modifications ... ; P. V. Comité consultatif, zitting 23.5.1898.

[40] ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Eiffe aan Min. Spoorwegen, Antwerpen 25.10.1900 en 13.2.1901. De overheid bezwijkt zelfs niet voor een zekere vorm van chantage i.v.m. Rotterdam, brief 27.2.1901.

[41] ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Note 3.1.1913 (dossier 79).

[42] K. VERAGHTERT, *o.c.*, p. 384.

[43] ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Min. Buit. Zaken aan Min. Spoorwegen, 18.2.1889.

d.i. respectievelijk 12.500, 8.500 en 7.000 fr. per (enkele) reis. Daarnaast zouden loods-, vuur- en bakenrechten worden terugbetaald [44]. Het bleef echter bij plannen. In feite werd geen enkele stoomlijn op Afrika rechtstreeks gesubsidieerd. Wel zou de *Compagnie Belge Maritime du Congo* mettertijd het voorrecht krijgen alle regeringsambtenaren en -goederen in opdracht van het Ministerie van Koloniën naar Kongo te vervoeren [45].

Het einde van de subsidiëring

In de jaren negentig was het tijdperk van subsidieverlening voorbij ; de overeenkomsten met Lamport & Holt en met de Red Star Line werden niet meer verlengd en nieuwe financiële steun werd niet meer verleend [46]. Wel vond de overheid een nieuwe, goedkopere formule om blijk te geven van haar welwillendheid tegenover bepaalde initiatieven. Zo kreeg bij de aanvang van de jaren negentig de firma *J. Fatio & Cie*, als vertegenwoordigster van de Schotse *Columba Steamship Cy Ltd.* voor haar maandelijkse (winter) en veertiendaagse (zomer) verbinding met Canada – gedeeltelijk met schepen onder Belgische vlag – het prerogatief „onder de hoge bescherming van de Belgische Staat" [47]. Reeds eerder in 1887 was deze gunst aan de Deense *Forenede Dampskibsselskab* verleend voor regelmatige verbindingen met de Baltische en de Levant-havens. Het hield in dat de maatschappij openlijk dit voorrecht mocht vermelden. De Staat van zijn kant zorgde voor voorspraak bij de lokale instanties om bijvoorbeeld een vaste ligplaats aan de kaaien te verkrijgen. Na heel wat over en weer geschrijf werd het prerogatief dat aan Fatio was toegekend, overgedragen op de inmiddels opgerichte Belgische vennootschap *Société Colomba belge de navigation, service direct d'Anvers au Canada S.A.* [48]. Het feit dat deze maatschappij, die overigens een kort leven was beschoren, er zich toe verbond haar schepen onder Belgische vlag te laten varen, volstond voor de overheid om haar te verkiezen boven de *Hansa Linie* die als pionier ongeveer tien jaar eerder een regelmatige dienst naar Canada verzekerde [49].

Ook de machtige Japanse *Nippon Yusen Kaisha mail steamship Cy* kon in 1896 gelijkaardige steun verkrijgen. Voorwaarde was wel dat haar schepen geen enkele concurrerende vastelandshaven zouden aandoen [50].

[44] ARA, Bestuur Zeewezen, 4051, P.V. Comité consultatif, zitting 22.11.1890.

[45] ARA, Bestuur Zeewezen, 4228, Shipping subsidies, Report on bounties and subsidies ... 1913, p. 9.

[46] ARA, Bestuur Zeewezen, 4046, nota n.a.v. discussie in de Kamer, zitting 16.3.1892.

[47] ARA, Bestuur Zeewezen, 4075, Min. Spoorwegen aan Fatio 19.12.1892 en de Merode-Westerloo aan Min. Spoorwegen, 13.12.1892.

[48] Moniteur Belge : Recueil spécial ..., 1893, nr. 1883 akte 7.7.1893 en nr. 2799, akte 23.11.1893 ; ARA, Bestuur Zeewezen, 4075, Min. Spoorwegen aan Min. Buit. Zaken, 12.3.1895.

[49] ARA, Bestuur Zeewezen, 4077, Min. Spoorwegen aan Grisar & Marsily, Brussel 20.11.1893.

[50] ARA, Bestuur Zeewezen, 4048, Min. Spoorwegen aan Admin. des Postes, Brussel 20.9.1905. De heenreis ging (1913) van Kobe, Moji, Shanghai, Singapore, Penang, Comombo, Suez, Port Saïd, Marseille, Londen, Antwerpen naar Middlesbrough en de terugreis van Londen over Marseille, Port Saïd, Suez, Colombo, Singapore, Hong Kong naar Kobe. Shipping subsidies ... 1913, p. 27.

Een voordeel van dit type van overheidssteun was dat deze overeenkomsten niet door het parlement moesten worden goedgekeurd : onaangename debatten konden daardoor worden vemeden. Mettertijd bleek echter dat de centrale overheid nog weinig kon bereiken bij de Antwerpse autoriteiten. Ondanks aandringen konden vaste ligplaatsen aan de kaai niet meer met zekerheid worden toegezegd ; de aanvragen waren talrijk, de schepen werden alsmaar groter, de regelmatige lijnen veelvuldiger, de verbindingen frekwenter, maar de kaailengte werd in verhouding niet vergroot [51].

Aspecten van het ondersteuningsbeleid

Zonder hier in detail te onderzoeken in welke mate en op welke wijze de houding ten overstaan van overheidssteun in enkele decennia evolueerde, zij toch gewezen op enkele markante aspecten.

Juridische vormgeving

Allereerst valt de vrij grote incoherentie op in de juridische inkleding (qua bevoegdheid en procedure) van de steunverlening. Zelfverzekerd betoogde minister Beernaert dat van de zeven overeenkomsten die tussen 1867 en 1876 in verband met de Zuidamerikavaart werden ondertekend er slechts een werd voorgelegd aan de wetgevende macht. De overige werden volgens hem indirect goedgekeurd, met name door de jaarlijkse stemming voor de begrotingen waarin de subsidies waren opgenomen [52].

Voor de subsidiëring van een regelmatige lijn naar de Verenigde Staten werden eerst twee wetten uitgevaardigd die het toe te kennen bedrag bepaalden. Slechts nadien werd met de kandidaat-maatschappijen onderhandeld en een contract met de *International Navigation Company* gesloten. De steun aan de Kosmoslijn was enkel op een ministerieel schrijven gebaseerd. De overeenkomst met *Lamport & Holt* van 1876 werd niet aan het parlement voorgelegd : naar aanleiding van de goedkeuring van een nieuw contract ontstonden hierover dan ook heftige kritiek en lange debatten [53]. De contracten met *Union Steam Cy* en *Rob. M. Sloman* deden minder stof opwaaien : zij werden besproken naar aanleiding van het indienen van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken, maar de teksten ervan werden zelfs niet ter informatie aan de parlementsleden uitgedeeld [54], laat staan goedgekeurd. Voor de subsidiëring van de Australische lijnen *Norddeutscher Lloyd* en *Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft* in 1886 en 1889 werden twee wetten gemaakt waarbij die overeenkomsten werden goedgekeurd. Alleszins is het duidelijk dat elke

[51] ARA, Bestuur Zeewezen, 4123, nota 25.3.1879 ; 4141, Eiffe aan Min. Spoorwegen, Antwerpen 25.1.1898 ; Loodswezen aan Bestuur Zeewezen, 19.4.1893.
[52] Parl. Hand., Kamer, 1884-85, 22 juli 1885, 1602.
[53] Parl. St., Kamer, 1882-83, nr. 22, 57.
[54] *Ibidem*, 56 (3).

open confrontatie met het parlement zoveel mogelijk werd vermeden. Wijzigingen in de overeenkomsten werden na overleg met het in 1876 opgerichte *Raadgevend comité voor de transatlantische lijnen* (Comité consultatif pour les lignes transatlantiques) door de ministers zoveel mogelijk zelf aangebracht. Te gelegener tijd zouden ze wel aan het parlement worden meegedeeld, zo hield men voor. Men vond het in regeringskringen al erg genoeg dat naar aanleiding van de goedkeuring der begrotingen regelmatig onaangename vragen werden gesteld en dit tot kort voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog [55].

De aard van de steun

De aard van de verleende steun vertoonde evenmin eenvormigheid. Aan zowat alle begunstigde lijnen, met uitzondering van de *Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft*, werd het loodsgeld dat door België en eventueel ook door Nederland op de Schelde werd geïnd, terugbetaald. Dit gebeurde ook voor de vuur- en bakenrechten die in 1896 werden afgeschaft. Wat het loodsgeld betreft, was er mettertijd protest van Nederlandse zijde gerezen en dit verklaart waarschijnlijk waarom reeds in de tweede helft der jaren tachtig er geen beloften op dat vlak meer werden gedaan [56].

De eerste lijnen die uitdrukkelijk als postpakketlijnen waren gekwalificeerd, kregen naast de opbrengst van het postvervoer een maximaal vastgelegde subsidie die rekening hield met en omgekeerd evenredig was aan deze opbrengst. Deze formule gold voor Taït, Ryde en de *Red Star Line*. Slechts eenmaal werden snelheidspremies bedongen, namelijk met *Lamport & Holt*, maar dit soort steun werd weldra als verwerpelijk beschouwd. Een vierde formule bestond in het toekennen van een jaarlijks vast bedrag met nauwkeurige bepaling van het aantal te verrichten heen- en terugreizen (Norddeutscher Lloyd) of van een bedrag per overtocht met vaststelling van het maximum aantal reizen (Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft).

De verantwoording van de steun

De verantwoording van de financiële staatstussenkomst was in de loop van de bestudeerde periode niet altijd even overtuigend.

Het postvervoer als argument

Bij de contracten die op het einde van de jaren zestig en in de jaren zeventig waren gesloten, was het argument van het postvervoer doorslaggevend. De postdienst en haar beleid waren staatsmonopolie. De overheid kon dus onder deze dekking subsidies verlenen zonder aan de principes van de vrije handel en de vrije concur-

[55] ARA, Bestuur Zeewezen, 4046, nota 16.3.1892 ; 4141, Eiffe 25.10.1900 ; 4228, dossier 25 ; 4051, P.V. Comité consultatif, 23.5.1898.
[56] ARA, Bestuur Zeewezen, 4050, jaar 1910.

rentie afbreuk te doen. In die optiek moet de vrijwel eenparige goedkeuring van de wetsontwerpen van 1870 en 1871 worden begrepen [57]. Het statuut van postlijn ontaardde echter vlug tot een loutere dekmantel om subsidiëring aanvaardbaar te maken. Dit gebeurde trouwens ook op internationaal vlak. Groot-Brittannië had reeds in 1861 rechtstreekse subsidies vervangen door subsidies voor het postvervoer en subsidies uit militaire overwegingen. Doch al te dikwijls stond de toegekende steun helemaal niet in verhouding tot het belang of de omvang van de vervoerde post zodat aan de waarachtigheid van het postmotief wel eens werd getwijfeld [58]. Ook in België bleek zeer vlug dat het vervoer van post slechts een secundaire rol vervulde. In de praktijk zonden handelaars hun correspondentie, soms over land, naar havens met regelmatiger verbindingen : dat ging sneller dan met de postlijn die om de zoveel weken de Antwerpse haven aandeed. Bovendien was het zo dat post met gelijk welk schip door de postdienst te Antwerpen kon worden meegegeven tegen een vastgesteld tarief. Vrijwel nooit werd dat geweigerd [59]. Het beding dat de gesteunde scheepvaartlijnen de post zouden vervoeren verdween dan ook in de later gesloten contracten. Meer nog, de overheid was in de jaren tachtig en zeker negentig ook niet meer te verleiden toen maatschappijen bij hun aanvraag om steun de belofte deden ook de post te vervoeren [60].

De verlenging van het spoor

Subsidiëring werd ook goedgepraat met het argument dat de Staat als belangrijkste eigenaar en uitbater van het spoorwegnet de opdracht had regelmatige scheepvaartlijnen te steunen omdat deze als een overzeese verlenging van het spoor werden aangezien. Hiervoor wees men graag als proef op de som naar landen als de Verenigde Staten en Groot-Brittannië waar spoorwegmaatschappijen rechtstreeks participeerden in scheepvaartmaatschappijen [61]. Volgens de redenering van heel wat parlementsleden zouden regelmatige stoomverbindingen met overzeese gebieden alleszins het transitoverkeer uit Zwitserland en Zuid-Duitsland aantrekken. Maar ook dit argument verloor, naarmate de tijd verstreek, hoe langer hoe meer kracht. Na de nationalisatie van het Duitse spoorwegennet werden met succes heel wat maatregelen getroffen om het goederenverkeer naar de nationale havens Hamburg en Bremen te verleggen. Deze politiek werd bovendien tegen het einde van de eeuw aangevuld met de aanleg van nieuwe kanalen. Bovendien werd het duidelijk dat ten gevolge van de verbeterings- en uitbreidingswerken aan de Nieuwe Waterweg die in de tweede helft van de jaren tachtig de haven van Rotterdam ook voor grotere schepen toegankelijk maakten, heel wat Duitse industriëlen en handelaars voor hun bulkgoederen verkozen

[57] Pasinomie, 1870, nr. 316 wet van 9.9.1870 en 1871, nr. 243 wet van 27.7.1871.
[58] H. De Vos, *o.c.*, p. 58 ; Parl. Hand., Kamer, 1884-85, 22.7.1885, 1612.
[59] ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Min. Spoorwegen aan Allo, 25.10.1889.
[60] ARA, Bestuur Zeewezen, 4093, Min. Spoorwegen aan Bulcke, januari 1896.
[61] MBuZ, 2353, nota 1872 ; Parl. Hand., Kamer, 1880-81, 17 mei 1881, 1114.

gebruik te maken van de Rijnvaart [62]. Het argument van het doortrekken van het Belgische spoorwegnet naar overzeese gebieden verloor sedert de tweede helft van de jaren tachtig bijgevolg een deel van zijn overtuigingskracht.

De commerciële motieven

Zeer vlug werd aldus duidelijk dat de subsidiëring – zoals sommigen steeds hadden beweerd – hoofdzakelijk een commercieel doel had. En dit was volgens vrijhandelsgezinden onaanvaardbaar en een rechtstreekse terugkeer naar het regime van de differentiële rechten, waartoe de jonge Belgische staat destijds voor zijn schepen zijn toevlucht had genomen.

Het echte, doorslaggevende motief was duidelijk het zoeken naar nieuwe, verafgelegen afzetgebieden. Dit bleek steeds uit de Memorie van Toelichting bij de overeenkomst met Ryde in 1873 [63]. Naar aanleiding hiervan vroeg men zich op ministerieel vlak af of het niet beter zou zijn de steun als commercieel voor te stellen en hem niet meer te vermommen als een zaak van postverkeer [64]. Het commerciële aspect paste overigens volledig in de regeringspolitiek die tot doel had de Belgische vertegenwoordiging in het buitenland te versterken en Belgische produkten te verspreiden, dit als een reactie tegen het toenemende protectionisme van Frankrijk en Duitsland.

Naarmate echter de verbindingen via Antwerpen met niet-Europese havens toenamen en de winsten van de stoomvaartmaatschappijen sterk stegen, werd de Belgische overheidssteun aan rederijen die uiteindelijk alle buitenlandse rederijen bleken te zijn, meer en meer overbodig. Dit kan verklaren waarom eigenlijk nooit een regelmatige dienst naar Afrika, ook niet naar de kolonie, werd gesteund. Bij de eeuwwisseling dook trouwens de idee van een eigen nationale koopvaardijvloot opnieuw op. De wet op het vrij invoeren van scheepsbouwmateriaal en de wet op het verlenen van kredieten aan Belgische rederijen getuigen hiervan. Het was duidelijk dat het steunen van regelmatige buitenlandse lijnen wel een bron van voorspoed kon zijn voor de haven zelf, maar dat het te zelfder tijd de uitbouw van een nationale vloot in de weg kon staan. Daarom werden de aanmoedigingen zoals die ten overstaan van een Deense en een Japanse lijn waren verstrekt, door velen verkozen boven financiële steun [65]. Een haven moest in staat zijn verkeer aan te trekken door de kwaliteit van haar uitrusting, door haar organisatie, door haar verbindingen met het hinterland en niet door een of andere kunstmatige ingreep.

De Antwerpse haven en haar concurrenten

Ondanks deze tendenzen bleef de schatkist tot aan het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog aan drie lijnen die Antwerpen als tussenhaven aandeden, steun uitbe-

[62] K. VERAGHTERT, Havens, in : *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, IV, Bussum, 1978, p. 59-60.
[63] MBuZ, 2353, nota 1872 ; Parl. St., Kamer, 1882-83, nr. 22, 56.
[64] MBuZ, 2353, Min. Buit. Zaken aan Min. Op. Werken, 20.7.1872.
[65] H. DE VOS, *o.c.*, p. 10-14.

talen. Het betrof de dienst met Chili en Peru die sinds 1874 verzorgd was door de Kosmos-Linie en de twee verbindingen naar Australië waarvan één eveneens naar het Verre Oosten, georganiseerd door de NDL (1886) en de DADG (1889). In de drie gevallen ging het om Duitse lijnen. Hun contracten waren telkens voor de duur van een jaar gesloten maar konden stilzwijgend worden verlengd. De regeling met de Kosmos-lijn die slechts op een brief van de Minister van Openbare Werken steunde, werd in de periode enkele jaren scherp bekritiseerd.

Het opschorten van de steun stond reeds op de agenda van het Raadgevend Comité op het einde van de jaren 80. De onbeduidende hoeveelheid post die door Kosmos-schepen werd vervoerd verantwoordde volgens het Comité de tegemoetkoming geenszins. Anders was het gesteld met de voordelen op commercieel vlak. Zij waren doorslaggevend, ook omdat de kosten voor de schatkist, nl. de terugbetaling van de rechten, toch niet zo enorm hoog lagen [66]. Enige jaren na de eeuwwisseling kwam het beëindigen van het ondersteuningsbeleid opnieuw ter sprake. Aanleiding hiertoe was de hevige concurrentiestrijd tussen de havens van Hamburg en Bremen en hun rivaliserende lijnen de *Norddeutscher Lloyd* en de *Hamburg Amerika Linie* (HAL) die de Kosmos-Linie patroneerde. Op initiatief van een groep ondernemers uit Bremen en met de steun van de NDL kwam in 1905 de *Roland-Linie* tot stand die vanuit Bremen een dienst naar Chili en Peru wilde organiseren en daarmee de jarenlange monopoliepositie van Kosmos aantastte. De oude vete tussen NDL en HAL werd zo weer eens aangewakkerd. Ze schaadde niet alleen de Duitse scheepvaartbelangen maar dreigde op internationaal vlak het kartel tussen de transatlantische lijnen te laten springen, wat vooral voor kleinere maatschappijen zoals de Belgisch-Amerikaanse RSL, noodlottig zou zijn. Neteliger werd het probleem voor de overheid toen de firma *von Bary & Cie.*, vertegenwoordigster van de NDL te Antwerpen voor de Roland-Linie, in 1906 dezelfde steun vroeg als die welke jaren tevoren aan Kosmos was verleend. Het advies van het Raadgevend Comité was kort en bondig : geen steun aan de nieuwe Roland-lijn en opzegging van de Kosmos-regeling. Het advies werd gevolgd. Doch bij nader onderzoek werd van de beslissing afgezien. Reden hiervoor was de vrees dat de Kosmos-agenten *Aug. Bulcke & Cie* aan deze aangelegenheid ruchtbaarheid zouden geven en dat de zaak een debat in de Kamer zou uitlokken wat waarschijnlijk zou leiden tot de intrekking van de subsidies aan de NDL en de DADG. Dit moest te allen prijze worden vermeden [67]. De vrees dat de haven van Rotterdam de lijnen naar zich zou trekken, was groot. En die vrees was niet nieuw. Ze was reeds naar aanleiding van de onderhandelingen met de DADG geuit [68]. Ook de herziening van de Duitse subsidies door de Reichstag in 1898 waarbij bij amendement werd gevraagd de haven van Antwerpen door die van Rotterdam te

[66] ARA, Bestuur Zeewezen, 4051, P.V. Comité consultatif, 25.11.1889.
[67] MBuZ, 2353, Liebaert aan Min. Buit. Zaken, 11.7.1906 ; Min. Buit. Zaken aan Min. Spoorwegen, 23.10.1907 ; nota 30.11.1907.
[68] ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, kaft 79.

vervangen, had grote opschudding verwekt [69]. Uiteindelijk werd door het Belgisch optreden Antwerpen als tussenhaven behouden.

De vrees voor de concurrerende havens, in het bijzonder voor Rotterdam, maar ook voor Le Havre en Vlissingen was dus een bijkomende factor tot subsidiëring. Vooral in de latere contracten werd het binnenlopen van deze havens uitdrukkelijk verboden. „Nous avons, au nord et au sud, des voisins qui se donnent beaucoup de mal et qui ne demanderaient pas mieux que de profiter de nos fautes" klonk de vermanende stem van minister Beernaert reeds in 1887 [70]. De bekommernis om de NDL in Antwerpen te houden was groot. Daarom werd aan de Kosmos-agenten medegedeeld dat de beslissing tot intrekking van de steun voorlopig werd uitgesteld. Bulcke zou zo zijn opdrachtgevers in Hamburg tevreden kunnen stellen en hij zou zelf wel inzien dat het beter was de zaak in de doofpot te stoppen, zoniet zou de financiële steun weleens voorgoed in het gedrang kunnen komen ...

Uit dit algemeen overzicht blijkt duidelijk dat de subsidiëringspolitiek van de centrale overheid i.v.m. het oprichten van regelmatige stoomvaartlijnen weinig coherent was. Bovendien werkte ze de ontwikkeling van de eigen nationale koopvaardijvloot tegen. De overeenkomsten werden gesloten met buitenlandse maatschappijen, die al dan niet Belgische dochtermaatschappijen oprichtten [71]. Toch bleef deze vorm van overheidssteun bijna een halve eeuw bestaan. Ze kwam alleszins de Antwerpse haven ten goede en past op het eerste gezicht volledig in de staatsinterventie ten voordele van de Antwerpse haveninfrastructuur in de periode na 1875 [72].

[69] ARA, Min. van Fin., 350, cart. 67, doss. 176 en 354, Belg. Gezantschap aan Min. Buit. Zaken, Berlijn, 5.3.1898.

[70] Parl. Hand., Kamer, 1886-87, 8 augustus 1887, 1858.

[71] De dochtermaatschappijen van Lamport & Holt en de RSL zouden echter in 1887 met hun schepen onder Belgische vlag 65,1% van de Antwerpse koopvaardijvloot uitmaken. F. J. A. BROEZE, De Rederij, in : *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, IV, Bussum, 1978, p. 174.

[72] K. VERAGHTERT, *Het beheer van de Antwerpse haven, 1815-1890, opgejaagd door Rotterdam*, in : *Bewegen en Bewogen. De historie in het spanningsveld tussen economie en cultuur*, Tilburg, 1986, p. 188-189.

BIJLAGE I : OVERZICHT VAN DE STEUNVERLENING (tot 1914)

Duur contract	Maatschappij	Bestemming	Aard van de steun
17.12.1867-23.3.1869	Taït & Cy (Londen)	Brazilië en Plata-havens	– postrechten – max. subsidie : 250.000 fr. – terugbetaling rechten
12.1.1870-sept.-okt. 1870	London (Belgium) Brazil and River Plate Royal Mail Ship Cy Ltd.	idem	idem
29.11.1870-25.4.1874	J. Ryde & Cy (Londen)	Brazilië en Plata-havens Valparaiso	idem max. 750.000 fr. (totaal)
20.1.1876-31.12.1890	Lamport & Holt (Liverpool) (S.A. de navigation royale Belge, Sud-Américaine)	Brazilië en Plata-havens	– postrechten – snelheidspremie 50 fr./uur – terugbetaling rechten
8.7.1874-1914	Deutsche Dampfschiffsgesellschaft KOSMOS (Hamburg)	Chili, Peru	terugbetaling rechten
1.7.1873-30.6.1892	International Navigation Cy (Philadelphia) (S.A. de navigation Belge-Américaine) «Red Star Line»	Philadelphia, New York	– postrechten – max. 500.000 fr. – terugbetaling rechten (na 1887 : 380.000 fr.)
19.12.1892-april 1894 (?) april 1894-?	Columba Steamship Cy Ltd. (J. Fatio & Cie) (Soc. Colomba belge de navigation)	Canada (Quebec, Montreal)	hoge bescherming
30.3.1882-midden 1883	Rob. M. Sloman (Hamburg)	Australië (Adelaïde, Melbourne, Sydney)	terugbetaling rechten
1.5.1886-1914	Norddeutscher Lloyd (Bremen)	– idem – Singapore, Hongkong, Shanghaï	– subsidie 80.000 fr. – terugbetaling rechten
24.6.1889-1914	Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft (Hamburg)	– Australië (Adelaïde, Melbourne, Sydney)	– subsidie 1.500 fr. per enkele overtocht
7, 8 en 24.10.1896- ?	Nippon Yusen Kaïsha Mail Steamship Cy	Verre Oosten (Kobe)	hoge bescherming
14.4.1882-12.2.1883 2.6.1883-28.1.1884	Union Steam Ship Cy. Ltd	Kaap Goede Hoop, Natal, Zanzibar	terugbetaling rechten

HET ONDERWIJS VAN DE ZEEVAARTKUNDE AAN DE BELGISCHE ZEEVAARTSCHOLEN TIJDENS DE BEGINPERIODE VAN HET KONINKRIJK BELGIË (1830-1849)

DOOR

R. SMET

24496

Tijdens de periode 1830-1849 zijn er twee koninklijke besluiten uitgevaardigd geweest betreffende de onderwijs- en examenprogramma's voor de zeevaartkunde en aanverwante of hulpwetenschappen voor de zeevaartscholen van Antwerpen en Oostende, namelijk :

- het koninklijk besluit van 17 oktober 1835, dat zijn uitwerking kreeg vanaf 1 januari 1836 [1] ;
- het koninklijk besluit van 31 december 1841, dat in voege kwam vanaf 1 januari 1842 [2].

Een eerste benadering van het thema [3] bracht aan het licht dat een analyse van de uiterst beknopte onderwijsprogramma's en het globaal overzicht van de inventaris van de zeevaartkundige werken uitgegeven vóór 1850 en nu nog beschikbaar in de bibliotheek van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen/Oostende, onvoldoende zijn om zich een duidelijk beeld te kunnen vormen van de thema's zeevaartkunde en aanverwante of hulpwetenschappen [4] die aan de Belgische zeevaartscholen onderwezen werden tijdens de periode 1830-1849 [5], temeer daar diktaten en studentennotities van die periode niet voorhanden zijn. Niet alleen de onderwijsprogramma's en de beschikbare vakliteratuur moeten bij het onderzoek betrokken worden, maar ook de examenprogramma's die voorzien werden voor het behalen van de diverse diploma's of bekwaamheidsbewijzen (zie fig. 1).

[1] Moniteur belge, Journal officiel, 22 oktober 1835.

[2] Bulletin officiel des lois et arrêtés royaux de la Belgique, n° 1214.

[3] Zie : DEVOS A. & SMET R., *Het onderwijs van de zeevaartkunde aan de Belgische zeevaartscholen tijdens de beginperiode van het Koninkrijk Belgie (1830-1849) – Een eerste benadering*, in : *Collectanea Maritima III*, Brussel, 1987, pp. 73-88.

[4] Als aanverwante of hulpwetenschappen kunnen worden beschouwd : cosmografie, sterrekunde, geodesie, hydrografie, oceanografie, cartografie, wiskunde.

[5] DEVOS A. & SMET R., *o.c.*, p. 78.

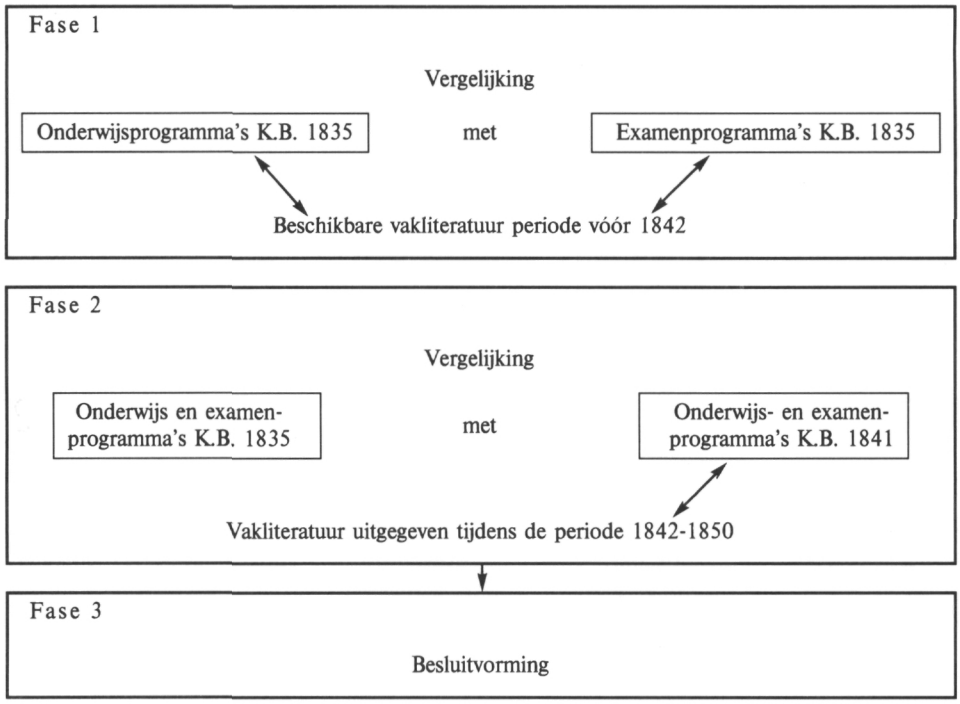


Fig. 1. Schematische voorstelling van de benaderingsmethode.

Een vergelijking van de examenprogramma's met de onderwijsprogramma's die voorzien werden door de vermelde koninklijke besluiten, kan meer klaarheid brengen omtrent de thema's die men had moeten doceren tijdens de periode 1830-1849 [6]. Inderdaad, een vrij oppervlakkige vergelijking van voormelde examenprogramma's met de onderwijsprogramma's leidt reeds tot de vaststelling dat de onderwijsprogramma's uiterst beknopt zijn, terwijl de examenprogramma's daarentegen, voor een aantal studievakken althans, veel meer bijzonderheden vermelden.

Het is dan ook zinvol de inhoud van de diverse vakken van de onderwijsprogramma's grondig te vergelijken met deze die voorkomt in de examenprogramma's die voorgeschreven werden voor het behalen van de diverse diploma's of bekwaamheidsbewijzen [7]. Er mag toch geredelijk verwacht worden dat het onderwijs aan de Belgische zeevaartscholen tot doel had de gegadigden voor de hiervoor geciteerde diploma's of bekwaamheidsbewijzen grondig voor te bereiden.

[6] De afsluitdatum voor de beschouwde periode is 1 mei 1849, namelijk de datum waarop het koninklijk besluit van 19 februari 1849 betreffende de reglementen der zeevaartscholen van Antwerpen en Oostende van toepassing werd.

[7] De wetgever sprak aanvankelijk van diploma's tweede-luitenant-ter-lange-omvaart, eerste-luitenant-ter-lange-omvaart, enz. Vanaf 1841 is er sprake van bekwaamheidscertificaten voor de graden van tweede-luitenant-ter-lange-omvaart, enz.

De beschikbare vakliteratuur [8] tijdens de beschouwde periode kan aangaande de mogelijk gedoceerde stof meer bijzonderheden aan het licht brengen, gezien zij toch in meerdere of mindere mate de stand van de navigatietechniek weergeeft en geraadpleegd kon worden door professoren en hopelijk ook door studenten. De koninklijke besluiten van 1835 en 1841 betreffende het zeevaartonderwijs leggen trouwens aan de ingeschreven studenten de verplichting op om „... être munis des traités de navigation adoptés pour l'enseignement" [9].

Zeer waarschijnlijk bevinden er zich nu nog handboeken van zeevaartkunde en aanverwante wetenschappen in de bibliotheek van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen/Oostende die daar, tijdens de beschouwde periode, daadwerkelijk gebruikt werden voor het zeevaartonderwijs. Dit zou kunnen worden afgeleid uit het feit dat in de koninklijke besluiten van 1835 en 1841 voorzien werd in de mogelijkheid gebruik te maken van de handboeken van de zeevaartschool, door studenten die niet over de middelen beschikten om de vereiste handboeken zelf aan te schaffen [10]. Nu blijkt uit de bibliotheekinventaris van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen/Oostende dat van een aantal handboeken van zeevaartkunde nog verschillende exemplaren voorhanden zijn.

Dat een aantal zeevaartkundige werken doelbewust geschreven werden om ze daadwerkelijk door docenten te laten gebruiken bij het onderricht in de zeevaartkunde is ook zeker. Zo schrijft o.a. BEGEMANN in het „Voorberigt" van zijn *Leerboek der Zeevaartkunde*: „... Was nu, wel is waar, mijn voornaamste oogmerk, dit leerboek voor mijn opentlijk en bijzonder onderwijs interigten, zoo hope ik evenwel, dat hetzelve ook van anderen niet ondoelmatig daartoe zal bevonden worden, ..." [11].

1. Vergelijking van de examenprogramma's met het onderwijsprogramma voorzien bij koninklijk besluit van 17 oktober 1835 [12]

Het koninklijk besluit van 17 oktober 1835 voorziet in vijf verschillende examenprogramma's, namelijk voor de hiernavolgende diploma's : tweede-luitenant-ter-lange-omvaart, eerste-luitenant-ter-lange-omvaart, kapitein-ter-lange-omvaart, schipper-voor-de-grote of de-kleine-kustvaart en loods [13].

Om aan de examens voor het bekomen van één van deze diploma's te mogen deelnemen werd een minimum vaartijd vereist. Bovendien werd nog als voorwaarde gesteld dat tijdens de vaartijd twee reizen ter lange omvaart gedaan werden voor het diploma van kapitein, slechts één voor het diploma van eerste luitenant.

[8] Zie : DEVOS A. & SMET R., *o.c.*, bijlage 1.

[9] Artikel 3 van het koninklijk besluit van 17 oktober 1835 en artikel 2 van het koninklijk besluit van 31 december 1841.

[10] Artikel 3 van het Koninklijk besluit van 17 oktober 1835 en artikel 2 van het koninklijk besluit van 31 december 1841.

[11] BEGEMANN H., *Leerboek der zeevaartkunde*, Emden, 1842, p. v.

[12] Zie bijlagen 1 en 2.

[13] In het koninklijk besluit van 17 oktober 1835 is er sprake van „pilote-lamaneur".

De examenprogramma's voor schipper-voor-de-grote of de-kleine-kustvaart en voor loods zijn zeer vaag. De examenvragen moesten namelijk, zo luidt het koninklijk besluit, worden opgesteld door de jury in funktie van het gebied dat aangeduid werd door de kandidaat. De vergelijking van deze twee examenprogramma's met het onderwijsprogramma kan dan ook geen nieuwe elementen aan het licht brengen in verband met de werkelijk gedoceerde stof aan de Belgische zeevaartscholen.

Gezien het examenprogramma voor kapitein-ter-lange-omvaart, buiten de er in met name genoemde thema's, ook de stof behelst voorzien voor het examen voor eerste-luitenant, en vermits het examenprogramma voor eerste-luitenant-ter-lange-omvaart, naast de specifiek er in aangehaalde thema's, eveneens de examenstof voorzien voor tweede-luitenant omvat, kan hierna volstaan worden het onderwijsprogramma te vergelijken met het examenprogramma van kapitein-ter-lange-omvaart [14].

Buiten het ontbreken van het vak meetkunde, is de inhoud, alsook de verwoording van het examenprogramma voor de aanverwante of hulpwetenschappen van de zeevaartkunde nagenoeg identiek aan deze van het onderwijsprogramma voor die vakken. Zowel het onderwijsprogramma als het examenprogramma zijn uiterst summier weergegeven en dekken in feite maar een klein deel van de er in vermelde wiskundige vakken rekenkunde, meetkunde, driehoeksmeetkunde en „sfeer" [15]. De zeevaartkundige werken van de door ons beschouwde periode bevatten meestal enkele hoofdstukken wiskunde. Het betrof meestal vrij elementaire wiskunde [16]. Nochtans werd aan de vlakke driehoeksmeetkunde, de boldriehoeksmeetkunde en aan de logaritmen, vooral het gebruik ervan, uitgebreid aandacht besteed [17].

Bij het naast elkaar plaatsen van het onderwijsprogramma en het examenprogramma voor de zeevaartkundige vakken valt nu onmiddellijk op dat de benamingen van de onderwijs- en examenvakken aanleiding kunnen geven tot verwarring, gezien enerzijds de benamingen in de beide programma's niet allen dezelfde zijn, en anderzijds, wanneer toch dezelfde benaming wordt gebruikt, de inhoud van het vak verschillend is.

Het onderwijsprogramma omvat de vakken zeevaartkundige sterrekunde en zeevaartkunde [18], het examenprogramma behelst de vakken hydrografie [19] en zeevaartkunde.

[14] Hierna zal het examenprogramma voor het behalen van het diploma van kapitein-ter-lange-omvaart worden bedoeld wanneer er sprake is van examenprogramma.

[15] Het studievak „sfeer" is veeleer een „thema" dat zou kunnen of zou moeten thuishoren in het vak zeevaartkunde of in de zeevaartkundige sterrekunde.

[16] Devos A. & Smet R., *o.c.*, p. 78.

[17] Zie in dit verband o.a. : Bagay V., *Le cours de navigation*, Parijs, 1832, pp. 199-230 ; De Vries K., *Schatkamer of kunst der stuurlieden*, Amsterdam, 1818, Deel I, pp. 119-149 en Deel II, p. 70, pp. 91-109 en pp. 118-175 ; Pilaar J., *Handleiding tot de beschouwende en werkdadige stuurmanskunst*, Leiden, 1831, pp. 1-130 ; Van Swinden J., *Verhandeling over het bepalen der lengte op zee, door de afstanden van de maan tot de zon, of vaste sterren*, Amsterdam, pp. 285-320.

[18] In het vak zeevaartkunde moeten, volgens het onderwijsprogramma de thema's „tuig" en „maneuvers" worden behandeld. In de koninklijke besluiten van 19 februari 1849 en van 15 februari 1869

De zeevaartkundige sterrekunde vindt qua inhoud geen volwaardige tegenhanger in het examenprogramma. Dit vak moest in feite de onontbeerlijke theoretische elementen bijbrengen om de problemen van de zeevaartkunde in verband met de astronomische plaatsbepaling en de getijen te kunnen oplossen. De bondigheid waarmede dit leerstofprogramma werd verwoord laat zeker niet toe, aan de hand daarvan, besluiten te trekken aangaande de mogelijk gedoceerde materie.

De vakliteratuur, inzonderheid de werken die hoofdzakelijk geschreven werden voor nautici, kan dit wel in zekere mate. In de algemene zeevaartkundige werken [20] uitgegeven vóór 1842, vindt men inderdaad, zij het meestal verspreid over verschillende hoofdstukken, de thema's van de zeevaartkundige sterrekunde, geciteerd in het onderwijsprogramma, voldoende uitgebreid behandeld [21]. Dit kan blijken uit de hiernavolgende summiere opsomming van onderwerpen die in de verschillende toenmalige zeevaartkundige werken, steeds aan bod kwamen :

- aarde : beschrijving van de belangrijkste punten, grootcirkels, kleincirkels en bogen (aardpolen, meridianen, eerste meridiaan, parallellen, evenaar, keerkringen, ...) ;
- coördinaten van punten op de aarde : lengte, breedte ;
- hemelsfeer : beschrijving van de belangrijkste punten, grootcirkels, kleincirkels en bogen (hemelpolen, lentesnede, zenith, nadir, dag- en nachtbogen, hemelmeridianen en hemelparallellen, ...) ;

worden deze als afzonderlijke vakken vermeld. In de examenprogramma's van het koninklijk besluit van 1835 is er verder geen sprake meer van „tuig" en „maneuvers".

[19] BONNEFOUX geeft in *Le dictionnaire de la marine à voile*, Parijs, 1975, de hiernavolgende omschrijving van het woord hydrografie : „Science qui a pour objet la solution de tous les problèmes relatifs aux calculs de la position ou du lieu d'un navire sur le globe soit par l'observation des astres, soit par les procédés de l'estime. Par le mot Hydrographie, on entend, aussi, le levé des plans ou des cartes, et les Cours ou Traités de pilotage et de navigation, ou de la partie scientifique de la navigation ... Autre fois, on entendait par Hydrografie, l'ensemble de tout ce qui était relatif à la marine et l'art naval, ..." Het MINISTERIE VAN MARINE (Nederland) geeft in het boek *Hydrografisch opnemen*, 's Gravenhage, 1952, de volgende verklaring voor het begrip hydrografie : „Het begrip hydrografie heeft in zeer algemene zin zowel betrekking op zoetwater (rivieren, meren, enz.) als op de zeeën en wordt gebruikt in betrekking tot velerlei wetenschappelijke onderwerpen zoals geologie, geodesie, oceanografie, meteorologie, enz. Voor de zeeman is hydrografie de wetenschap welke de juiste gedaante van het aardoppervlak, voor zover van belang voor de zeevaart, vaststelt en bekend maakt in een voor de zeeman passende vorm. In het verleden echter werd de term hydrografie gebruikt o.a. om de wetenschap aan te duiden die zich bezighield met plaatsbepaling".

Tijdens het „Navigation Aids Seminar" van 5-7 juni 1980, gehouden in Kuala Lumpur, werd de hiernavolgende definitie gegeven door DOOLAEGE L. : „... the science of the measurement, description, and mapping of the surface waters of the earth, with special reference to their use for navigation".

[20] De meeste auteurs behandelden de zeevaartkunde „globaal" ; slechts weinige schrijvers beperkten zich tot het behandelen van slechts één of meer specifieke zeevaartkundige onderwerpen.

[21] Zie in dit verband o.a. : BEZOUT & DE ROSSEL, *Traité de navigation*, Parijs, 1814, Deel 2 en Deel 3. DULAGUE & BAGAY, *Leçons de navigation contenant des élémens de géométrie et de trigonométrie*, Parijs, 1832, Boek I, Deel 3 en Boek III, Deel 2. DE VRIES K., *Schatkamer of Kunst der stuurlieden*, Amsterdam, 1818, hoofdstukken 1 en 2 van Deel I. FOURNIER G., *Traité de navigation*, Saint-Malo, 1829, Deel 2. LASSALE L., *Hydrographie démontrée et appliquée à toutes les parties du pilotage ; A l'usage des Elèves ou Aspirants de la Marine militaire et marchande*, Parijs, 1792, Deel 4. MOORE J., *The new practical navigator, being an epitome of navigation*, Londen, 1800. NORIE J., *A new and complete epitome of practical navigation*, Londen, 1819.

- hemellichamen en hun bewegingen ;
- coördinaten van hemellichamen (declinatie, rechte klimming, hoogte, azimuth, amplitude,...) ;
- tijdrekening ;
- maan, maanfasen, getij en getijrekening ;
- sterrekundige tafels en hun gebruik.

Het onderwijsprogramma zeevaartkunde geeft in enkele woorden (slechts een vijftigtal) de leerstof die zou moeten gegeven geweest zijn. Het vak omvat elementen van astronomische plaatsbepaling, gegist bestek, kaartkonstrukties, kaartpassen en instrumenten.

Opvallend is wel dat expliciet de lengtebepaling door de afstand maan tot de zon, de sterren en de planeten werd geciteerd, maar dat met geen woord gerept werd over de breedtebepaling.

Uit de tekst van het onderwijsprogramma zeevaartkunde kan ook niet afgeleid worden welke instrumenten, buiten de scheepschronometer, bestudeerd moesten worden. Het koninklijk besluit vermeldt alleen maar : „Organisation, usage des instrumens .... montres marines, applications" [22]. Nochtans, de meeste zeevaartkundige werken van die periode behandelden, min of meer uitgebreid, al de toen gebruikelijke instrumenten zoals kompassen, loggen, reflectiecirkel van Borda, sextanten, octanten, scheepsklokken, kwadrant van reductie [23].

In het onderwijsprogramma zeevaartkunde, en dit is ook het geval voor het examenprogramma hydrografie, wordt geen gewag gemaakt van een techniek van kustnavigatie, waarbij gebruik gemaakt wordt van zichtpeilingen van gekende landmerken (kruispeilingen, peilingen met verzeiling, ...). In de vakliteratuur werd deze navigatieproblematiek ook maar vrij summier behandeld [24].

Het examenprogramma verdeelt de stof voor de „eigenlijke" zeevaartkunde in twee vakken : de hydrografie en de zeevaartkunde.

De examenstof voor de hydrografie omvat het gebruik van de zeekaarten (kaartpassen), de koers- en verheidsrekening met behulp van de platte of de ronde

[22] Koninklijk besluit van 17 oktober 1835.

[23] Zie hiervoor o.a. : BAGAY V., *Leçons de navigation*, Parijs, 1832, pp. 76-81, pp. 139-142 en pp. 148-154. BEZOUT M., *Suite du cours de mathématiques à l'usage des gardes du pavillon et de la Marine ; contenant le traité de navigation*, Parijs, 1794, pp. 45-53, pp. 192-204 en 241-243. BEZOUT M., *Traité de navigation*, Parijs, 1814, pp. 34-46, pp. 143-152 en pp. 182-183. DE VRIES K., *Schatkamer of Kunst der stuurlieden*, Amsterdam, 1818, Deel I, p. 68 en pp. 86-87. FOURNIER G., *Traité de navigation*, Saint-Malo, 1829, pp. 50-68 en pp. 235-294. MOORE J., *The new practical navigator, being an epitome of navigation*, Londen, 1800, pp. 14-17, p. 54, pp. 146-149 en pp. 150-158. NORIE J., *A new and complete epitome of practical navigation*, Londen, 1819, pp. 62-64, pp. 171-175, pp. 192-199 en pp. 200-208. PILAAR J., *Handleiding tot de beschouwende en werkdadige stuurmanskunst*, Leiden, 1831, pp. 186-202, pp. 452-467, pp. 536-563 en 573-588.

[24] BEZOUT M., *Suite du cours de mathématiques à l'usage des gardes du pavillon et de la Marine ; contenant le traité de navigation*, Parijs, 1794, pp. 83-84. BEZOUT M., *Traité de navigation*, Parijs, 1814, pp. 62-63. FOURNIER G., *Traité de navigation*, Saint-Malo, 1829, pp. 74-75.

kaart, de wassende breedtetafels of met behulp van de driehoeksmeetkunde. Dieptepeilingen voor de kusten, de havens en riviermondingen alsmede de berekeningswijze voor de sterkte en de richting van de stroom maakten verder deel uit van het examenprogramma [25].

Samenvattend kan worden gezegd dat het programma voor het vak hydrografie betrekking had op de koers- en verheidsrekening (gegist bestek, koppelkoersen, stroomkaveling, enz.). In de nautische werken van die periode kwam deze problematiek zeer uitgebreid en vrij volledig aan bod [26]. Zo wijdt Klaas De Vries in zijn „*Schat-Kamer of Kunst der stuurlieden*" 155 van dit 516 bladzijden tellende werk aan deze materie [27].

De vereiste kennis voor de zeevaartkunde wordt nogal gedetailleerd, zij het niet altijd op een klare, maar wel meestal op slordige wijze in het examenprogramma weergegeven.

Hierna worden de onderwerpen die in het examenprogramma zeevaartkunde voorkomen meer geordend opgesomd :

- gebruik van de tafels uit de zeemansalmanak voor de declinatie en de rechte klimming van hemellichamen, de halve diameter voor de zon en de maan, enz. ;
- berekening van de variatie van het kompas [28] ;
- beschrijving en gebruik van de log ;
- het houden van een navigatiejournaal ;
- de getijberekeningen ;
- tijdberekeningen door het observeren van de hoogte van hemellichamen, door opkomst en ondergang van de zon ;
- chronometerkorrekties ;
- breedtebepaling volgens de hierna vermelde methoden :
  . door observatie van de hoogte van de zon of de maan bij meridiaansdoorgang ;
  . door observatie van twee verschillende zonshoogten, volgens de methode van Douwe ;
  . door observatie van de zonshoogte, gekend zijnde de tijd en de declinatie ;
  . door observatie van de hoogte van Polaris ;
  . door observatie van twee gelijke zonshoogten ;
- lengtebepaling :
  . door gebruikmaking van de chronometer ;

[25] De Franse tekst van het koninklijk besluit van 17 oktober 1835 spreekt van „calcul de la rapidité et de la direction des fleuves". Het koninklijk besluit van 31 december 1841 zal een betere versie geven, namelijk : „calcul de la rapidité et de la direction des courants".

[26] Zie voetnoot 21.

[27] De Vries K., *Schat-Kamer of Kunst der stuurlieden*, Amsterdam, 1818, Deel I, pp. 150-293 en Deel II, pp. 46-58.

[28] Nu verstaat men onder variatie de afwijking van het kompas die te wijten is aan het aardmagnetisme. De totale afwijking is dan de miswijzing, zijnde de som van de variatie en de deviatie. De deviatie is de fout die te wijten is aan het scheepsmagnetisme.

. door observatie van de hoogte van de zon en de maan, of van de maan en een ster, en hun respektievelijke afstanden ;
. door observatie van de afstanden tussen hemellichamen en de tijd, zonder hoogtemeting ;
. door hoogte- en afstandsmeting van de maan en de planeten Venus, Jupiter en Saturnus volgens de Deense tafels ;

– het meest gunstige ogenblik voor het uitvoeren van observaties met het oog op het berekenen van de breedte of de tijd.

Het is wel verwonderlijk dat de beschrijving en het gebruik van de log hier expliciet in het examenprogramma werden vermeld, terwijl over al de andere zeevaartkundige instrumenten met geen woord werd gerept.

De reeds eerder geciteerde titels uit de vakliteratuur [29] behandelen de materie van het vak „zeevaartkunde" meestal volledig en vrij uitgebreid. Uitzonderlijk wordt zelfs een bepaald thema tot in de kleinste bijzonderheden in één enkel werk bestudeerd [30].

Opmerkelijk is het dat aan het houden van een navigatiejournaal [31] door enkele toenmalige auteurs een bijzondere aandacht werd besteed in hun zeevaartkundige werken [32], andere daarentegen behandelden het thema nauwelijks of zelfs in het geheel niet.

2. Vergelijking van de onderwijs- en examenprogramma's van de koninklijke besluiten van 17 oktober 1835 en 31 december 1841 [33]

Reeds uit een zeer oppervlakkige vergelijking van de onderwijs- en examenprogramma's voorzien door de koninklijke besluiten van 1835 en 1841, blijkt overduidelijk dat deze programma's voor de zeevaartkunde en de aanverwante of hulpwetenschappen weinig van elkaar verschillen.

Toch is het noodzakelijk na te gaan of de verschilpunten, de veranderingen en/of toevoegingen aangebracht aan de programma's van het koninklijk besluit van 1835,

[29] Zie voetnoot 21.

[30] Zie in dit verband o.a. : VAN SWINDEN J., *Verhandeling over het bepalen der lengte op zee, door de afstanden van de maan tot de zon, of vaste sterren*, Amsterdam, 1819 en 1824.

[31] In de koninklijke besluiten van 1835, 1841 en 1849 betreffende het zeevaartonderwijs is er steeds sprake van „tenue dans tous ses détails d'un journal de navigation". In het koninklijk besluit van 15 februari 1868 echter wordt „journal de navigation" vervangen door „journal du bord". Wat de wetgever precies bedoelde met de uitdrukking „journal de navigation" en later met „journal du bord" is niet te achterhalen. Betrof het een „logboek" of een „scheepsjournaal" ? Voor nadere bijzonderheden aangaande de soorten journalen en het journaalhouden in het algemeen kan worden verwezen – o.a. naar : DAVIDS C., *Zeewezen en wetenschap : de wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815*, Amsterdam 1986, pp. 150-153. KONINCKX C., *Zuidnederlanders in vreemde dienst buitengaats*, in : *Collectanea Maritima III*, Brussel, 1987, pp. 56-64.

[32] Zie o.a. : MOORE J., *The new practical navigator, being an epitome of navigation*, Londen, 1800, pp. 168-205. NORIE J., *A new and complete epitome of practical navigation*, Londen, 1819, pp. 242-272.

[33] Zie bijlagen 1 en 2.

nieuwe elementen bevatten, die dan uiteraard ook zouden moeten gedoceerd geweest zijn aan de Belgische zeevaartscholen [34].

In zake de onderwijsprogramma's zeevaartkunde en aanverwante of hulpwetenschappen kunnen alleen maar weinig belangrijke verschilpunten tussen de twee koninklijke besluiten aangeduid worden. Fundamentele veranderingen werden niet aangebracht aan het onderwijsprogramma van het koninklijk besluit van 1835. Het betrof inderdaad alléén maar tekstveranderingen of -verbeteringen, maar geen inhoudelijke wijzigingen, zoals blijkt uit tabel 1.

TABEL 1.–Verschilpunten tussen de onderwijsprogramma's zeevaartkunde en aanverwante en hulpwetenschappen van de koninklijke besluiten van 1835 en 1841

Koninklijk besluit van 17 oktober 1835	Koninklijk besluit van 31 december 1841
– Art. 4. L'enseignement comprendra ...	– Art. 6. L'enseignement comprend les matières énumérées ci-après : ...
– Astronomie nautique. ... calculs des temps des lunaisons, des marées ; ... organisation, usage des instrumens, vérification de leur justesse, ...	– Astronomie nautique : ... calculs des lunaisons, des marées ; ... construction et usage des instruments ; vérification de leur précision ; ...
– Navigation. Organisation, usage des instrumens, ... résolution, d'après les différentes méthodes connues, des routes de navigation, construction des cartes marines, solution des questions qui y ont rapport, ...	– Navigation : Construction et usage des instruments, ... réduction, d'après les différentes méthodes connues, des routes de navigation ; construction des cartes marines ; solution des questions qui s'y rapportent ; ...

Wat de examenprogramma's betreft moet vooreerst worden opgemerkt dat het koninklijk besluit van 1841 slechts vier verschillende programma's voorziet, in tegenstelling met dit van 1835, waarin men er vijf aantreft.

De vier examenprogramma's bevatten de stof die vereist werd voor het behalen van de hiernavolgende bekwaamheidscertificaten : tweede-luitenant-ter-lange-omvaart, eerste-luitenant-ter-lange-omvaart of kapitein-voor-de-grote-kustvaart, kapitein-ter-lange-omvaart en kapitein of schipper-voor-de-kleine-kustvaart [35].

Zoals dit het geval was in het koninklijk besluit van 1835, wordt eveneens een minimum vaartijd van de kandidaten gevergd om aan de examens te mogen deelnemen. Hier wordt echter alléén maar voor de kandidaten eerste-luitenant-ter-lange-omvaart of kapitein-voor-de-grote kustvaart, expliciet vermeld dat zij tenminste één reis ter lange omvaart tijdens de vereiste vaartijd moeten gedaan hebben (zie tabel 2).

Het examenprogramma voor kapitein of schipper-voor-de-kleine-kustvaart is in feite niet veelzeggend. Het koninklijk besluit vermeldt in dit verband : „Pour cet examen, les questions sont rédigées par le jury, en tenant compte de l'étendue de la

[34] Artikel 1 van het koninklijk besluit van 31 december 1841 vermeldt wel een aantal nieuwe elementen, die echter noch de zeevaartkunde, noch de aanverwante of hulpwetenschappen raken. Het betreft o.a. het handelsrecht, het stuwen, de manœuvreertheorie, het tekenen.

[35] In de Franse tekst van het koninklijk besluit van 1841 voegt de wetgever na „second lieutenant" en na „premier lieutenant" respektievelijk toe „(2de stuurman)" en „(premier stuurman)".

TABEL 2.–Voorwaarden om aan de examens te mogen deelnemen

Koninklijk besluit van 17 oktober 1835			Koninklijk besluit van 31 december 1841		
Graden	Vaartijd	Bijkomende vereisten	Graden	Vaartijd	Bijkomende vereisten
2de luitenant t.l.o.	18 maanden	–	2de luitenant t.l.o.	18 maanden	–
1ste luitenant t.l.o.	36 maanden	1 reis t.l.o.	1ste luitenant t.l.o. of kapitein grote kustvaart	36 maanden	1 reis t.l.o.
kapitein t.l.o.	72 maanden	2 reizen t.l.o.	kapitein t.l.o.	48 maanden	–
schipper voor de grote of kleine kustvaart	48 maanden	–	kapitein of schipper voor de kleine kustvaart	48 maanden	–
loods	72 maanden	minimum ouderdom 25 j.	–	–	–

navigation que comprend d'ordinaire le petit cabotage. Elles ne portent que sur la pratique de la navigation et les connaissances que les candidats doivent avoir des côtes, sondages, ports, havres, parages, etc., etc., compris dans cette étendue" [36]. Dit examenprogramma kan dan ook weinig of niets bijdragen tot een beter inzicht in de mogelijk gedoceerde materie aan de Belgische zeevaartscholen.

Net zoals dit het geval was voor de onderwijsprogramma's, zijn de verschilpunten tussen de examenprogramma's die voorzien werden door de koninklijke besluiten van 1835 en 1841, uitsluitend te herleiden tot tekstveranderingen en/of verbeteringen (zie tabel 3).

De weinige zeevaartkundige werken die nu nog beschikbaar zijn in de Hogere Zeevaartschool Antwerpen/Oostende, en die uitgegeven werden tijdens de periode 1841-1850, zijn qua inhoud en uitwerking van de behandelde thema's, vergelijkbaar met deze die reeds vroeger vermeld werden [37]. Werkelijk nieuwe elementen, die in het programma zeevaartkunde en aanverwante of hulpwetenschappen ingepast hadden kunnen worden en dus ook gedoceerd hadden moeten worden aan de Belgische zeevaartscholen, komen daarin niet voor [38].

TABEL 3.–Verschilpunten tussen de examenprogramma's zeevaartkunde en aanverwante of hulpwetenschappen van de koninklijke besluiten van 1835 en 1841

Koninklijk besluit van 17 oktober 1835	Koninklijk besluit van 31 december 1841
2de luitenant t.l.o.	*2de luitenant t.l.o.*
– Sphère : Globes terrestre et céleste, cercles qui y sont représentés, mesure des distances.	– 3° Sphère : Globes céleste et terrestre, cercles qui y sont représentés, mesure des distances sur la sphère.
– Hydrographie ..., calculs des distances et de la jonction des routes, ... ou la trigonométrie ...	– Hydrographie : ..., calcul des distances et de la réduction des routes, ... et la trigonométrie, ...
– Navigation ... ; calcul des temps de haute et de basse marée par la variation de l'ascension droite ... Calcul de la latitude par l'observation de l'élévation du soleil à midi. Calculs des variations de l'aiguille aimantée. Calcul de la latitude par une observation de la hauteur de la lune dans le méridien. Détermination du temps par une observation de la hauteur des corps célestes, par le ... Correction de la montre marine par le calcul du temps ... ; usage et organisation du loch.	– Navigation ... ; calcul de la haute et basse mer, par la différence de l'ascension droite ... ; calcul de la latitude par l'observation de la hauteur du soleil dans le méridien. Calcul de la variation de l'aiguille aimantée ; calcul de la latitude par l'observation de la hauteur de la lune dans le méridien. Détermination de l'angle horaire par l'observation de la hauteur des corps célestes, et par le ... Manière de régler la marche de la montre marine par le calcul de l'angle horaire ... ; usage et construction du loch.

[36] Artikel 14 van het koninklijk besluit van 31 december 1841.

[37] Zie voetnoot 21.

[38] Vermeldenswaard is wel het *Handbuch der Praktischen Seefahrtskunde*, van E. BOBRIT, Leipzig, 1848, (2 vol.). Hierin wordt namelijk de wiskunde zeer uitgebreid behandeld (Deel I, pp. 430-816 en Deel II, pp. 1080-1224). De hogere wiskunde (de differentiaal- en integraalrekening) komt hier zelfs behoorlijk aan bod (Deel II, pp. 1080-1224). De differentiaal- en integraalrekening stond tijdens de periode 1830-1849 niet op de onderwijs- en examenprogramma's. Men kan praktisch met absolute zekerheid stellen dat deze materie dan ook niet gedoceerd werd aan de Belgische zeevaartscholen.

Koninklijk besluit van 17 oktober 1835	Koninklijk besluit van 31 december 1841
Eerste luitenant t.l.o. – Chap. 1er. Les connaissances exigées pour le second lieutenant, en outre. – Chap. II. Navigation. Calcul ... 1° Par deux élévations du soleil prises inégalement, d'après ... 2° Par le temps connu, par la déclinaison et une observation de la hauteur du soleil. 3° Par l'observation de l'élévation de l'étoile polaire. Détermination ..., le temps et ..., par deux élévations égales ... Connaissance du temps le plus favorable pour observer ... ; définition de la longitude par ... de l'élévation ... ou de la lune à une étoile fixe, ...	*Eerste luitenant t.l.o. of kapitein grote kustvaart* – 1° Les connaissances exigées pour le second lieutenant. – 2° Navigation : Calcul ... A. Par deux hauteurs du soleil, prises hors du méridien, ... B. Par une observation de la hauteur du soleil hors du méridien, la déclinaison de l'astre et son angle horaire connu ; C. Par l'observation de la hauteur de l'étoile polaire. – 3° Détermination ..., de l'angle horaire ..., par deux hauteurs ... ; connaissance des circonstances les plus favorables pour observer ... ; calcul de la longitude ... de la hauteur ... ou de la lune et une étoile fixe, ...
Kapitein t.l.o. – Chap. 1er Les connaissances exigées pour un premier lieutenant, en outre. – Chap. II. Hydrographie. Sondage des côtes, ... et de la direction des fleuves. – Chap. III. Navigation ... 1° ... et distances 2° ... de la distance ... et du temps connu, sans avoir pris la hauteur. 3° ... et élévations ... suivant les tables danoises.	*Kapitein t.l.o.* – 1° Les connaissances exigées pour le grade de premier lieutenant. – 2° Hydrographie : Sondage et relèvement des côtes, ... et de la direction des courants. – 3° Navigation : ... A. ... et des distances B. ... de la distance seule ... leur hauteur étant calculée à l'aide de l'angle horaire connu ; C. ... et hauteurs ... suivant les tables.
Schipper grote of kleine kustvaart Les questions seront rédigées par le jury d'examen, selon l'étendue de la navigation indiquée par les candidats. Elles ne rouleront que sur la pratique de la navigation et sur la connaissance qu'ils doivent avoir des côtes, ...	*Kapitein of schipper kleine kustvaart* Pour cet examen, les questions sont rédigées par le jury, en tenant compte de l'étendue de la navigation que comprend d'ordinaire le petit cabotage. Elles ne portent que sur la pratique de la navigation et les connaissances que les candidats doivent avoir des côtes, ...
Loods Les questions seront rédigées par le jury d'examen, selon les ports, côtes ou fleuves indiquées par les candidats. Elles rouleront sur les manœuvres des bâtimens, et sur la connaissance qu'ils doivent avoir des bancs, écueils, marées, courans, empêchemens en général qui peuvent gêner la navigation.	

3. Besluit

De gedetailleerde examenprogramma's geven, veel beter dan de onderwijsprogramma's, een vrij goed beeld van de thema's zeevaartkunde en aanverwante wetenschappen, die aan de zeevaartscholen van Antwerpen en Oostende zouden gedoceerd geweest zijn tijdens de periode 1830-1849.

De analyse van die programma's en een vergelijking ervan met de toenmalige vakliteratuur, laten toe te concluderen dat de inhoud van de programma's qua behandelde thema's, althans voor wat de zeevaartkunde betreft, een weerspiegeling is van de nautische kennis voor de beschouwde periode.

Op welk peil de onderwijsstof gegeven werd en in hoeverre de verschillende nautische vakken uitgediept werden, zou enigszins kunnen achterhaald worden aan de hand van de aannemingsvoorwaarden van de studenten en de wijze waarop het onderwijs praktisch georganizeerd was.

Om toegelaten te worden aan de zeevaartscholen stelde de wetgever geen hoge eisen. Inderdaad, „posséder les notions élémentaires d'arithmétique" was voldoende [39].

Aan de zeevaartscholen van Antwerpen en Oostende werd gans het jaar door cursus gegeven, behalve op zon- en feestdagen. Per dag werden tenminste vijf lesuren voorzien. Deze lesuren werden derwijze vastgelegd dat de studenten in de gelegenheid gesteld werden nog lessen te volgen aan speciale scholen, colleges of athenea, over speciale of bijkomende vakken die in de examenprogramma's voorkwamen [40].

Het schooljaar werd echter ingedeeld in twee perioden. De eerste periode, gaande van oktober tot maart was bestemd voor beginnelingen. De tweede periode startte dan in maart en was afgestemd op meer gevorderde studenten [41].

Zeevarenden echter hadden steeds toelating de lessen te volgen gedurende hun verblijf aan de wal en waren aldus niet gehouden aan de wettelijke inschrijvingsdata en studieperioden.

Steunende op de vrij elementaire voorkennis die van de studenten vereist werd en op het gering aantal lesuren kan geconcludeerd worden dat het onderwijs in de zeevaartkunde en de aanverwante wetenschappen eerder pragmatisch was, afgestemd op de praktische bruikbaarheid van de onderwijsstof.

[39] Artikel 3 van het koninklijk besluit van 17 oktober 1835 en artikel 2 van het koninklijk besluit van 31 december 1841.

[40] Artikel 1 van het koninklijk besluit van 17 oktober 1835 en artikel 3 van het koninklijk besluit van 31 december 1841.

[41] Artikel 1 van de koninklijke besluiten van 1835 en 1841. In artikel 1 echter van het koninklijk besluit van 31 december 1841 wordt niet vermeld dat de eerste periode bestemd is voor beginnelingen en de tweede periode voor meer gevorderde studenten.

BIJLAGE 1

Onderwijsprogramma voorzien door artikel 4 van het koninklijk besluit van 17 oktober 1835 :

Art. 4. L'enseignement comprendra :

Arithmétique. Les nombres entiers, les fractions ordinaires, les fractions décimales, les proportions et les logarithmes.

Géométrie. La théorie des parallèles, la similitude des triangles, la mesure des angles, et celle des surfaces.

Trigonométrie. Rectiligne et sphérique ; résolution des triangles rectilignes et sphériques pour tous les cas qui se présentent en navigation ; explication, usage des tables, construction des échelles.

Sphère. Les globes céleste et terrestre, les cercles qui y sont représentés.

Astronomie nautique. Les astres, leurs mouvements ; calculs des lunaisons, des marées ; solution des problèmes qui ont rapport à la navigation, organisation, usage des instrumens, vérification de leur justesse, explication, usage des tables.

Navigation. Organisation, usage des instrumens, dérive, sillage, réduction, d'après les différentes méthodes connues, des routes de navigation, construction des cartes marines, solution des questions qui y ont rapport, relèvements astronomiques, détermination de la longitude à la mer, par les distances de la lune au soleil, aux étoiles et aux planètes ; montres marines, application, Gréemens, manœuvres.

Onderwijsprogramma voorzien door de artikelen 6 en 7 van het koninklijk besluit van 31 december 1841 :

Art. 6. L'enseignement comprend les matières énumérées ci-après :

Arithmétique : Les nombres entiers, les fractions ordinaires, les fractions décimales, les proportions et les logarithmes.

Géométrie : La théorie des parallèles, la similitude des triangles, la mesure des angles, et celles des surfaces.

Trigonométrie : Trigonométrie rectiligne et sphérique ; résolution des triangles rectilignes et sphériques pour tous les cas qui se présentent en navigation ; explication, usage des tables, construction des échelles.

Sphère : Les globes céleste et terrestre, les cercles qui y sont représentés.

Astronomie nautique : Les astres, leurs mouvements ; calculs des lunaisons, des marées ; solution des problèmes relatifs à la navigation ; construction et usage des instruments ; vérification de leur précision ; explication, usage des tables.

Navigation : Construction et usage des instruments, dérive, sillage ; réduction, d'après les différentes méthodes connues, des routes de navigation ; construction des cartes marines ; solution des questions qui s'y rapportent ; relèvements astronomiques, détermination de la longitude à la mer, par les distances de la lune au soleil, aux étoiles et aux planètes ; montres marines ; application, gréement, manœuvres.

Art. 7. L'enseignement comprend encore :

A. Les principales dispositions du livre II du code de commerce ;

B. Le calcul de capacité de navires quelconques.

C. Cubage de colis ;

D. La composition du tonneau pour toute espèce de marchandise ;

E. La connaissance de l'arrimage ;

F. La théorie de la manœuvre d'un navire, d'après les principes d'un auteur à désigner par l'administration de chaque école ;

G. Le dessin linéaire appliqué à la science nautique.

Toutefois, à Anvers, où il existe des cours publics et gratuits de dessin, cette branche d'enseignement ne sera donnée qu'autant que l'administration de l'école le jugera convenable.

BIJLAGE 2

Examenprogramma's voor de diverse diploma's voorzien door de artikelen 8 en 9 van het koninklijk besluit van 17 oktober 1935 :

Art. 8. *Programmes* des connaissances exigées des personnes qui, ayant navigué pendant 18 mois, désirent obtenir le diplôme de second lieutenant au long cours.

CHAP. Ier. — *Arithmétique.* Nombres entiers, fractions ordinaires, fractions décimales, proportions, usage des tables de logarithmes.

Trigonométrie. Résolution des triangles rectilignes et sphériques, pour tous les cas qui se présentent en navigation.

Sphère. Globes terrestre et céleste, cercles qui y sont représentés, mesure des distances.

CHAP. II. — *Hydrographie.* Usage des cartes marines, calculs des distances et de la jonction des routes, d'après les corps ronds et plats, les tables des latitudes croissantes ou la trigonométrie.

Pointage des cartes marines en général, leur différence à l'égard du premier méridien.

Navigation. Usage des tables pour trouver les déclinaisons, l'ascension droite, le demi-diamètre du soleil et de la lune ; calcul des temps de haute et de basse marée par la variation de l'ascension droite du soleil et de la lune. Calcul de la latitude par l'observation de l'élévation du soleil à midi. Calculs des variations de l'aiguille aimantée. Calcul de la latitude par une observation de la hauteur de la lune dans le méridien.

Détermination du temps par une observation de la hauteur des corps célestes, par le lever et le coucher du soleil. Correction de la montre marine par le calcul du temps. Détermination de la longitude, au moyen d'un chronomètre ; usage et organisation du loch.

Programme des connaissances exigées des personnes qui, ayant 3 années de navigation, dont un voyage au long cours, désirent obtenir le diplôme de premier lieutenant au long cours.

CHAP. Ier. — Les connaissances exigées pour le second lieutenant, en outre.

CHAP. II. — *Navigation.* Calcul de la latitude :

1° Par deux élévations du soleil prises inégalement, d'après la méthode et les tables de Douwe.

2° Par le temps connu, par la déclinaison et une observation de la hauteur du soleil.

3° Par l'observation de l'élévation de l'étoile polaire.

Détermination de la latitude, le temps et l'azimuth du soleil, par deux élévations égales de cet astre. Connaissance du temps le plus favorable pour observer les hauteurs des corps célestes, afin de calculer la latitude ou le temps ; définition de la longitude par l'observation de l'élévation du soleil et de la lune, ou de la lune à une étoile fixe, et de leurs distances réciproques ; usage des tables de l'almanach de mer.

Programme des connaissances exigées des personnes qui, ayant six années de navigation, dont deux voyages au long cours, désirent obtenir un diplôme de capitaine au long cours.

CHAP. Ier. – Les connaissances exigées pour un premier lieutenant, en outre.

CHAP. II. – *Hydrographie.* Sondage des côtes, ports, embouchures des rivières ; calcul de la rapidité et de la direction des fleuves.

CHAP. III. – *Navigation.* Détermination de la longitude :

1° Par l'observation des hauteurs et distances de la lune et du soleil, et de la lune et des étoiles fixes, par un seul observateur.

2° Par l'observation de la distance de ces corps célestes et du temps connu, sans avoir pris la hauteur.

3° Par l'observation des distances et élévations de la lune et des planètes, Vénus, Mars, Jupiter et Saturne, suivant les tables danoises.

Journal. Tenue, dans tous ses détails, d'un journal de navigation.

Programme des connaissances exigées des personnes qui, ayant quatre années de navigation, désirent obtenir le diplôme de maître au grand ou au petit cabotage.

Les questions seront rédigées par le jury d'examen selon l'étendue de la navigation indiquée par les candidats.

Elles ne rouleront que sur la pratique de la navigation et sur la connaissance qu'ils doivent avoir de côtes, sondages, ports, havres, parages, etc., etc., compris dans cette étendue.

Programme des connaissances exigées des personnes qui, âgées de 25 ans et ayant six années de navigation, désirent obtenir le diplôme de pilote-lamaneur.

Les questions seront rédigées par le jury d'examen, selon les ports, côtes ou fleuves indiqués par les candidats.

Elles rouleront sur les manœuvres des bâtiments, et sur la connaissance qu'ils doivent avoir des bancs, écueils, marées, courans, et empêchements en général qui peuvent gêner la navigation.

Art. 9. Les marins qui, ayant obtenu un premier diplôme, voudraient concourir pour un titre supérieur ne seront interrogés que sur les connaissances supplémentaires et nullement sur la totalité des connaissances.

Examenprogramma's voor de diverse bekwaamheidscertificaten voorzien door de artikelen 11 tot en met 15 van het koninklijk besluit van 31 december 1841 :

Art. 11. Les programmes sont arrêtés ainsi qu'il suit :

Programme des connaissances exigées de ceux qui, ayant navigué pendant 18 mois, désirent obtenir le certificat de capacité au grade de second lieutenant (2de stuurman) au long cours, savoir :

1° *Arithmétique* : Nombres entiers, fractions ordinaires, fractions décimales, proportions, usage des tables de logarithmes ;

2° *Trigonométrie* : Solution des triangles rectilignes et sphériques, pour tous les cas qui se présentent en navigation ;

3° *Sphère* : Globe céleste et terrestre, cercles qui y sont représentés, mesure des distances sur la sphère ;

4° *Hydrographie* : Usage des cartes marines, calcul des distances et de la réduction des routes, d'après les cartes rondes et plates, les tables des latitudes croissantes et la trigonométrie, pointage des cartes marines en général, leur différence à l'égard du premier méridien ;

5° *Navigation* : Usage des tables pour trouver la déclinaison, l'ascension droite, le

demi-diamètre du soleil et de la lune, calcul de la haute et basse mer, par la différence de l'ascension droite du soleil et de la lune ; calcul de la latitude par l'observation de la hauteur du soleil dans le méridien. Calcul de la variation de l'aiguille aimantée ; calcul de la latitude par l'observation de la hauteur de la lune dans le méridien. Détermination de l'angle horaire par l'observation de la hauteur des corps célestes, et par le lever et le coucher du soleil. Manière de régler la marche de la montre marine par le calcul de l'angle horaire. Détermination de la longitude au moyen d'un chronomètre ; usage et construction du loch.

Art. 12. *Programme des connaissances exigées des personnes qui, ayant trois années de navigation, dont un voyage de long cours, désirent obtenir un certificat de capacité pour le grade de premier lieutenant* (premier stuurman) *au long cours, ou capitaine au grand cabotage, savoir :*

1° Les connaissances exigées pour le second lieutenant.

2° *Navigation* : Calcul de la latitude :

A. Par deux hauteurs du soleil, prises hors du méridien, d'après la méthode et les tables de Douwes ;

B. Par une observation de la hauteur du soleil hors du méridien, la déclinaison de l'astre et son angle horaire étant connus ;

C. Par l'observation de la hauteur de l'étoile polaire.

3° Détermination de la latitude, de l'angle horaire et de l'azimuth du soleil, par deux hauteurs égales de cet astre ; connaissance des circonstances les plus favorables pour observer les hauteurs des corps célestes, afin de calculer la latitude ou l'angle horaire ; calcul de la longitude par l'observation de la hauteur du soleil et de la lune, ou de la lune et d'une étoile fixe, et de leurs distances réciproques ; usage de tables de l'almanach de mer.

Art. 13. *Programme des connaissances exigées des personnes qui, ayant quatre années de navigation, désirent obtenir le certificat de capacité pour le grade de capitaine au long cours, savoir :*

1° Les connaissances exigées pour le grade de premier lieutenant.

2° *Hydrographie* : Sondage et relèvement des côtes, ports, embouchures des rivières ; calcul de la rapidité et de la direction des courants.

3° *Navigation* : Détermiation de la longitude :

A. Par l'observation des hauteurs et des distances de la lune et du soleil, et de la lune et des étoiles fixes, par un seul observateur ;

B. Par l'observation de la distance seule de ces corps célestes, leur hauteur étant calculée à l'aide de l'angle horaire connu ;

C. Par l'observation des distances et hauteurs de la lune et des planètes *Vénus, Mars, Jupiter* et *Saturne*, suivant les tables.

4° *Journal* : Tenue, dans tous ses détails, d'un journal de navigation.

Art. 14. *Programme des connaissances exigées des personnes qui, ayant quatre années de navigation, désirent obtenir le certificat de capacité pour le grade de capitaine ou maître au petit cabotage, savoir :*

Pour cet examen, les questions sont rédigées par le jury, en tenant compte de l'étendue de la navigation que comprend d'ordinaire le petit cabotage.

Elles ne portent que sur la pratique de la navigation et les connaissances que les candidats doivent avoir des côtes, sondages, ports, havres, parages, etc., etc., compris dans cette étendue.

Art. 15. Dans l'examen à subir par les candidats aux titres de capacité pour les grades de capitaine, premier et deuxième lieutenant au long cours, ainsi que pour ceux de capitaine au grand ou au petit cabotage, sont en outre comprises les matières indiquées à l'art 7.

Art. 16. Les marins qui ont obtenu un certificat de capacité pour l'un ou l'autre grade, sont admis à concourir pour l'obtention d'un titre de capacité d'un grade supérieur.

LE RÔLE DES FLOTTES FLUVIALE ET LACUSTRE DU CONGO BELGE DURANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

PAR

A. LEDERER

24497

I. – LES PRÉMICES

1. Introduction

Lorsque la Belgique était envahie par l'Allemagne le 4 août 1914, en dépit des traités garantissant sa neutralité, elle se trouvait entraînée malgré elle dans la guerre.

En vertu de l'Acte Général de Berlin, tout le bassin conventionnel du Congo, qui débordait largement les frontières du Congo Belge, devait rester neutre et ouvert librement au commerce et les bateaux de tous pavillons devaient avoir libre accès sur le fleuve Congo et ses affluents. La Belgique s'en tint aux stipulations découlant de l'Acte de Berlin. En était-il de même des autres Puissances ? Il est permis d'en douter [1].

Déjà en 1898, l'Allemagne et l'Angleterre, par un traité secret, prévoyaient le partage des colonies portugaises en cas de réalisation de celles-ci pour couvrir un emprunt, étant donné l'état précaire des finances du Portugal.

L'Angleterre garant de l'intégrité des territoires lusitaniens en Afrique, ne pouvait accorder davantage mais, en échange, elle s'était acquis la non intervention de l'Allemagne en faveur des Boers du Transvaal [2].

Cet accord ne portant pas des fruits immédiats, comme l'avait espéré l'Allemagne, cette dernière envoya à Agadir, en juillet 1911, une canonnière sous prétexte de protéger ses nationaux. En fait, par ce coup de force, elle faisait signer par la France, le 4 novembre 1911, une convention lui accordant deux couloirs d'accès du Congo belge à travers les territoires français d'Afrique. En échange, l'Allemagne renonçait à s'opposer à l'établissement du protectorat français au Maroc.

[1] LEDERER, A. Histoire de la navigation au Congo, M.R.A.C., *Coll. sc. histor.*, n° 2, Tervuren, 1965, p. 50 et 183.

[2] BROSSEL, C., Les British Documents on the origin of the war et le Congo belge, *Revue des livres, documents et archives de la guerre 1914-1918*, 9e série, Bruxelles 1940, p. 240-244.

Les deux couloirs d'accès partaient du Cameroun, l'un longeant la Sangha aboutissait au fleuve Congo à Bonga, l'autre suivant la Lobaye débouchait sur l'Ubangi. Étant donné la forme particulière du territoire allemand du Cameroun, on l'appelait communément le «bec de canard».

Au cours de pourparlers de 1912 et 1913, le Congo belge était impliqué dans les visées expansionnistes et économiques de l'Empire allemand, et Caillaux était prêt à négocier le droit de préemption de la France sur le Congo, droit personnel et incessible.

Le Congo belge était directement menacé et le secrétaire d'État aux Affaires Étrangères, Kiderlen Waechter écrivait dès le 17 juillet 1911 «Il faut que nous allions jusqu'au Congo belge afin d'être sur les rangs le jour où celui-ci viendrait à être partagé».

Les feuilles pangermanistes du 9 mars 1912 parlent de la formation d'un Empire Germano-Belge englobant dans une communauté économique le Centre-Africain ; l'auteur de ces lignes ajoutait que «la Belgique deviendra un jour, par la force des choses, un État Allemand» [3].

2. L'Allemagne place ses pions à l'ouest

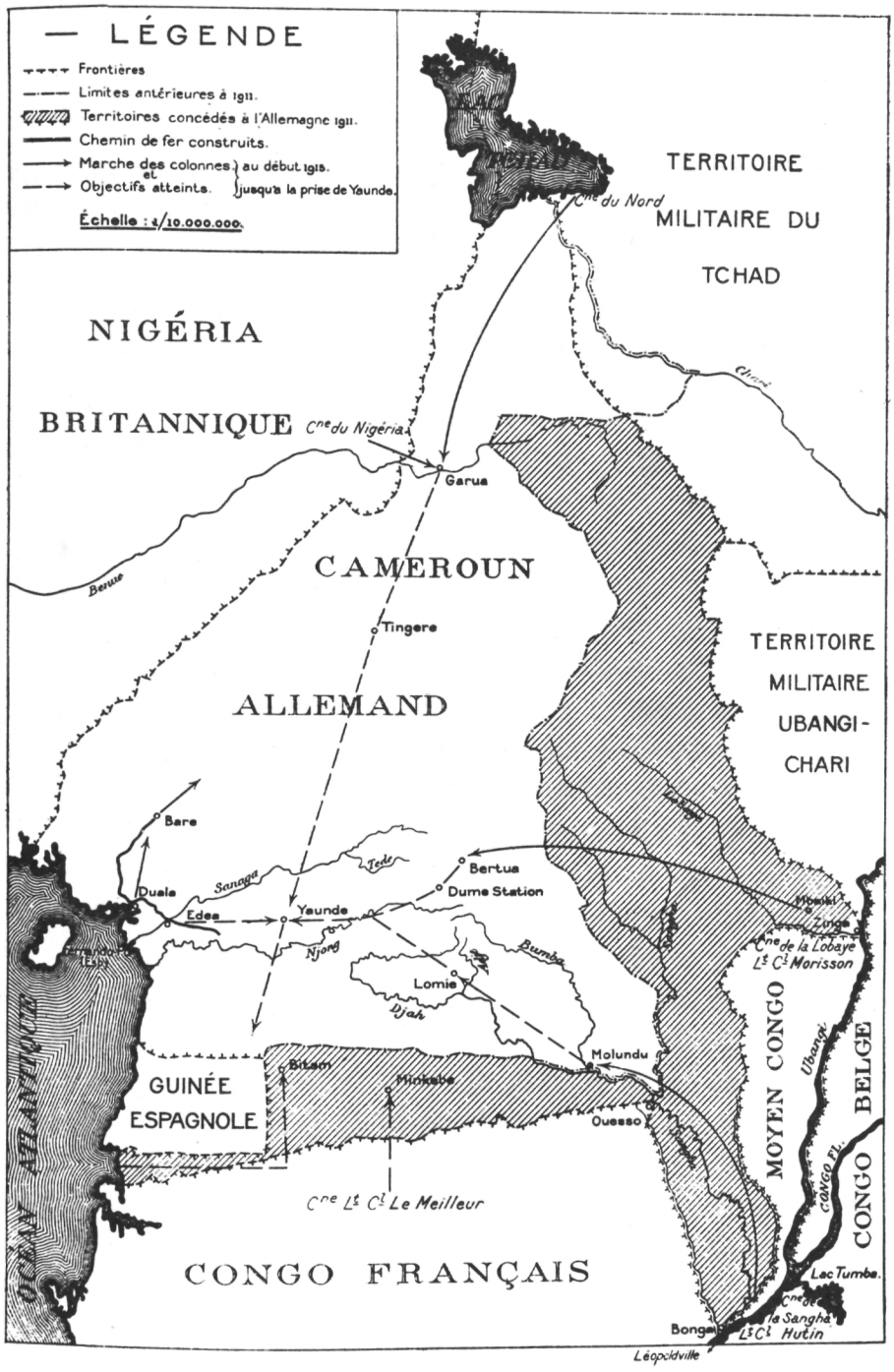
En ce qui concerne le Congo belge, le projet d'une pénétration économique était manifeste et admis par le groupe Thys ; en effet, ce dernier avait eu recours à des capitaux allemands dans le Chemin de fer du Congo, la S.A.B., la Pastorale de la Lomami, le Comité Spécial du Katanga, la Banque d'Outremer et d'autres sociétés ; d'autre part, le groupe Thys avait engagé des capitaux belges dans la «Sud Kamerun» et la «Kamerunschiffahrtgesellschaft», ce qu'avait toujours repoussé le groupe Empain.

Remarquons que c'est pendant ces tractations sur le partage de l'Afrique que l'Angleterre reconnut seulement le 20 mai 1913 l'annexion du Congo par la Belgique. Aussi, dans les tractations avec l'Allemagne, l'Angleterre estimait la liquidation prochaine du Congo comme une hypothèse qui pouvait être envisagée dans les négociations.

L'Allemagne avait l'intention d'étudier un chemin de fer traversant l'Afrique d'Est en Ouest, depuis le Cameroun jusqu'au lac Tanganika et à l'Ost-Deutsch-Africa, au travers du nord du Conge belge, en empruntant un des couloirs du «bec de canard».

Dans son livre «Au service de la France», H. Poincaré traite les conventions anglo-allemands, de 1898 et jusqu'en 1914, de : «triste exemple d'immoralité politique» [4].

[3] HEYSE, Th., Les visées allemandes sur les colonies portugaises et le Congo belge, d'après les documents diplomatiques français, *Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, Bruxelles, 1935, 6, 3, p. 613-615 et 617.
[4] *Ibid.*, 6, 3, p. 617 et 627-628.



Carte 1. – Cameroun. Principales directions d'attaque.

D'ailleurs, en 1914, M. von Yagow expose sans honte la doctrine allemande selon laquelle la France, l'Allemagne et l'Angleterre doivent s'entendre pour partager l'Afrique portugaise et l'Afrique belge ; ainsi, ajoute-t-il, la paix sera assurée [5].

Il ne faisait que reprendre la thèse exposée par le ministre Caillaux dans un discours prononcé à Calais le 5 novembre 1911, dans lequel il estimait que l'Afrique était mal faite et qu'il fallait la refaire. Dans le remembrement, selon les vues du ministre français, il assignait le nord de l'Afrique à la France, le sud à l'Angleterre et le centre à l'Allemagne. Heureusement, la diplomatie belge monta, à cet égard, une garde dont la vigillance ne s'est jamais relâchée.

Telle était la situation des transactions diplomatiques, partiellement secrètes, au moment où l'Allemagne envahissait la Belgique au mépris de tous ses engagements [6].

En 1913, lors de la création de la «Kamerunschiffahrtgesellschaft», le groupe Thys avait cédé à la «Süd-Kamerun» ses factoreries d'Ouesso et de la N'goko dans le territoire que les Français venaient d'abandonner aux Allemands. D'autre part, l'entretien des bateaux allemands se faisait au chantier de la «Citas», à N'Dolo, cette société faisant également partie du groupe Thys. Ainsi, les Allemands avaient libre accès aux installations du Congo belge ; de plus, par une entente avec la «Citas» et les «Messageries Fluviales», ils s'étaient octroyés un monopole pour les transports sur la Sangha.

Le 3 août 1914, veille de la déclaration de guerre en Europe, de grand matin, le vapeur «*Dongo*» de la «Kamerunschiffahrtgesellschaft» quittait Kinshasa à destination de Bonga, au confluent de la Sangha et du Congo. A bord, se trouvaient les nationaux allemands de Kinshasa avec plusieurs centaines d'indigènes recrutés à haut prix en vue de les armer avec les 150 Mausers entreposés dans un local à Bonga. Avec deux de leurs vapeurs descendant la Sangha, les Allemands comptaient se rendre maîtres de la navigation sur le Haut-Congo [7].

3. L'Allemagne place ses pions à l'est

Tout comme à l'ouest, l'Allemagne avait aussi minutieusement préparé la conquête de l'Afrique centrale de l'Océan Indien jusqu'à l'Océan Atlantique.

Il faut savoir que si le lac Tanganika avait été découvert en 1857 par Burton et Speke et le lac Edouard en 1876 par Stanley, le lac Kivu ne fut découvert qu'en 1894 par l'explorateur allemand comte von Götzen, soit neuf ans après la signature de l'Acte de Berlin et l'Acte de neutralité qui définissaient les frontières de l'État Indépendant du Congo. Or, dans ces régions, la limite du nouvel État était définie comme suit : une droite issue de l'extrémité nord du lac Tanganika et aboutissant en

[5] HEYSE, Th., Visées coloniales allemandes et Congo belge ; quelques précisions, Bull. des s. de l'I.R.C.B., Bruxelles, 1936, 8, p. 35.

[6] LAUWERS, O., Bruits de partage des colonies portugaises et du Congo belge, *Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, Bruxelles, 1936, 8, p. 38-44.

[7] MOULAERT, G., *La campagne du Tanganika*, Bruxelles, 1934, p. 12.

un point situé sur le 30e méridien est et à 1° 20' de latitude sud ; plus au nord, la frontière est constituée par le 30e méridien est. Il en résultait que les deux rives de la Ruzizi et du lac Kivu, dont on ignorait, à l'époque, tout de leur existence, étaient entièrement en territoire de l'État Indépendant du Congo.

En 1884, les Allemands commencèrent aussi à s'intéresser aux Colonies, notamment à l'Afrique orientale, dont ils firent de Tabora la capitale. Ils avaient établi des villes nouvelles dont Dar-es-Salaam et Bagamoyo à la côte de l'Océan Indien, Mwanza et Mariahilf au sud du lac Victoria, Usumbura, Kigoma, Karema et Bismarckburg à la côte est du lac Tanganika. Tout se passe bien jusqu'en 1896, lors de la révolte de la colonne Dhanis en marche vers le Nil. Les Belges durent évacuer la portion de territoire comprise entre la frontière définie à Berlin et la vallée de la Ruzizi. Devant les protestations de la Belgique, les Allemands promirent de se retirer dès que les Belges reviendraient dans la région. Pendant ce temps, les Allemands, officiers et commerçants, avaient établi des postes et des factoreries dans le territoire belge.

Lorsqu'en octobre 1899, après avoir remporté des succès sur les mutins, le commandant Hecq revint dans la région, il ne put réoccuper que certains postes, les Allemands émettent la prétention de conserver les territoires situés à l'est de la Ruzizi et du lac Kivu. À Bruxelles, Léopold II, qui tenait à conserver les deux rives de la Ruzizi et du lac Kivu, fit créer une commission d'enquête germano-belge qui devait œuvrer sur le terrain [8].

Pour sauvegarder le mieux possible les intérêts belges, Costermans, commandant militaire de la région, donna ordre au commandant Olsen de fonder un poste à Nya-Lukemba, l'actuel Bukavu, ce qui fut fait le 1er juillet 1900. Pendant dix années, les incidents de frontières se multiplièrent et Olsen y tenait tête avec talent et diplomatie.

En juillet 1909, la situation s'aggrava, car les Anglais, qui n'avaient pas encore reconnu, le Congo belge, pénétrèrent dans la vallée de la Rutshuru. En 1894, les Allemands avaient demandé aux Anglais que la frontière entre le Kenya et l'Afrique orientale Allemande contournât le Kilimandjaro, de façon à ce que ce dernier demeurât aux Allemands ; ces derniers, en échange, rétrocédaient aux Anglais la plaine de l'Ufumbiro, en territoire incontestablement belge. L'attitude ferme d'Olsen sur le terrain facilita l'établissement d'une convention du 14 mai 1910 que règlait définitivement le tracé des frontières dans cette région [9].

Mais un nouveau danger menaçait la colonie belge. Les milieux commerciaux et industriels allemands s'intéressant aux territoires africains, désiraient qu'on entamât la construction d'un chemin de fer de Dar-es-Salaam au lac Tanganika. Ce projet ne

[8] FLAMENT, F., La Force Publique de sa naissance à 1914, *Mém. de l'I.R.C.B., cl. sc. mor. et polit.*, Bruxelles, 1952, 27, p. 186-194.

[9] LEDERER, A., *Un pionnier du Congo*, Frederik Valdemar Olsen, *Rev. gén. belge*, Bruxelles, nov. 1964, p. 2-3.

prit corps qu'en 1892, mais il fallut attendre jusqu'en 1904 pour qu'il reçut une sanction officielle.

La longueur totale de la ligne était de 1268 km et, comme dans les autres colonies allemandes, la voie serait à l'écartement d'un mètre. Le Deutsche Ostafrikanische Centralbahn, souvent appelé Tanganikabahn, arriva en février 1912 à Tabora (Km 848). La ligne fut achevée en 1914 et l'inauguration eut lieu au mois de juillet 1914, à la veille de la première guerre mondiale [10].

Pour cet évènement, les Allemands avaient organisé une exposition internationale à Dar-es-Salaam. Ce fut l'occasion de faire venir deux navires de guerre, les s/s «*Koenigsberg*» et «*Moewe*», ainsi qu'un bataillon d'infanterie allemand. Comme les colons, les exposants et les invités étaient presque tous officiers ou sous-officiers de réserve allemands ; au 4 août, l'armée allemande d'Afrique disposait de 2350 Allemands, alors qu'en temps normal, elle ne disposait que de 216 blancs pour 5200 Africains, le tout armé de nombreuses mitrailleuses. En outre, les Allemands, depuis plusieurs années, avaient fondé la Deutsch-Ost-Africa Gesellschaft, en abrégé la D.O.A.G., qui était un soi-disant organisme commercial qui fonctionnait de part et d'autre de la frontière, même jusqu'à Stanleyville, et qui employait surtout des Arabisés. En réalité, il s'agissait d'une organisation d'espionnage qui avait installé un réseau solidement établi avec de nombreuses filiales en territoire congolais, masquant le but véritable, la récolte d'informations au profit des Allemands. Les Arabisés circulaient librement, sous prétexte de commerce [11].

II. – LA CAMPAGNE DU CAMEROUN

1. Faits de guerre

On ne peut reprocher à la Belgique de n'avoir pas respecté la clause de neutralité du bassin conventionnel du Congo en cas de conflit entre les Puissances en Europe. Le gouverneur général Félix Fuchs y veilla, malgré les critiques injustifiées dont il fut l'objet, et il appliqua rigoureusement la liberté de navigation sur le fleuve Congo et ses affluents. L'attitude du Gouverneur Général était d'ailleurs appuyée par le ministre des Colonies, Jules Renkin, et approuvée par le roi Albert.

C'est ainsi que le Gouverneur Général permit aux deux bateaux allemands, les s/s «*Ingbert*» et «*Ingraban*», de quitter librement Matadi les 2 et 23 septembre 1914, pour se réfugier en Angola, alors que l'état de guerre existait en Europe entre la Belgique et l'Allemagne depuis le 4 août 1914.

[10] Le chemin de fer du Tanganika, *Mouv. Géogr.*, Bruxelles, 1912, col. 488 ; La campagne de l'Est africain allemand, *Mouv. Géogr.*, Bruxelles, 1914, col. 390 ; Inauguration du chemin de fer allemand du Tanganika, *Mouv. Géogr.*, Bruxelles, 1914, col. 390.

[11] MULLER, E., *Les troupes du Katanga et les campagnes d'Afrique 1914-1918*, Bruxelles, 1935, p. 9-10.

Si la Belgique observait les traîtés qu'elle avait signés, de leur côté, les Allemands se moquaient pas mal de la parole donnée à Berlin en 1885.

Le premier incident eut lieu avec le s/w «*Dongo*», qui, nous l'avons vu, avait quitté le siège de la direction de la «Kamerunschiffahrtgesellschaft» situé à Kinshasa, près de Léopoldville, le 3 août au matin, chargé d'un fort contingent de noirs. Or, le 1er août au matin, le Conseil de Défense s'était réuni à Brazzaville et avait décidé, en cas de conflit en Europe, d'occuper immédiatement le poste de Bonga, à l'embouchure de la Sangha sur le Congo, et de Zinga, à l'embouchure de la Lobaye sur l'Ubangi. C'étaient les deux extrémités des antennes du «bec de canard» donnant accès au Congo belge qu'il fallait verrouiller pour éviter toute surprise.

Le 3 août au matin, le s/w «*Dongo*» était parti, comme expliqué ci-avant, mais le même jour à 16 h, le vapeur français s/w «*Commandant Largeau*» quittait également Brazzaville à destination de Bonga avec, à bord, une compagnie de tirailleurs ; un poste de T.S.F. installé sur l'unité lui permettait de recevoir les ordres. Le 4 août, Brazzaville reçut de Paris l'annonce de la déclaration de guerre de l'Allemagne et l'ordre de prendre les mesures pour arraisonner le vapeur allemand et d'occuper Bonga.

De son côté, à Léopoldville, le commandant Moulaert, Commissaire de District et Directeur de la Marine du Haut-Congo, essaya en vain d'obtenir des ordres similaires de Boma, mais le gouverneur général Fuchs lui fit savoir que, jusqu'à nouvel ordre, le Congo restait neutre.

Durant le voyage, au passage à Bolobo le 5 août, le s/w «*Dongo*» essaya de compléter son détachement Africain. Le 6 août, le s/w «*Commandant Largeau*», attaqua le s/w «*Dongo*» et, sans coup férir, s'empara de Bonga et saisit un stock important de fusils destinés à armer les bateaux allemands de la Sangha.

Pendant ce temps, le bateau français s/w «*Albert Dolisie*» était en surveillance dans le Stanley-pool pour intercepter les vapeurs allemands qui auraient pu survenir du haut et empêcher les s/w «*Congo*» et «*Bumba*», ancrés à Kinshasa, de quitter la rive belge.

Comme un vapeur français, le s/s «*Europe*», était arrivé à Matadi le 5 août, chargé de personnel, de matériel et de munitions à destination de Brazzaville, le commissaire Moulaert demanda s'il pouvait le laisser passer. Il lui fut répondu que la neutralité ne s'appliquait qu'à l'Allemagne, mais pas aux alliés de la Belgique. Ainsi, les Français purent être alimentés via le chemin de fer de Matadi à Léopoldville ; il faut savoir, en effet, que la ligne ferrée Pointe Noire-Brazzaville ne fut mise en service qu'en 1932 !

De leur côté, les autorités de Brazzaville avaient passé à l'action dès le début des hostilités. Dans la nuit du 7 au 8 août, des troupes franco-anglaises venant de Bangui et commandées par le colonel Morisson avaient occupé Zinga et se dirigeaient sur Mbaïki, poste militaire allemand de la Lobaye, qui, en fait, avait déjà été évacué [12].

[12] MOULAERT, G., *La campagne du Tanganika, 1916-1917*, Bruxelles, 1934, p. 11-14 ; LEDERER, A., Histoire, *op. cit.*, p. 183-184.

Ceci donna lieu à un sérieux quiproquo, car l'Administrateur français d'Impfondo avait télégraphié à Brazzaville que c'étaient des Belges qui avaient fait ce coup. Habitant à 200 km de la Lobaye, dans l'esprit de l'Administrateur, cette action avait dû être menée par les troupes sous les ordres du commandant Tummers, en garnison à Libenge. C'était à la suite d'une initiative de Tummers que l'Administrateur français s'était trompé, ce qui permit aux Allemands de prétendre que les Belges avaient, les premiers, violé la neutralité. Ceci valut à Tummers d'être félicité et blâmé au cours de la même journée [13].

En fait, le comportement différent adopté par les Français avait été décidé après consultation des autorités de Brazzaville par le Gouvernement de Paris à la date du 8 août 1914. Il n'était pas possible d'observer la neutralité, car la colonie du Congo français était coupée en deux par la limite septentrionale du bassin conventionnel du Congo ; les territoires au delà de cette limite, où les Français étaient installés depuis 1840, au Gabon par exemple, ne relevaient pas de l'Acte de Berlin. Aucun engagement ne pouvait être invoqué pour soustraire ces territoires à l'état de guerre. L'Afrique Equatoriale Française se trouvait donc, en fait, en état de guerre avec le Cameroun qui, pour une bonne part de ses territoires, échappait, lui aussi, à l'Acte de Berlin.

Les Allemands avaient d'ailleurs fait montre d'un esprit offensif, tant à l'est qu'à l'ouest ; aussi, les Anglais n'avaient pas hésité à bombarder, dès le 6 août 1914, à la rive de l'Océan Indien, le port de Dar-es-Salaam et sa station de T.S.F. [14].

Sur le réseau hydrographique congolais, la flottille allemande se composait de six bateaux et deux vedettes répartis entre les armements suivants :

la Kamerunschiffahrtgesellschaft disposait des s/w «*Congo*», «*Lobaye*», «*Djah*» et «*Bumba*» ;

la Sud-Kamerun avait en ligne le s/w «*Dongo*» et une firme privée, Dodenhof, avait armé à Molundu le s/w «*Bonga*» et deux vedettes [15].

L'attitude de stricte neutralité du Congo belge vis-à-vis des Allemands cessa seulement le 28 août, après des violations allemandes bien caractérisées contre le territoire de la colonie. Heureusement que les Français, dès le début de la guerre en Europe, eurent une attitude plus audacieuse. En effet, le but des Allemands était de couper toute navigation en amont de l'embouchure de la Sangha au moyen du «*Dongo*» et de deux vapeurs venus du haut. La 6e compagnie de Mbaïki avait pour premier objectif de couper la ligne téléphonique française à Zinga et d'interrompre la navigation sur l'Ubangi. Dès le 10 août, le Gouverneur Général de l'Afrique Equatoriale Française avait dénoncé cette machination mais, heureusement, le s/w «*Dongo*» avait été arraisonné à temps.

[13] JADOT, J. M., TUMMERS, Joseph, *B.C.B. de l'A.R.S.C.*, Bruxelles, 1958, 3, col., 823-824.
[14] Papiers Moulaert, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 50.12, doc. 1 – 22/17.
[15] Papiers Moulaert, *arch. du M.R.A.C.*, coll. 50.12, doc. 1 – 22/16.

Moulaert fit saisir le 28 août, les s/w «*Congo*» et «*Lobaye*» qui se trouvaient à Kinshasa et les baptisa «*Liège*» et «*Haelen*» ; ils firent alors du service au profit des Belges [16].

Un drame devait éclater à M'Birou, 6 km en aval d'Ouesso, sur la rive gauche de la Sangha, en territoire allemand.

Après le Conseil de Défense du 1er août, des instructions furent envoyées, notamment à Ouesso, où elles arrivèrent le 15 août. Pour ce poste, elles prévoyaient de ne pas organiser de résistance avant de recevoir des renforts et de faire transporter à Liouesso, sur la Mossaka, les archives, la caisse, les approvisionnements et la majeure partie des miliciens.

Apprenant la nouvelle de la déclaration de guerre, des agents français de firmes commerciales refluèrent de la N'Goko et de la Haute Sangha, en tout une vingtaine, sur Ouesso.

Que se passa-t-il alors dans l'esprit du commandant de circonscription ? Quiproquo ou zèle intempestif ? Toujours est-il qu'il les arma ainsi que des indigènes.

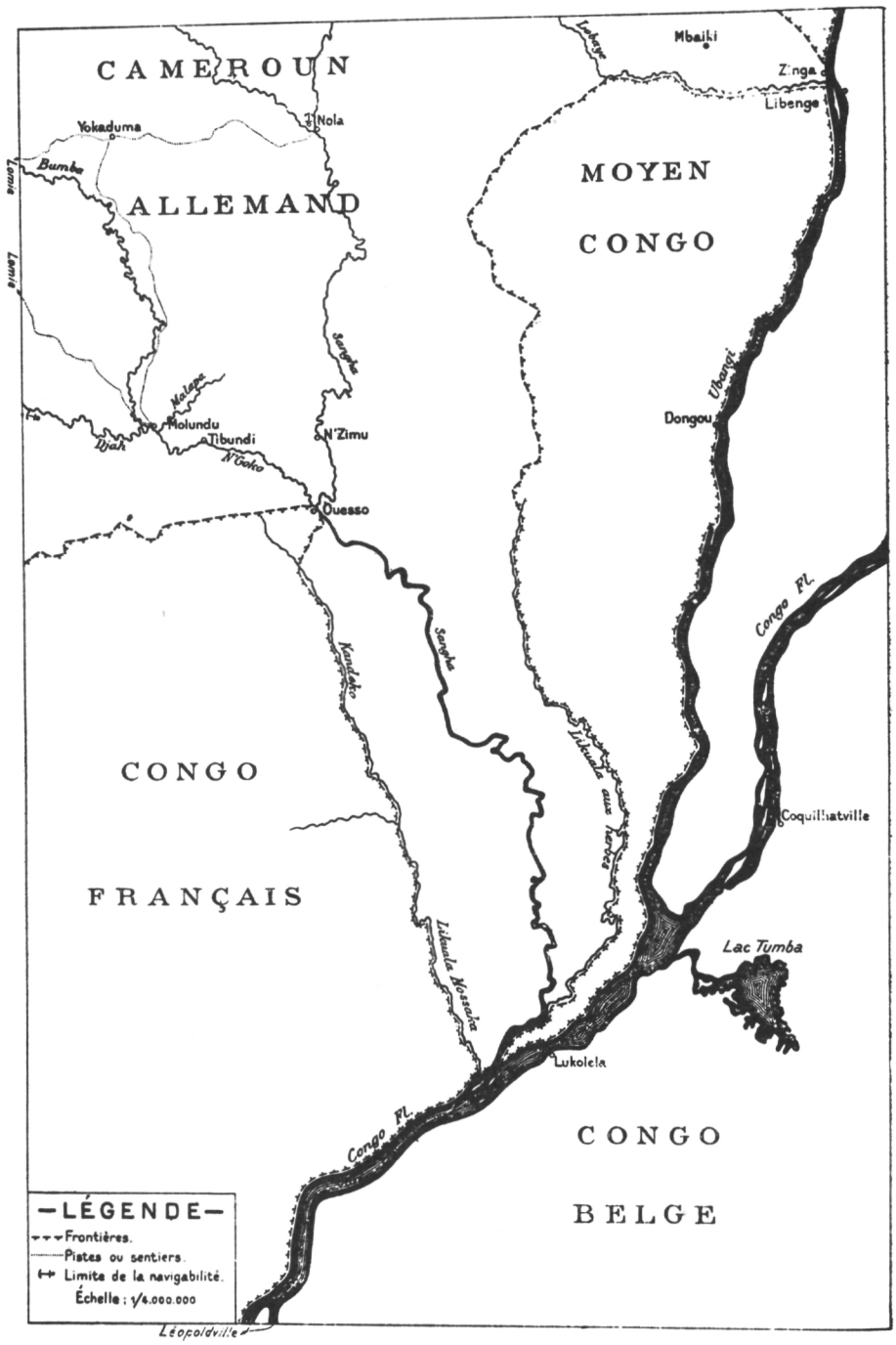
Le 21 août 1914, la moitié d'entre eux furent transportés à bord du s/s «*Goubou*», de la Compagnie Forestière, et débarqués à M'Birou. Ce poste, ne comportant qu'un agent allemand et une dizaine de miliciens, n'avait aucune organisation de défense ; il fut enlevé sans résistance et incendié. Les Européens organisèrent une surveillance sommaire et s'installèrent dans une case pour manger.

Sur ces entrefaites, arriva le s/w «*Bonga*» qui remontait la Sangha, fuyant devant l'avance française ; il transportait une centaine d'Africains récoltés au passage. Apercevant de loin l'incendie, le bateau vira de bord et débarqua une moitié des hommes en aval de M'Birou, puis vint attaquer de face. Alors que les Français croyaient à la fuite du bateau, ils étaient attaqués de deux côtés, ne pouvant s'échapper, car le s/s «*Goubou*» était amarré à la rive, tous feux éteints. Les Français, civils armés, n'étaient pas protégés par la Convention de Genève ; ils furent tous massacrés.

Le lendemain, les Allemands occupèrent Ouesso, abandonné, et ne s'en retirèrent que le 29 août à l'approche du commandant Joly et de troupes françaises [17].

Avant de poursuivre le récit, nous croyons bon de faire connaître l'avis du lieutenant Bal au sujet des critiques dont le gouverneur général Fuchs avait été l'objet. Il écrivit : «depuis la déclaration de guerre du 4 août 1914, rien ne faisait prévoir l'entrée en campagne de nos troupes coloniales, la neutralité du bassin conventionnel du Congo devant être observée strictement. Le gouverneur général Fuchs appliqua strictement et avec fermeté, les instructions du gouvernement de Paris. Dans la panique des premiers jours du mois d'août, à l'annonce de la déclaration de guerre de l'Allemagne à la Belgique, il y eut cependant à Kinshasa ses Européens qui critiquèrent sévèrement, et combien injustement, l'attitude de notre brave Gouver-

[16] MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 18-19 ; LEDERER, A., Histoire, *op. cit.*, p. 184.
[17] AYMERICH, J., *La conquête du Cameroun*, Paris, 1933, p. 19-20 et 29-31.



Carte 2. — Opérations dans la Sangha.

neur. N'a-t-on pas été jusqu'à rechercher une parenté allemande ? Pour qui a connu et servi le gouverneur Fuchs, c'est une infamie !» [18].

2. La campagne de la Sangha

À la suite des attaques allemandes à la frontière orientale, notamment le 22 août 1914, à l'embouchure de la Lukuga, l'état de neutralité cessa le 28 août et le Gouvernement du Congo belge décida d'accorder aux troupes françaises toute l'aide que les Français leur demanderaient pour la campagne qu'ils venaient d'engager au Cameroun [19].

Mais pendant la période d'attente, Moulaert n'était pas resté inactif et, pour parer à toute éventualité, il avait fait équiper le bateau courrier s/w «*Luxembourg*» d'une pièce Noordenfelt de 47 mm et l'envoya faire une croisière jusqu'à Stanleyville ; le bateau en revint à la fin du mois de septembre.

Le Gouvernement de l'A.E.F., qui était passé à l'action, poursuivait la campagne du Cameroun en vue de s'assurer d'abord la conquête des deux pointes du «bec de canard» et ensuite de débarrasser la Haute-Sangha de la présence des Allemands [20].

Le lieutenant-colonel Hutin était parti d'Ouesso le 4 octobre en direction de Nola, avec un groupe de 400 tirailleurs, 3 canons de 80 mm, une pièce de 47 mm et 6 vapeurs fluviaux. A Ouesso ne restaient que 200 hommes et pas d'artillerie.

La colonne Hutin avançant le long de la Haute-Sangha avait enlevé, le 5 octobre, la position de Djombe et laissa ce poste à la garde du sous-lieutenant Cruchet avec un détachement de 55 hommes. Mais ce poste, ayant été l'objet d'une attaque en force des Allemands, le 8 octobre le détachement français avait dû se replier sur Ouesso. Le 19 octobre, le lieutenant Niger revenant de Nola avec le s/w «*Mossaka*» et la vedette «*Aigrette*» constata que l'ennemi occupait en force N'Zimu, Djembe et Bomassa. A N'Gali, une forte patrouille allemande avait été reconnue par une patrouille terrestre de tirailleurs français. Ouesso se trouvait coupée des troupes opérant sur la Haute-Sangha et sur la N'Goko.

Sur ces entrefaites, le général Aymerich, commandant en chef des troupes de l'Afrique Equatoriale, était arrivé à Ouesso pour diriger les opérations. Il fallait absolument sans retard tenter une action sur la Haute-Sangha pour dégager la colonne Hutin qui était coupée de ses approvisionnements qui s'épuisaient [21].

Le 29 septembre 1914, le Gouverneur Général de l'A.E.F. avait demandé aux Belges de les assister dans leurs opérations au Cameroun. Pendant le court séjour à

[18] Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52 ; LEDERER, A., BAL, François, *B.B.O.M. de l'A.R.S.O.M.*, Bruxelles, 1973, 7, A, col. 22.

[19] *Les campagnes coloniales belges (1914-1918)*, Bruxelles, 1927, t. 1, p. 51 ; LEDERER, A., Histoire, *op. cit.*, p. 184.

[20] MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 20 ; LEDERER, A., Histoire, *op. cit.*, p. 186.

[21] AYMERICH, J., Rapport de l'expédition et sur les combats dans la Haute Sangha, papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.5,2, farde rose, pièce 2.

Léopoldville du s/w «*Luxembourg*», on l'avait cuirassé au moyen d'une ceinture protectrice en tôles sur tout son bordé. Le poste de commandement, la machine à gouverner, les chaudières et la machine principale avaient été blindés au moyen de traverses métalliques du Chemin de fer des Grands Lacs en attendant l'expédition vers le heut. On installa sur le bateau une pièce Noordenfelt de 47, un canon Krupp de 75 mm et une mitrailleuse Maxim [22].

Le lieutenant François Bal fut mis à la disposition du général Aymerich qui commandait l'ensemble des opérations du Cameroun. Bal embarqua à bord du s/w «*Luxembourg*» le 30 septembre 1914 avec un détachement fort de 70 hommes. Le capitaine Goranson, qui commandait le bateau, ainsi que le mécanicien, reçurent une lettre de nomination provisoire pour la durée de la guerre comme militaires. L'artillerie était commandée par un Français et le sous-officier belge Gramme [23].

Le bateau quitta Léopoldville le 30 septembre et complèta son effectif de soldats africains au passage à Kwamouth, Bolobo, Yumbi et Lukolela, si bien qu'il comptait 136 hommes. Comme des rumeurs avaient circulé selon lesquelles une colonne allemande se dirigeait sur l'Ubangi pour isoler N'Zinga de Bonga, le s/w «*Luxembourg*» avait pour instruction de se rendre à Dongou, un poste sur l'Ubangi, en aval de N'Zinga, entre les vallées de la Lobaye et de la Sangha. La chute de ce poste aurait constitué une menace supplémentaire pour le Congo belge et une sérieuse gêne pour les Français dans leur action au Cameroun.

Le s/w «*Luxembourg*» arriva le 6 octobre à Dongou avec l'intention de porter secours aux Français. Le renfort de Bal fut jugé inutile à Dongou, ce poste ayant déjà été renforcé par des troupes belges venues de la compagnie de l'Ubangi et, de plus, les rumeurs colportées par les autochtones s'avérèrent être fantaisistes.

Aussi, le s/w «*Luxembourg*» quitta Dongou le 19 octobre pour se mettre en stationnement à Lukolela d'où Bal pouvait intervenir soit en direction de l'Ubangi, soit sur la Sangha. L'incursion du s/w «*Luxembourg*» dans l'Ubangi aurait pu être évitée, car, dans la nuit du 1er eu 2 octobre, Tummers était déjà arrivé à Dongou avec le détachement venu de Libenge. Il avait aussitôt télégraphié à Gombe pour prévenir Bal, mais le télégramme était arrivé après le passage du s/w «*Luxembourg*» [24].

Le 21 octobre, le s/w «*Luxembourg*» avec le détachement Bal quittait Lukolela pour Ouesso, où le général Aymerich était arrivé la veille. A ce moment, Ouesso était gardé par 200 hommes sans artillerie, ce qui constituait une faible défense pour ce poste. Le retour des Allemands à N'Zimu avait coupé les communications entre Ouesso et les troupes de Hutin dont on était sans nouvelles depuis leur départ.

Le général Aymerich avait décidé de porter une attaque sur N'Zimu. L'arrivée du s/w «*Luxembourg*» le 25 octobre, modifiait le rapport des forces. Le bateau armé

[22] MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 20 ; Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 51.
[23] MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 20 ; Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 51.
[24] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 52 ; LEDERER, A., BAL, *op. cit.*, col. 22.

et cuirassé transportant le détachement Bal constituait un renfort appréciable de nature à faciliter l'entreprise projetée, qui devenait urgente, car la réserve d'approvisionnement des troupes parties pour Nola s'épuisait sans qu'on ne puisse la reconstituer. Elles devaient normalement être de retour à Ouesso entre le 28 et le 31 octobre [25].

Le général Aymerich avait décidé de porter l'offensive sur N'Zimu le 26 octobre, avec les s/w «*Mossaka*» et «*Commandant Lamy*» emportant 100 hommes sous les ordres du lieutenant Niger. Le général comptait attaquer N'Zimu puis s'installer sur la rive gauche et d'y tenir jusqu'à l'arrivée de la colonne Hutin pour faciliter son passage. Avec l'arrivée du «*Luxembourg*», la date de l'offensive fut maintenue, mais l'action serait menée en utilisant le bateau belge et le s/w «*Commandant Lamy*». Une pièce de 47 et le canon Krupp furent débarqués pour renforcer la défense d'Ouesso.

Les deux bateaux appareillèrent le 26 octobre à 6 heures du matin. A bord du s/w «*Commandant Lamy*», le capitaine Langlume s'était embarqué avec 50 hommes et le sous-lieutenant Cruchet. Le s/w «*Luxembourg*» embarquait le lieutenant Bal et ses 136 hommes, plus le lieutenant Niger avec 50 tirailleurs français. En cas de débarquement, c'était le capitaine Langlume qui devait prendre le commandement des opérations terrestres.

Le s/w «*Luxembourg*» remontait la Haute-Sangha, suivi du s/w «*Commandant Lamy*». Le général Aymerich installé sur le bateau belge avait pris le commandement des opérations ; il était accompagné de Lucien Fourneau, Gouverneur du Moyen-Congo.

Arrivé à 1600 m de N'Zimu, la pièce de 47 mm laissée à bord du s/w «*Luxembourg*» tira quelques obus sur des cases du village, sans provoquer aucune réaction ennemie. Lorsque le bateau belge se trouva à 1150 m de N'Zimu, il fut le point de mire d'une mitrailleuse allemande. Le s/w «*Luxembourg*» vira de bord et débarqua, à l'abri des vues ennemies, la peloton Niger, plus 25 hommes de la Force Publique.

Le s/w «*Commandant Lamy*» fit de même avec mission de se tenir à l'arrière en vue de recueillir les blessés.

À 13h40, le peloton Cruchet se trouva sous le feu d'une quarantaine de fusiliers allemands ; le peloton Niger vint à son secours pendant que le peloton Bal protégeait le flanc gauche des troupes françaises en décrivant un mouvement enveloppant autour de la position allemande. Les deux bateaux protégeaient le flanc droit des Français. Pendant ces opérations, le pont du s/w «*Luxembourg*» fut balayé par le feu de deux mitrailleuses allemandes pendant trois heures.

À seize heures, le général Aymerich décida de cesser le combat et de se replier. Le gouverneur Fourneau avait été grièvement blessé ainsi que 22 tirailleurs ; le pont était couvert de sang. Les troupes qui avaient opéré sous bois n'avaient subi aucune perte. Une attaque allemande sur leur flanc gauche avait été repoussée par le peloton

[25] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 52 ; LEDERER, A., BAL, *op. cit.*, col. 23.

belge. Du côté allemand, il y avait deux morts et, dans leur fuite, ils avaient abandonné quatre Mauser, qui furent recupérés, et de nombreuses cartouches.

Les bateaux quittaient le lieu du combat à 16h30 après avoir réembarqué les troupes alliées et ils étaient de retour à Ouesso à 19 h. Les troupes belges qui s'étaient vaillamment comportées furent félicitées par le général Aymerich et le gouverneur Fourneau [26].

Le général Aymerich décida de reprendre l'attaque sur N'Zimu le 28 octobre 1914, soit après un jour de repos. Les s/w «*Luxembourg*» et «*Commandant Lamy*» quittèrent Ouesso au jour dit à six heures du matin. Bal, qui avait envoyé un rapport des évènements au commissaire Moulaert [27], embarquait à bord du bateau belge avec 65 hommes, soit la moitié de son effectif, en outre, se trouvaient à bord le général Aymerich, un capitaine et le lieutenant Niger avec 100 tirailleurs français. Le s/w «*Luxembourg*» était toujours armé d'une pièce Noordenfelt de 47 mm, l'autre pièce et le canon Krupp étant laissés à Ouesso pour la défense éventuelle du poste. Le s/w «*Commandant Lamy*» participait à l'expédition, comme le 26 octobre, ayant à son bord le capitaine Langlume et le sous-lieutenant Cruchet avec son détachement de 50 tirailleurs. Les missions dévolues aux troupes demeuraient les mêmes que le 26 octobre.

Le débarquement eut lieu à midi, un peu en aval de N'Zimu pour ne pas éveiller l'attention ennemie. Pour l'attaque terrestre, on disposait de 200 hommes, dont 50 du détachement Bal pour protéger le flanc gauche des deux colonnes françaises et progresser selon un mouvement enveloppant de la position ennemie ; 15 hommes avaient été laissés à bord du s/w «*Luxembourg*», toujours commandé par Goransson, et 5 à bord du bateau français, qui restait à l'arrière pour recueillir les blessés. Le s/w «*Luxembourg*» couvrait le flanc droit des colonnes françaises, en avançant au même rythme que les troupes débarquées.

L'avance fut très lente et pénible, car la forêt était détrempée par les pluies de la veille ; de surcroît, une tornade violente s'abattir vers 15 heures sur la région. Les troupes terrestres avançaient par bonds de 50 mètres, une moitié des hommes restant en place pour protéger l'autre moitié en mouvement. Ce jour-là, le feu allemand était moins intense que l'avant-veille et la fusillade n'avait commercé que vers 15 h.

À la nuit tombante, le général Aymerich décida de stopper la progression. Les hommes durent se coucher dans la boue, dans des conditions vraiment très inconfortables, d'autant plus que, pendant toute la durée de la nuit, la fusillade continua par intermittence, malgré l'obscurité. Le s/w «*Luxembourg*» passa la nuit à l'abri d'une île, s'étant fait rejoindre par le s/w «*Commandant Lamy*».

[26] AYMERICH, J., rapport de l'expédition, *op. cit.* ; Fourneau, L. à Moulaert, G., papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, farde rose, Ouesso, 27 oct. 1914, pièce 1 ; Fourneau L. à Bal, F., papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, farde rose, Ouesso, 27 oct. 1914, pièce 2.

[27] Bal F. à Moulaert, papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, farde rose, Ouesso, 27 oct. 1914, pièce 1.

Le 29 octobre 1914, à 4h30 min du matin, un feu nourri crépita, malgré l'obscurité et le brouillard. Pendant la nuit, un émissaire du lieutenant-colonel Hutin, arrivant par la rive gauche, fit savoir que cette colonne descendait le cours de la Haute-Sangha avec ses bateaux et qu'elle avait déjà repris Djemba, qui ne se trouvait que 3 km en amont de N'Zimu.

Le lieutenant-colonel Hutin, prévenu de l'expédition partie d'Ouesso, demanda qu'on exécute une attaque de concert sur N'Zimu. À cette fin, il fit parvenir une colonne de 75 hommes sur la rive gauche pour attaquer le poste allemand de face avec, notamment, une pièce de 37 mm. Le s/w «*Luxembourg*» se porta en avant afin que le général Aymerich puisse coordonner l'assaut final [28]. Le bateau défila devant le village à 150 m des tranchées allemandes et sous le feu, le capita et les hommes de pont sautèrent à l'eau pour porter la cable d'acier à la rive de façon à ce que le s/w «*Luxembourg*» puisse virer de bord rapidement afin de prendre l'ennemi à revers. La manœuvre fut exécutée rapidement et avec maîtrise par le capitaine Goransson, à l'abri du blockhaus formé de traverses métalliques abritant les télégraphes et le télémoteur de gouvernail.

La réussite de cette opération mérite d'autant plus d'admiration que, pendant son exécution, le tuyau d'amenée de la vapeur au servomoteur de gouvernail fut atteint par une balle de mitrailleuse et coupé. Les timoniers noirs sur la passerelle achevèrent la manœuvre à bras, alors qu'ils étaient particulièrement exposés. Chauffeurs et machinistes continuaient imperturbablement leur besogne, tandis que les hommes de pont avaient été répartis dans les cales pour boucher immédiatement les trous des projectiles sous la flottaison au moyen de broches en bois [29].

À 7 heures du matin, la première ligne sur la rive droite occupait déjà une partie du village. Les Allemands, terrés dans leurs tranchées cachées à l'intérieur des cases indigènes, défendaient la partie nord-est de N'Zimu. Une partie des tirailleurs français forma un mouvement enveloppant le long de la berge, tandis que le lieutenant Bal, sur le flanc gauche dans la forêt, faisait de même. Les troupes alliées étaient arrivées à 300 m de la position ennemie, lorsque le passage du s/w «*Luxembourg*» fit concentrer les feux allemands sur le bateau belge, ce qui permit aux colonnes alliées de la rive gauche d'ajuster leur tir. La général Aymerich demanda alors au lieutenant Villemur, qui se trouvait sur la rive droite, de concentrer également le tir de ses hommes sur la partie nord-est du village où se trouvaient acculés les Allemands. À ce moment, le s/w «*Luxembourg*» qui s'était amarré le long de la rive gauche, un peu en amont de N'Zimu, soutint le tir des hommes du lieutenant Villemur au moyen de se pièce de 47 mm.

Les Allemands bombardés de toute part et leur tranchée étant criblée de balles, quittèrent leur dernier refuge et s'enfuirent dans la forêt, pourchassés par le feu des Belges et des Français. Enfin, N'Zimu était conquis par les ailliés et le général

[28] AYMERICH, J., rapport de l'expédition, *op. cit.*
[29] MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 22.

Aymerich fit flotter les drapeaux belge et français sur le poste repris à l'ennemi. Il fit rendre aux troupes qui s'étaient vaillamment battues les honneurs règlementaires.

Au cours de cette action, 3 Européens avaient été tués et 2 blessés ; parmi les indigènes, on comptait 5 tués dont deux de la Force Publique et 39 blessés, dont 11 de la Force Publique [30]. On trouva deux cadavres allemands sur le terrain ainsi que quatre fusils Mauser et de nombreuses munitions.

Au cours de l'assaut final, le lieutenant Bal s'était particulièrement distingué en se lançant sur la position ennemie à la tête de ses troupes, malgré le feu nourri des défenseurs de N'Zimu [31].

Bal fut de retour à Léopoldville le 5 novembre avec son détachement, moins les pièces d'artillerie et leurs servants qui restèrent à Ouesso, à la disposition des forces commandées par le général Aymerich. Pendant le séjour du s/w «*Luxembourg*» à Léopoldville, on en profita pour effectuer les réparations nécessitées par les avaries subies aux combats dans la Haute-Sangha. Ce séjour fut de courte durée [32].

3. La campagne de la N'Goko

Ouesso était un poste important du Cameroun, situé sur la rive droite de la Sangha, au confluent de la N'Goko et de la Haute-Sangha. Il restait à nettoyer de la présence allemande la vallée de la N'Goko et le territoire compris entre les deux rivières.

Le général Aymerich avait décidé de s'emparer de Molundu, poste important de la N'Goko, fortifié, bien armé, possédant de l'artillerie et défendu par 400 hommes bien équipés et abondamment pourvus de munitions [33].

Le général Aymerich fit appel à la Force Publique du Congo belge pour renforcer ses troupes en vue d'entamer la campagne de la N'Goko, car les Allemands faisaient toujours peser une menace sur la Basse-Sangha. La garnison d'Ouesso était insuffisante pour entamer la conquête de la N'Goko et elle disposait de trop peu d'artillerie. Ainsi, le s/w «*Luxembourg*» fut dépêché sur Ouesso le 12 novembre 1914, avec un détachement fort de 150 hommes commandés par le lieutenant Bal et abondamment doté de munitions. Le bateau belge amenait aussi 4 canons Noordenfelt en renfort de l'artillerie française.

En plus, le s/w «*Flandre*» arrivait avec une compagnie du district du lac Léopold II ainsi qu'une autre du camp d'Irebu [34].

[30] AYMERICH, J., rapport de l'expédition, *op. cit.*

[31] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 53.

[32] LEDERER, A., GÖRANSSON, Georg., *B.B.O.M. de l'A.R.S.O.M.*, 7, B, col. 159.

[33] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 55.

[34] MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 24 ; Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, p. 54.

Ce renfort arrive à Ouesso le 22 novembre, afin de coopérer sous les ordres du lieutenant-colonel Hutin à une action concentrée contre le poste de Molundu, situé un peu en amont du confluent de la Malapa et de la N'Goko [35].

Le 24 novembre le s/w «*Djah*», bateau saisi par les Français, et le s/w «*Luxembourg*», toujours commandé par Goransson, entreprirent la remontée de la N'Goko, le dernier appuyant de son artillerie l'avance des troupes opérant par voie terrestre. Le détachement Bal formait l'avant-garde de l'attaque. En quatre jours, les troupes franco-belges délogèrent les Allemands des postes de Gali, Dongo, Baka, Goko et, finalement, Tibundi, où une troupe allemande forte de 150 hommes fut mise en déroute.

Le 29 novembre 1914, le départ pour l'assaut de Molundu commençait. Le détachement belge formait à nouveau l'avant-garde. Bal remontait la N'Goko par la rive droite avec 67 hommes tandis que le sous-officier Van Roy, opérant sur la rive gauche avec une force de 50 hommes, était arrêté par une forte position allemande qui empêchait le franchissement de la rivière Malapa.

Le 30 novembre, deux pelotons belges sous les ordres du lieutenant Bal passèrent sur la rive droite de la N'Goko pour prendre sous leur feu les défenseurs allemands de la tranchée de la Malapa ; les troupes commandées par Bal disposaient d'une mitrailleuse et d'un canon de 37 mm.

La marche s'effectuait dans une forêt particulièrement épaisse si bien que l'avance se faisait en taillant le chemin à la machette. L'accomplissement de la mission fut reconnu impossible, car les troupes du lieutenant Bal avançaient au son, selon les coups de feu tirés à la Malapa, sans pouvoir distinguer les ouvrages ennemis.

Instruit de ces difficultés, le lieutenant-colonel Hutin prescrivit au lieutenant Bal de pousser plus avant sur la rive droite de la N'Goko et de s'installer en face de Molundu pour canonner ce poste, si possible. À cette fin, Bal reçut en renfort quatre pièces Noordenfelt de 47 mm avec instruction d'effectuer l'attaque le 2 décembre au matin, en coordination avec l'assaut de l'infanterie sur la rive gauche.

L'avance dans la forêt marécageuse fut très pénible ; alors que Bal délogeait les Allemands d'une tranchée, les porteurs s'enfuirent, laissant les pièces d'artillerie à l'abandon. Malgré ces avatars, le 2 décembre les pièces étaient mises en place et Molundu était bombardé jusqu'à destruction de tous les bâtiments. Cependant, l'infanterie française, toujours arrêtée à la Malapa, n'avait pu exploiter le succès de l'artillerie.

Les troupes commandées par Bal, épuisées par les efforts des derniers jours, furent relevés par des tirailleurs sous les ordres du capitaine Langlume. Pendant ce temps, un détachement français réussit à franchir la Malapa à une quinzaine de kilomètres de son embouchure dans la N'Goko et engageait un furieux combat contre les troupes allemandes.

[35] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 54-55.

Autour de Molundu, le combat faisait rage. Le capitaine Langlume disposait des pièces d'artillerie et des servants du lieutenant Bal. Le 4 décembre, alors que ce dernier s'apprêtait à repartir avec le s/w «*Luxembourg*» pour reprendre sa position en face de Molundu, on annonça que les Allemands étaient là. La compagnie du capitaine Langlume s'était laissé contourner par les Allemands et dans la débandade qui s'ensuivit, elle avait abandonné deux canons ; heureusement, les servants avaient eu la bonne idée d'emporter des pièces des culasses, rendant les canons inutilisables. Les deux autres canons avaient été sauvés.

Tous les hommes étaient épuisés et la situation était d'autant plus inconfortable qu'il ne cessait de pleuvoir sur la forêt. Devant cette situation, le lieutenant-colonel Hutin décida de ramener ses troupes à Tibundi, afin qu'elles y refassent leurs forces [36].

Le 14 décembre 1914, alors que les troupes alliées étaient au repos dans ce poste, elles durent résister à une violente attaque des Allemands au cours de laquelle le sous-officier belge Margodt fut grièvement blessé par une balle qui avait percé le blindage. Une surprise agréable attendait les alliés ce même jour ; dans l'après-midi le lieutenant Marin débarquait aux environs de Tibundu y amenant un renfort de 3 sous-officiers et 225 soldats, soit 2 pelotons de la compagnie de la Ruki et un du camp d'Irebu. Ce renfort de la Force Publique du Congo Belge avait été demandé par le Gouvernement de l'Afrique Equatoriale Française et amené par le s/w «*Flandre*» qui coopérait au ravitaillement des troupes combatantes. Le lieutenant-colonel Hutin décida de reprendre les opérations sur Molundu, car le renfort inespéré de Marin et de ses hommes augmentait les chances de succès [37].

Le 17 décembre 1914, le s/w «*Luxembourg*» prenait la tête d'une flottille de six vapeurs et remontait la N'Goko, les bateaux suivant à 500 mètres d'intervalle. Deux compagnies françaises et le détachement Bal furent débarqués, au cours d'un premier voyage, en aval du confluent de la Malapa.

Bal, avec 150 hommes, deux Noordenfelt de 47 mm et deux canons de 80 eut à faire une marche pénible dans la forêt marécageuse, afin de se positionner sur la rive droite, en face de Molundu. Pendant ce temps, les deux compagnies françaises tentaient de franchir sur la rive gauche la Malapa défendue avec acharnement par les Allemands. L'estocade finale qui permit d'enfoncer leur défense fut rendue possible grâce au renfort d'une compagnie française et de celle du capitaine Marin amenées sur place au cours d'un second voyage du s/w «*Luxembourg*» et des vapeurs français. La résistance de la Malapa fut contournée par l'amont.

Le 21 décembre au matin, l'ennemi évacua ses positions ; sur la rive gauche, les troupes alliées progressaient protégées sur sa droite par des marais et soutenues sur son flanc gauche par les feux du s/w «*Luxembourg*» et du vapeur français «*Cottes*». Sur la rive droite, Bal s'était installé face à Molundu.

[36] BAL, F., Journal de campagne, opérations de la Goko et de Molundu, papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.* ; LEDERER, A., Histoire, *op. cit.*, p. 186-187.

[37] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1;, p. 55 ; MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 23-24.

L'attaque générale fut décidée pour le 22 au matin. Elle fut retardée par la brouillard et lorsque celui-ci se leva vers 7 heures, on constata que les Allemands avaient quitté Molundu y abandonnant un important butin. Le s/w «*Luxembourg*» transporta dans la matinée le détachement Bal sur la rive gauche [38].

La partie navigable de la N'Goko était désormais occupée par les alliés et les Allemands ne purent plus y revenir.

4. La conquête du Nord Cameroun

Avec la prise de N'Zimu et de Molundu, la conquête de la partie sud du Cameroun, celle appartenant au bassin navigable du Congo, était achevée. Une nouvelle phase de la campagne commençait. Jusqu'au 22 décembre 1914, l'avance se faisait le long des parties navigables des rivières et les troupes étaient menées à pied d'œuvre par les bateaux belges et français ; leur avance était appuyée par l'artillerie partiellement embarquée. Désormais, le portage, cette corvée pénible, allait jouer un rôle important dans la conduite de la guerre.

La flotte fluviale, tant belge que française, fut toujours indispensable pour conduire les hommes, les approvisionnements en vivres et munitions le plus loin possible en amont, à Nola sur la Haute-Sangha et à Molundu sur la N'Goko. Les vapeurs belges s/w «*Luxembourg*» et «*Flandre*» furent consacrés à ce service jusqu'à la conquête du Cameroun.

Le lieutenant-colonel Hutin organisa l'occupation du sud du Cameroun. À Ouesso, une garnison de 120 hommes assurait la garde et la défense du dépôt où arrivaient les approvisionnements expédiés de Léopoldville et de Brazzaville. La compagnie du lieutenant Marin et l'artillerie belge firent partie de la garnison de 480 hommes stationnant à Molundu. La compagnie de Bal, nommé capitaine, fut dirigée sur Nola et incorporée dans la garnison de 440 hommes qu'on y avait concentrée.

Le 31 décembre 1914, le capitaine Weyemberg arrivait d'Ouesso avec deux sous-officiers et 150 hommes de la compagnie du lac Léopold II. Ce détachement fut dirigé le 15 janvier 1915 sur Molundu [39].

Après le chute de ce poste, les Allemands s'étaient retirés en direction de Lomie. Du côté de la N'Goko, les premiers mois furent consacrés à l'organisation du portage en vue de s'engager dans la grande forêt.

Néanmoins, quelques actions furent menées pour dévoiler les intentions de l'ennemi et établir les liaisons entre les trois colonnes qui avanceraient sur Lomie. Un détachement parti de Nola occupa Yokaduma au début de février 1915. Plus au sud, une compagnie française renforcée par un peloton belge fit une reconnaissance vers Suanke et les 19 et 20 février le sous-officier belge Servais se distingua en délogeant par surprise à la baïonnette des Allemands des retranchements qu'ils s'étaient

[38] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 55-56.
[39] *Ibid.*, t. 1, p. 56-57.

construits. Au centre sur la route vers Lomie, le Belge Billemont était au contact avec les Allemands à N'Gato dès le 6 mars 1915 [40].

L'ensemble des opérations visait, dans une première phase, à encercler Lomie. Le capitaine Bal, le seul Européen avec sa troupe de 75 Africains, était soumis à d'incessants harcèlements car le plus souvent il formait l'avant garde des troupes parties à la conquête du Cameroun. Pendant la marche sur Yokaduma, Bal et ses hommes avancèrent dans la forêt marécageuse pendant 29 jours sans recevoir aucun approvisionnement de l'arrière. Le 27 avril le détachement se trouvait au repos à Yokaduma sans vivres et sans porteurs, recevant peu de lettres de Léopoldville [41].

À partir du 27 mai, Bal, avec 75 hommes et un canon, assurait la liaison entre la colonne Hutin, venue de la Sangha, et la colonne Morisson, partie de la Lobaye. Le 15 août 1915, il s'emparait avec ses seuls hommes de l'important poste d'Abong-bang [42].

Suite à une contre-attaque, les Allemands reprirent ce poste, mais toute la région fut reprise par les troupes alliées à la mi-octobre. Comme le général Aymerich voulut confier à Bal la garde de Dume-station, le vaillant capitaine belge insista pour continuer les combats d'avant-garde et il obtint gain de cause [43].

De Léopoldville, le Commissaire Moulaert faisait tout son possible pour approvisionner en vivres et en vêtements les troupes du Congo belge engagées dans les combats du Cameroun ; mais les lignes de communication s'allongeaient et le ravitaillement dans la forêt devenait toujours plus difficile et, même, hasardeux [44].

Bal avec son peloton pourchassait sans répit les Allemands, franchissant la rivière Yombue le 31 octobre 1915, traversant l'Ayong le 14 novembre et, se battant en avant garde, il refoulait l'ennemi au delà de la Tede le 22 novembre. Dans les dures conditions, avec ses hommes épuisés, Bal se battait de 6 heures du matin jusqu'à 17 heures. Le 29 novembre 1915, à 17 heures, l'avant garde belge était arrivée devant la forte position d'Iwongh-Titina. Malgré l'heure tardive, Bal fit mettre le canon en batterie, attaqua le poste et s'en empara le jour même, ce qui lui valut de chaleureuses félicitations de la part du général Aymerich [45].

Le lieutenant-colonel Hutin avait appris que le Gouverneur du Cameroun et le Commandant en chef des troupes allemandes se trouvaient à Mugusi, un poste

[40] Bal, F. à Moulaert, G., Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Pemba, 27 févr. 1915, pièce 5 ; Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 59-60.

[41] Bal, F. à Moulaert, G., Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Yokaduma, 17 mai 1915, pièce 6.

[42] Bal, F. à Moulaert, G., Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Abong-bang, 4 sept. 1915, pièce 8.

[43] Bal, F. à Moulaert, G., Papiers, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Abong-bang, 8 sept. 1915, pièce 9 ; Lederer, A., Bal, François, *op. cit.*, col. 26-27.

[44] Moulaert, G. à Bal, F., papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Léopoldville, lettres des 29 sept. 1915, 13 oct. 1915 et 24 oct. 1915.

[45] Bal, F. à Moulaert, G., Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Iwong-Titina, 1 déc. 1915, pièce 14.

fortement occupé par l'ennemi, car il constituait le verrou de la route donnant accès à Yaunde, la capitale du Cameroun.

Aussi le 2 décembre 1915, une colonne française, avec le détachement Bal en avant-garde, s'ébranla à 14 h d'Iwongh-Titina et enleva plusieurs positions allemandes, jusqu'à 3 km de Mugusi où Bal se heurtait à une forte résistance.

Le 3, avec l'appui de son canon de 80 mm, Bal opéra un mouvement de flanc et enleva une position défensive importante à 11 heures du matin. À 12h30, avec sa pièce d'artillerie, Bal commença le bombardement de Mugusi ; pendant que sa compagnie attaquait le poste, l'officier belge demanda le renfort d'une compagnie française, afin de s'emparer de Mugusi par un mouvement enveloppant, car il avait constaté un important mouvement de va et vient dans le poste allemand. Mais les Français préféraient une attaque en force.

Animé par son esprit combatif, Bal continua le bombardement de Mugusi et, avec sa seule compagnie, il effectua une reconnaissance. Il constata qu'il restait peu d'ennemis et, sans autre renfort, passa à l'attaque de Mugusi qui tomba entre ses mains le 3 décembre 1915, à 16 heures. Cet exploit lui valut de chaleureuses félicitations du général Aymerich, d'autant plus qu'au cours de cette opération il n'avait enregistré ni un tué, ni un blessé parmi ses hommes [46]. Et tout ceci, sans ravitaillement, en vivant sur le pays.

Alors que Bal désirait continuer le combat, on mit sa compagnie au repos, tandis que la colonne Morisson fonçait sur Yaunde et celle de Hutin, sur Okonolinga [47].

C'était la première fois, au cours de cette très éprouvante campagne, que Bal ne se trouvait pas en avant-garde d'une attaque. Le général Aymerich redoutait, avec l'allongement des lignes de ravitaillement, que l'ennemi ne le coupe de ses bases d'approvisionnement, et il avait mis Marin et Bal à leur protection. Ce dernier le regretta, car Yaunde fut pris par les seuls Français le 1er janvier 1916 ; Bal arriva seulement le 28 janvier à Yaunde, alors que les Allemands en déroute s'enfuyaient pour se réfugier dans la colonie espagnole du Rio-Muni. La campagne du Cameroun était terminée le 9 février 1916. Les troupes belges rallièrent Boma, via Douala, le 15 avril 1916 [48].

À l'arrivée à Boma, les vainqueurs du Cameroun furent chaleureusement accueillis par la population et le Gouverneur Général [49]. Désormais, le théâtre des opérations se déplaçait à l'est du Congo belge.

Avant de clore ce chapitre, il est un rôle de la flotte fluviale qui mérite d'être souligné. Pendant la conquête des biefs navigables de la Haute-Sangha et de la

[46] Bal, F. à Moulaert, G., Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Lembe (Mugusi), 3 déc. 1915, pièce 15.

[47] Bal, F. à Moulaert, G., Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Nanga-Eboli, 10 déc. 1915, pièce 16.

[48] Lederer, A., Bal, François, *op. cit.*, col. 29.

[49] Henry, E. à Renkin, J., rapport du Gouverneur Général au Ministre des Colonies, Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, dossier 64.52, Boma, 16 avril 1916.

N'Goko, l'attaque était toujours soutenue par les bateaux de la flotte fluviale. De nuit, on pouvait se contenter de maintenir dans la forêt une patrouille ou quelques sentinelles, pendant que le gros de la troupe revenait à bord des bateaux où les hommes recevaient un repas chaud, disposaient d'une couchette et se trouvaient à l'abri des intempéries, sauf pendant quelques jours au moment de la prise de N'Zimu et de Molundu.

Pendant la deuxième partie de la campagne du Cameroun, les bateaux servirent à apporter les approvisionnements à Nola et à Molundu et puis le ravitaillement se poursuivait par portage, avec assez bien d'irrégularité. Les combattants devaient vivre sur le pays et passer les nuits sur un terrain détrempé, le plus souvent sans abri contre les pluies torrentielles. Alors ils regrettaient le confort que leur avaient procuré les bateaux.

D'ailleurs, les Français reconnaissant l'aide efficace que le s/w «*Luxembourg*» leur avait apportée remirent une plaque commémorative des hauts faits auxquels il avait participé lors de la prise de N'Zimu et de Molundu. Cette plaque a été remise au Musée Royal de l'Afrique Centrale à Tervuren, lors de la mise hors service de cette unité.

III. – LA CAMPAGNE DE L'AFRIQUE-ORIENTALE ALLEMANDE

1. Bataille au Kivu

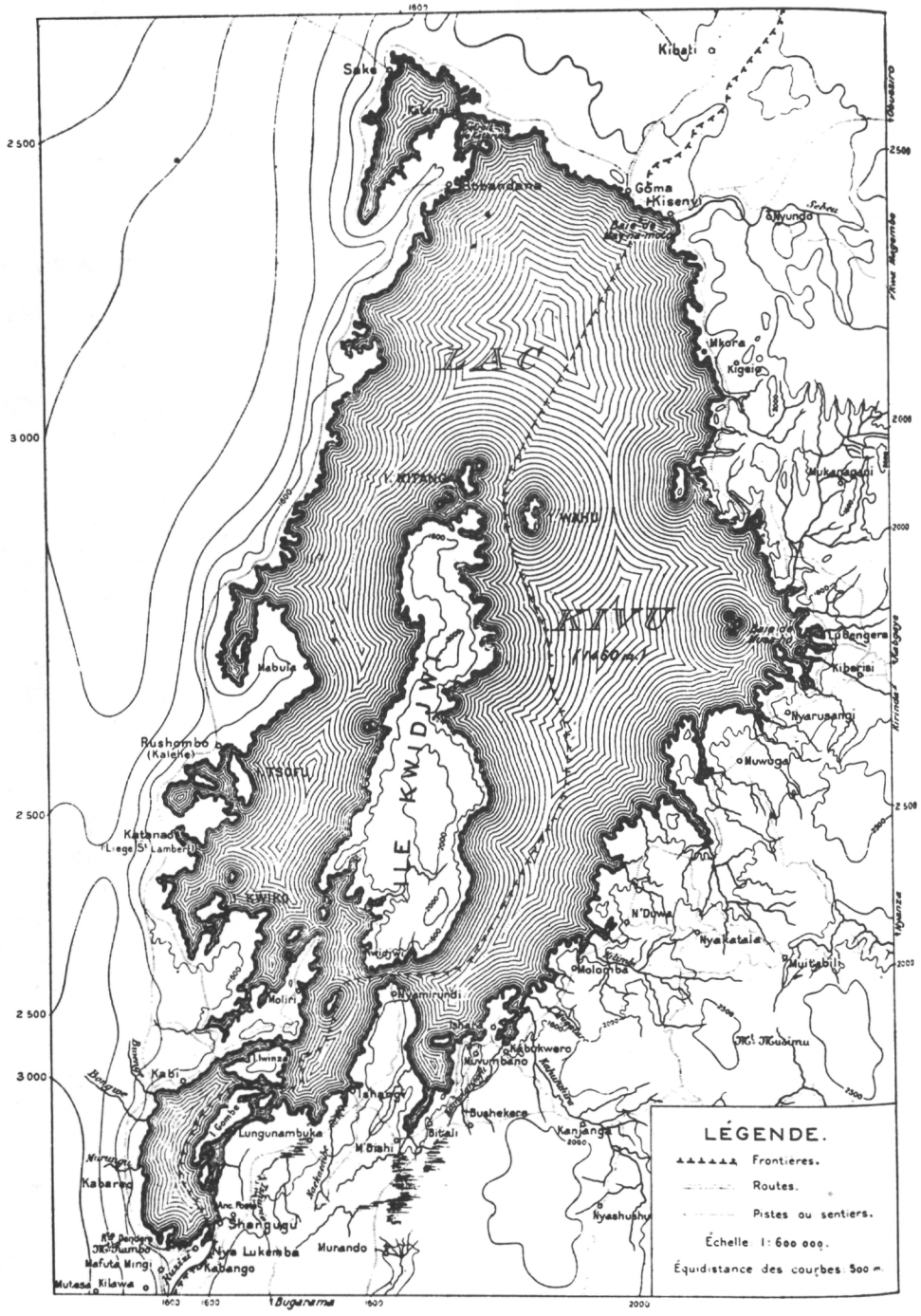
À l'est du Congo, les Belges ont combattu les Allemands au lac Kivu et en Rhodésie, avant d'entamer leur mémorable campagne en Afrique-Orientale-allemande.

Le lac Kivu, d'une superficie de 2370 km^2, est situé au nord du lac Tanganika à une altitude de 1460 m ; ses rives sont escarpées et bordées par quelques îles, en plus de l'île Idjwi longue de 30 km dans la partie sud du lac. Ses eaux s'écoulent par la Ruzizi vers le lac Tanganika situé environ 680 m plus bas et à quelques cent vingt kilomètres à vol d'oiseau.

À la suite des incidents de 1899, rappelés ci-avant, les Allemands occupaient la rive est du lac et de la Ruzizi. Ceci avait fait l'objet de l'accord du 14 mai 1910, qui fut rendu possible grâce à la fermeté dont le commandant Olsen avait fait preuve sur le terrain [50].

Au début de la guerre, la flotte belge du Kivu était insignifiante ; elle se composait d'une baleinière de 10 t et d'une autre de 8 t servant au transport des approvisionnements. De leur côté, les Allemands disposaient d'une grande baleinière et d'une embarcation à moteur, armée d'une mitrailleuse et d'un canon de 37 mm. Ils se servirent de cette unité pour s'emparer le 18 septembre 1914 de la baleinière belge de 10 t dont ils tirèrent profit pour l'organisation de leur ravitaillement, mais

[50] LEDERER, A., OLSEN, F. W., *B.B.O.M. de l'A.R.S.O.M.*, Bruxelles, 1967, 6, col. 783-790.



Carte 3. – La région du Lac Kivu.

aussi pour faire de nombreux coups de main à la rive belge et s'emparer de l'île Idjwi le 24 septembre 1914.

Profitant de leur supériorité, les Allemands bombardèrent Goma avec le canon de la vedette armée, ainsi que le ponton de Lubafu.

Mais dès avant les hostilités, les Belges avaient prévu le renfort de leur flotte du Kivu. Une canonnière avait été commandée chez Delsaux, à Boom ; elle se trouvait en construction lors de l'invasion de la Belgique. Inachevée, elle fut amenée à Paris en septembre 1914, où elle fut remontée et essayée sur la Seine [51].

Son transport constitua un réel tour de force. La canonnière fut divisée en colis en vue de l'acheminer par les routes africaines et un mécanicien, Samuel, fut engagé pour convoyer l'unité et la remonter sur place. Les éléments constitutifs avaient été expédiés à Marseille où ils furent chargés à bord du s/s «*Gaika*» en même temps qu'un canon automatique de 37 mm, deux mitrailleuses, l'essence, les munitions, les outils et tout ce qui était nécessaire au remontage, l'entretien et l'exploitation de la canonnière.

Le s/s «*Gaika*» avait quitté Marseille le 30 novembre 1915, et était arrivé à Mombasa le 21 décembre. Chargés sur le chemin de fer le 27, les colis arrivèrent le 29 décembre à Kisumu, à la rive du lac Victoria, où ils furent embarqués à bord d'un steamer du lac pour être déchargés le 13 janvier 1916 à Bukakata. La suite du voyage dut s'effectuer par caravane terrestre via Nasaka-Mbarara-Lutobo-Kabale-Kigezi-Rutshuru-Kibati-Sake, où l'on arriva le 2 mars 1916.

De Bukakata à Lutobo, les plus grosses pièces étaient chargées sur des chariots tirés par des bœufs, 400 porteurs transportant les autres colis. À partir de Lutobo, seul le portage était encore possible ; il fallut rassembler 800 porteurs dans la suite du voyage. Certaines charges pesaient 230 kg et des pièces nécessitant jusqu'à 12 porteurs, mesuraient plus de 3,50 m de largeur, ce qui obligea sur certaines parties du trajet, notamment de Moto-Yamongo à Sake, d'élargir la route à 4 m. Au prix de fatigues inouies, les porteurs eurent à traîner les fardeaux sur des sentiers étroits et par les pentes escarpées et rocheuses de l'itinéraire de Lutobo à Kibati. Ceci donne une idée des efforts déployés pour constituer la modeste flotte du Kivu [52].

La canonnière avait été baptisée le «Paul Renkin» en mémoire d'un fils du Ministre des Colonies tué à la guerre. Arrivée le 2 mars à Sake, la canonnière était lancée sur les eaux du lac, dans la baie de Sake, le 16 mars 1916. Cette baie avait été choisie parce qu'elle était reliée au lac par un étroit chenal, ce qui permettait d'y travailler à l'aise, à l'abri des vues ennemies. La canonnière était opérationnelle dès le 19 mars ; elle mesurait 14 m de long et 2,70 m de large ; elle était propulsée par deux hélices actionnées par des moteurs de 40 ch lui assurant une vitesse de 14 nœuds.

[51] LECONTE, L., *Les ancêtres de notre Force Navale*, Bruxelles, 1952, p. 334-335.

[52] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 78 ; Festraet, F., rapport sur le transport du «Tshiloango», *A.M.A.E.*, dossier 823 F.P., farde 1262, Sake, 10 mai 1916, pièce 89.

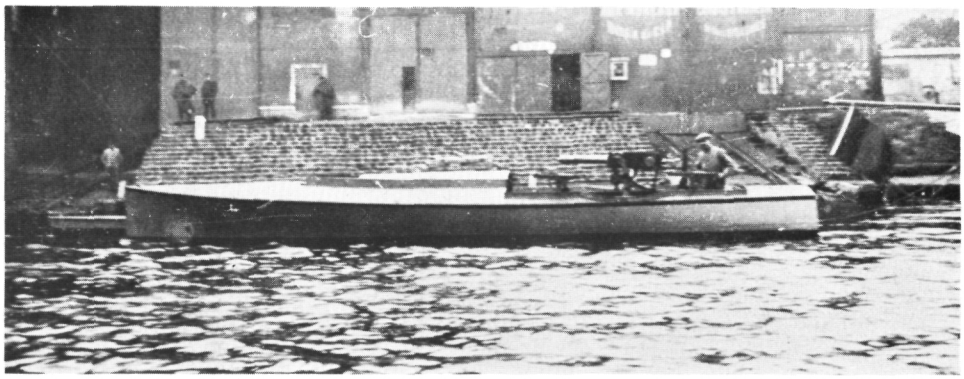


Photo 1. – Le m/b «*Paul Renkin*», canonnière du lac Kivu ; arch. du M.R.A.C., n° inv. 103.269 (HK6634).

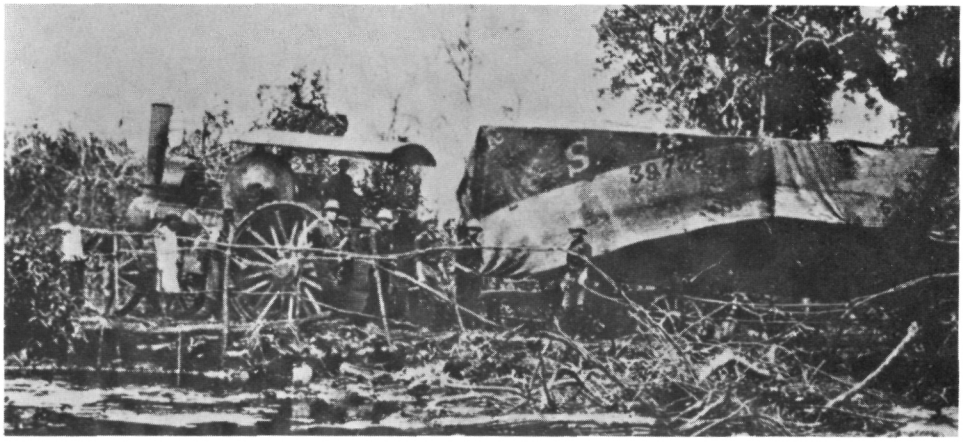


Photo 2. – m/b «*Toutou*» sur chariot remorqué par un locomobile dans la forêt de Rhodésie, in Gardner Brian, German East. The story of the first world war in East Africa.

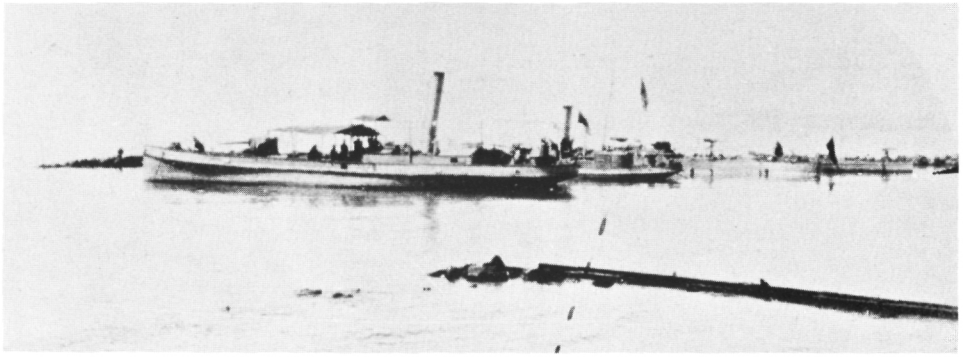


Photo 3. – s/s «*Vengeur*» (à l'avant plan), le m/b «*Netta*» (au milieu) et le s/s «*Kisangani*» (à l'arrière), arch. M.R.A.C., n° env. (HK6635).

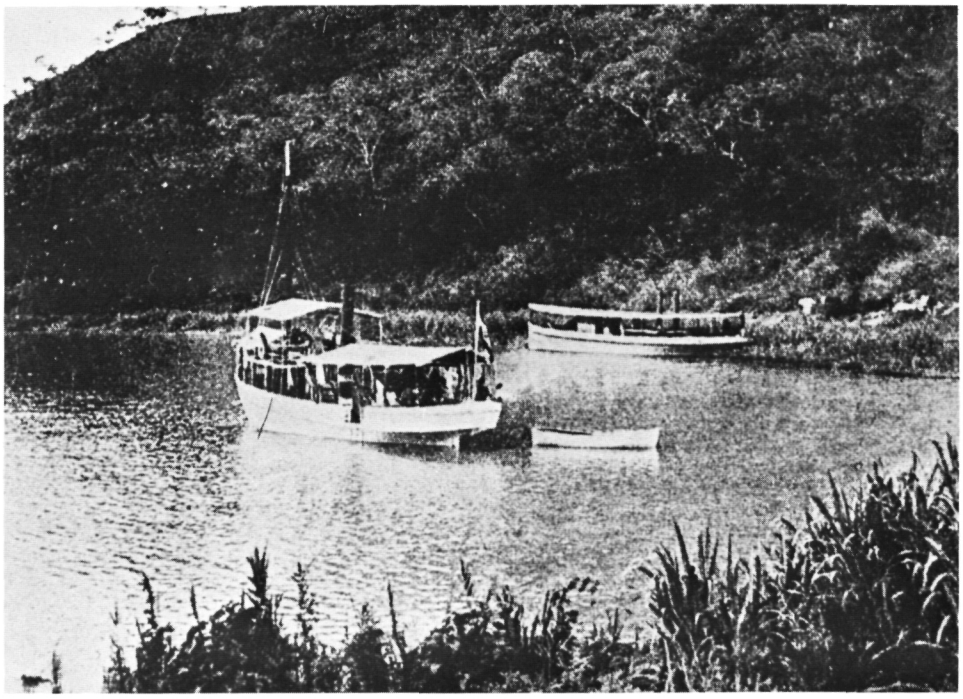


Photo 4. — s/s «*Hedwig von Wismann*» (à l'avant) et le s/s «*Alexandre Delcommune*» (au fond), arch. M.R.A.C., n° inv. 66.1.110 (HK 6637-8229).

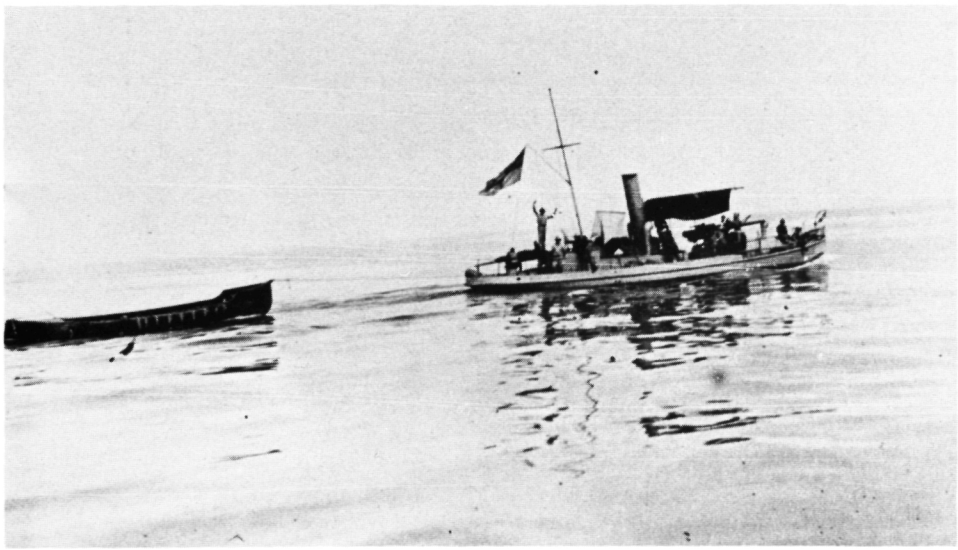


Photo 5. — m/b «*Fifi*» (ex «*Kisangani*») relevé et réparé, armé d'un canon de 76 mm, arch. M.R.A.C. 50.12.59 (HK 6636-101.160).

Le 2 avril 1916, on lançait également à la baie de Sake le canot à moteur «*Tshiloango*» de 7 m de long, équipé d'une mitrailleuse ; il avait été prélevé dans la flottille du fleuve Congo et avait été amené, en même temps qu'un ponton de 6 t, par le mécanicien Festraet. Les pièces constitutives avaient quitté Léopoldville le 7 janvier 1916 et étaient arrivées à Stanleyville le 23 janvier. Elles quittaient cette station le 31 janvier et, le jour même, elles étaient rendues à Ponthierville. Le 1er février, elles étaient à Kirundu et, par étapes, Festraet arrivait à Sake le 17 mars ; le remontage dura 15 jours. Le transport en 2 mois et 10 jours était considéré comme une bonne performance. En outre, une baleinière, le «*Commandant Eloy*», avait également été mise à flot [52].

Cette flottille avait pour mission de conquérir la maîtrise du lac Kivu. Ayant terminé ses essais dans la baie de Sake, dès le 19 mars le m/b «*Paul Renkin*» et les autres unités étaient prêtres à entrer en action et effectuèrent des transports à la rive belge pour constituer des dépôts en vue des opérations ultérieures [53].

Le chef de la flottille était le commandant d'Orjo de Marchovelette qui avait reçu l'ordre de tenir la canonnière, le ponton et 40 pirogues, dès le 10 avril, à disposition de la Brigade sud, commandée par le lieutenant-colonel Olsen. En effet, l'attaque des alliés Anglo-Belges contre l'Afrique-Orientale allemande allait bientôt commencer ; la Brigade nord commandée par le lieutenant-colonel Molitor devait attaquer entre le nord du lac Kivu et le lac Victoria, tandis que la Brigade sud devait assurer la conquête des territoires allemands en passant entre les lacs Kivu et Tanganika.

En attendant le jour de l'attaque, la flottille du lac Kivu assura de nombreux transports qui soulagèrent d'autant le service de portage et de ravitaillement [54].

Pour acquérir la maîtrise du lac, la flottille devait s'emparer ou détruire le canot à moteur des Allemands et leurs pirogues, anéantir les dépôts de munitions et les établissements ennemis situés à la rive et dans les îles et, surtout, à l'île Wahu, s'emparer du pasteur Wiemers et de sa femme, connus comme de redoutables espions et agitateurs. Il fallait également surveiller les va-et-vient dans le détroit entre l'île Idjwi et la presqu'île d'Ishangi [55].

La tâche la plus urgente au début des opérations était la reconnaissance de l'île Idjwi ; celle-ci avait été conquise par le hauptman von Wintgens dès le 24 septembre 1914. Cette action avait été menée sans difficulté à cause de la faiblesse de la garnison de cette île et l'insuffisance notoire de la flotte belge ; au cours de cette action, les Allemands avaient réussi à s'emparer du canot de 10 t de la Force Publique [56].

Le 6 avril 1916, à 21 heures, le canonnière «*Paul Renkin*» partit de Sake ayant en remorque la baleinière armée emportant 20 soldats. Dans la nuit, ce convoi arriva

[53] TOMBEUR, Ch., Rapport sur la première campagne belge dans l'Est africain allemand, *A.M.A.E.*, dossier 2668, farde 263bis, p. 26.

[54] *Ibid.*, p. 42.

[55] LECONTE, L., Les ancêtres, op. cit., p. 146.

[56] VON LETTOW-VORBECK, P., Mes souvenirs d'Afrique orientale (traduction), *A.M.A.E.*, dossier 2668, farde 265, p. 80.

face à l'île Wahu qui fut prise pratiquement sans résistance et les époux Wiemers furent arrêtés. Au cours de cette opération, on apprit que les Allemands avaient quitté l'île Idjwi, n'y laissant pour la défendre, que quelques askaris armés de fusils [57].

Une seconde opération eut lieu le 11 avril ; la canonnière remorquant un ponton et une pitogue quitta Katana pour reconnaître la pointe sud de l'île Idjwi. À hauteur du poste allemand, les défenseurs de l'île tirèrent quelques coups de feu, mais ils furent mis en déroute à 7h30 par quelques rafales de mitrailleuses. Le lieutenant Philippin occupa l'île et acquit leurs habitants à la cause des alliés.

La mise en service de la flottille du Kivu libéra les troupes qui devaient assurer la surveillance des rives par voie de terre ainsi que de nombreux Africains occupés au portage. Ainsi, le 14 avril, toute la compagnie de Katana put être transferée sur l'île Idjwi [58].

Pendant ce temps, la Brigade nord renforçait ses positions en vue de l'attaque. Des hauteurs au nord du lac Kivu, on voyait de nombreuses pirogues chargées quitter Kisenyi et partir vers le sud. La dernière apparition du canot ennemi devant Goma eut lieu le 24 avril et on sentait les Allemands préparer leur retraite [59].

La flottille était à la disposition de la Brigade sud en vue de faciliter le franchissement de la Ruzizi afin de s'emparer de Shangugu.

Le groupement du major Muller devait traverser le détroit de l'île Gombe au moyen des unités de la flottille et débarquer à l'est de l'île afin d'attaquer Shangugu par le nord et le nord-est.

Le 5e bataillon devait traverser la Ruzizi près de Banze et attaquer le poste allemand par le sud et le sud-est.

Le 18 à 6 heures, la batterie ouvrait le feu sur Shangugu. À 7 heures, les tentatives de traversée de la Ruzizi s'avérèrent impossibles à cause de la violence du courant, suite à la crue des eaux. La traversée du détroit fut laborieuse d'où un retard, si bien que le groupement Muller termina son débarquement seulement à 17 heures à hauteur de Mafuta-Mingi. La marche sur Shangugu se fit en refoulant l'ennemi et en le délogeant de ses avant-postes ; Shangugu fut occupé le 20 avril quasi sans combat. Un bataillon fut affecté à la garde du passage de Mafuta-Mingi [60].

Mais qu'était devenue la flottille allemande pendant toutes ces opérations ? On ne la voyait plus et pour cause. À la fin de mai, on la trouva sabordée dans la baie de Musako, près de Lubengera. Cette flotte allemande comportait un canot, une pétrolette et un dhow de 12 tonnes. Heureusement, ces bateaux reposaient à faible profondeur et comme ils n'étaient pas détériorés, ils furent remis en service par les Belges [61]. La récupération de ces unités fut la bienvenue, car le 28 avril, une violente tornade éclata, alors que le m/b «*Paul Renkin*» était à l'ancre à l'île Wahu. L'unité

[57] Les campagnes coloniales, *op. cit.*, t. 2, p. 149-150.
[58] Tombeur, Ch., Rapport sur la première campagne, *op. cit.* p. 150.
[59] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 146-147.
[60] Tombeur, Ch., Rapport sur la première campagne, *op. cit.*, p. 33-34.
[61] Leconte, L., Les ancêtres, *op. cit.*, p. 336.

fut mise hors d'usage et, après renflouement et réparations sommaires, fut remorquée jusqu'à Sake ; ce voyage prit 15 heures.

Privés de transports rapides, les Belges n'avaient pu gêner autant qu'ils l'espéraient l'évacuation de la base de Sebea par l'ennemi. Le 12 mai, c'est le «*Tshiloango*» qui embarque tant d'eau que sa magneto fut mise hors service. On put la réparer en prélevant une des magnétos de la canonnière [62].

Depuis l'avance des troupes belges en Afrique-Orientale allemande, la flottille du Kivu servit au transport d'approvisionnements et de ravitaillement, mais elle n'eut plus à participer à des actions militaires.

2. Les opérations belges en Rhodésie

En 1910, après que le problème des frontières au Kivu fut règlé, le commandant Olsen fut envoyé au Katanga avec mission d'y créer une force militaire. Cette riche province attirait la convoitise d'aventuriers sans scrupules, alors que les forces de police dans cette région étaient particulièrement faibles.

Olsen s'était révélé une fois de plus être un organisateur de premier ordre en faisant exécuter, de fin juillet à fin octobre 1910, le transport de 26 Européens, 1000 Congolais, 26 mitrailleuses, 20 canons avec bagages et munitions sur plus de 1000 kilomètres de distance, alors qu'il ne disposait que du petit vapeur de 30 tonnes, le s/s «*Alexandre Delcommune*», lancé sur le lac Tanganika en 1900.

Olsen, promu major le 20 novembre 1911, avait organisé une troupe prête à toute éventualité et fut le premier officier à recevoir le commandement effectif des troupes d'une province, alors qu'auparavant, elles étaient aux ordres du Gouverneur. Une innovation qui se révèlera très heureuse était l'introduction de la bicyclette à la Force Publique [63].

La mobilisation des troupes du Katanga avait été ordonnée le 6 août 1914. Le commandant des troupes du Katanga était le colonel Tombeur, Olsen étant son chef d'État-Major.

Les premiers ordres prévoyaient la surveillance du Tanganika de Moliro à Simba. Alors que le 1er bataillon du Katanga était concentré à Kitope, près de la frontière rhodésienne, le 13 septembre, on apprit qu'Abercorn avait été attaqué le 5 septembre par les Allemands ; les autorités rhodésiennes demandaient du renfort aux Belges.

Olsen, jugeant que la défense de la frontière rhodésienne était utile pour celle du Congo, donna ordre à la partie du 1er bataillon se trouvant déjà à Kitope de partir avec la section cycliste au secours d'Abercorn.

Le mouvement commença le 13 septembre ; les premiers jours, l'avance fut considérablement gênée par le manque de vivres et d'eau potable.

[62] TOMBEUR, Ch., Rapport sur la première campagne, op. cit., p. 42.
[63] LEDERER, A., OLSEN, F. W., *op. cit.*, col. 786.

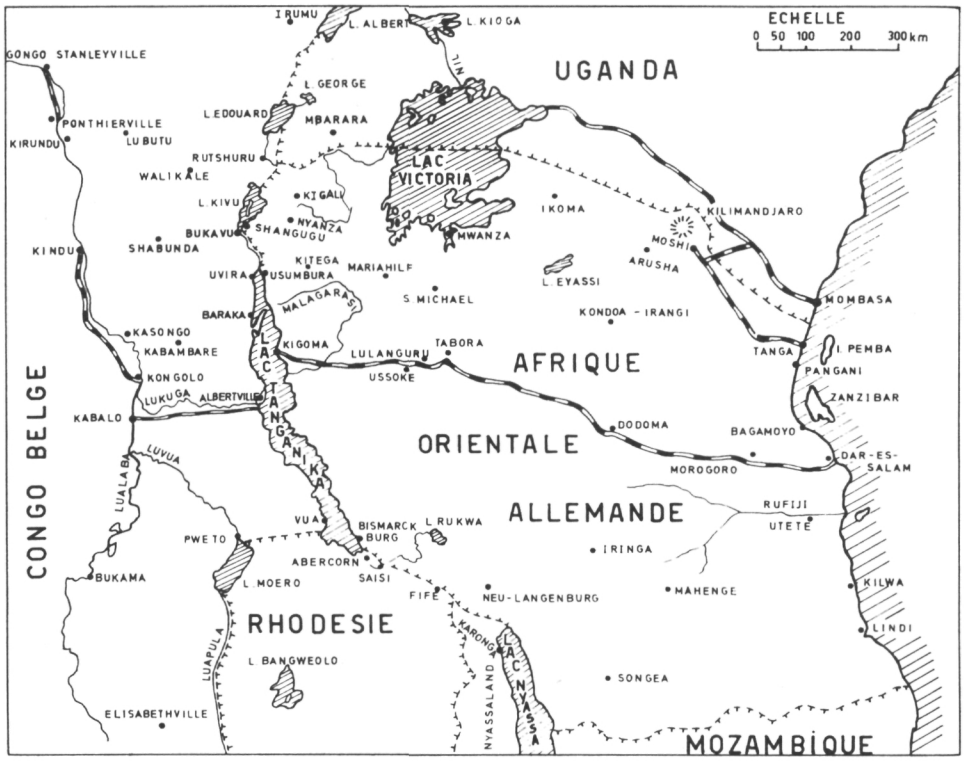
La 3e compagnie arrivait à Abercorn le 22 septembre ; Olsen suivait avec le gros de son bataillon le 25 septembre 1914.

Attaqué le 5 septembre, la garnison d'Abercorn avait résisté en s'enfermant dans la prison du poste et, finalement, le 8 septembre, les Allemands s'étaient retirés laissant huit morts sur le terrain. Il fallait rester vigilant car, à Bismarkburg, à la rive sud-est du Tanganika, les Allemands disposaient d'une garnison importante.

Le premier bataillon de la Force Publique formait à lui seul la couverture de la Rhodésie, dans l'attente de renforts du côté britannique. Comme le major Olsen avait reçu l'ordre d'observer une attitude strictement défensive, il fit établir immédiatement des travaux de défense.

Après une longue période de calme, Olsen retournait à Pweto. Au moment où le major de Meulenaer ordonnait le repli du 1er bataillon, l'ennemi redoubla d'activité. Deux bateaux allemands croisaient devant Kituta, à 6 heures de marche d'Abercorn. Une colonne anglo-belge partie de ce dernier poste ne put que constater les dégâts occasionnés à l'Afrikan Lakes ; toutes les installations navales avaient été détruites.

Conformément aux ordres reçus, le 19 novembre 1914, la 1ere compagnie faisait route vers Kasenga, en vue de regagner le Congo.



Carte 4. — Afrique-Orientale allemande.

Le même jour, deux vapeurs allemands débarquaient des troupes à Kasa-Kalawe, à 28 km d'Abercorn. Il s'y déroula un combat confus au cours duquel le sous-lieutenant Tytgat réussit à s'approcher de la rive et à tirer de près sur un vapeur allemand, provoquant la débandade des hommes occupés au déchargement et le départ précipité des bateaux [64].

Devant les nouvelles reçues, Olsen arrêta le mouvement des Belges en route vers leurs garnisons congolaises. En effet, la défense britannique d'Abercorn ne comportait qu'un officier, cinq civils Européens et quarante policiers, qui n'étaient pas de vrais militaires ; la défense de Fife, poste voisin, ne comportait que dix policiers. En tout donc 50 hommes pour les deux cents kilomètres de frontière entre les lacs Tanganika et Nyassa. Ils devaient faire face à quarante militaires allemands, sept cent trente soldats et mille auxiliaires avec un armement comportant des mitrailleuses et trois canons. La défense rhodésienne était notoirement insuffisante et attendait des renforts qui arrivèrent un an plus tard.

Devant cette situation, le retrait des Belges fut suspendu, ce qui gênait considérablement les plans du colonel Tombeur qui aurait voulu passer à l'attaque de l'Afrique-Orientale-allemande fin mars ou début avril 1915.

La première compagnie campa à Mpokoroso jusqu'à fin janvier 1915 et le premier bataillon dut revenir à Abercorn le 4 février 1915. Il comportait 15 officiers, 9 sous-officiers et 600 soldats congolais. Entre-temps, la défense rhodésienne se renforçait légèrement ; début 1915, elle comportait 20 Européens et 30 policiers pour les 62 kilomètres de frontière entre le lac Tanganika et le poste de Saisi.

Du côté belge, le major Olsen, atteint de dyssenterie grave avait dû être hospitalisé ; il fut remplacé par le major De Koninck à la data du 15 février 1915. Ce dernier ramena le 1er bataillon à Abercorn, réorganisa l'unité et perfectionna l'instruction de la troupe. Celle-ci eut à résister à diverses attaques de l'ennemi, notamment le 17 mars 1915 à Tshipon-Goma, en avril aux baies de Kituta et de Sumbu, et le 21 mai au combat de Samfu. Le 28 juin, les Allemands attaquèrent Saisi et les Anglo-Belges durent empêcher le siège de ce poste qui fut dégagé le lendemain. Mais du 26 juillet au 2 août 1915, Saisi fut à nouveau assiégé par 2000 Allemands disposant de deux canons de 77 mm et de 10 mitrailleuses.

Les Rhodésiens ayant enfin reçu leurs renforts, les Belges purent faire mouvement vers le nord, le 3e bataillon à partir du 29 octobre, l'État-Major du groupement et le 2e bataillon le 31 octobre et le 1er bataillon du 3 au 5 novembre 1915 [65].

En fait, le général Tombeur, désireux de hâter l'attaque contre l'Afrique-Orientale-allemande avait donné ordre le 23 juin 1915 aux troupes belges en Rhodésie de partir vers le Kivu. Le major Olsen, rétabli, avait minutieusement préparé le mouvement de ses troupes, malgré l'insistance des Anglais qui voulaient les

[64] Les campagnes coloniales belges, op. cit., t. 2, p. 85-93.

[65] De Koninck, L., Les troupes belges en Rhodésie, rapport au colonel Tombeur en 1915, *A.M.A.E.*, dossier 2668, farde 263ter.

conserver. C'est lui qui, d'initiative, fit retarder leur départ lors de l'attaque de Saisi. Olsen, qui avait fait mouvement du Kivu au Katanga en 1910, avait une bonne connaissance de ces régions et put organiser en conséquence les étapes.

De nouveau accablé par la maladie, il dut être hospitalisé à Elisabethville. Rétabli, il rejoignit sa brigade à Shangugu le 17 mai 1916, alors que l'attaque contre la colonie allemande venait de commercer. Le 23 janvier 1916, Olsen était nommé lieutenant-colonel [66].

Le retour des troupes ayant participé aux opérations en Rhodésie fut lent et pénible car, du côté allié, on ne pouvait guère utiliser le lac pour les transports.

3. La défensive face à l'Afrique-Orientale allemande

Les instructions ministérielles du 23 avril 1915, assignaient un triple but à l'action militaire de la Force Publique contre l'Afrique-Orientale allemande :

1° gagner la maîtrise du lac Tanganika ;
2° éloigner l'ennemi de nos frontières et, en l'obligeant à se préoccuper de la défense de son propre territoire, l'amener à renoncer à envahir le territoire belge ;
3° occuper à titre de gage une partie du territoire allemand, l'effort principal devant être porté sur le Ruanda. L'offensive de ce côté devait viser à l'occupation du Ruanda, de l'Urundi et on devait chercher, si possible, à étendre l'occupation belge jusqu'au lac Victoria [67].

Le gouverneur général Fuchs avait même préconisé, dès le début des hostilités, d'occuper une large portion du territoire allemand.

En effet, le 30 octobre 1914, il suggérait au ministre Renkin, en compensation des attaques des Allemands et des incidents de 1898 au Kivu, d'agrandir le Congo par les territoires compris entre le 1er degré de lattitude sud, comme frontière nord, et le 6e degré de lattitude sud, comme frontière sud, la frontière est étant définie par le méridien situé à 33° de longitude est, de façon à laisser aux Belges Tabora et le chemin de fer en projet de Tabora à Mwanza. Ainsi, écrivait-il, Tabora deviendrait la porte orientale de notre colonie et nous conserverions la prédominance économique dans tous les territoires de l'est. Une occupation effective faciliterait les accords diplomatiques [68].

Pour comprendre l'effort des Belges en vue de remporter la victoire en Afrique, il faut se rendre compte de la situation réelle de la Force Publique en 1914. Il s'agissait plutôt d'une force de police pour le maintien de l'ordre dans le territoire et elle n'était pas prévue pour opérer sur des théâtres extérieurs ; elle ne disposait d'ailleurs que d'armes légères, de modèle ancien. Seules les troupes du Katanga

[66] LEDERER, A., OLSEN, F. W., *op. cit.*, col. 786-787.
[67] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 125.
[68] Fuchs, F., à Renkin, J., *A.M.A.E.*, dossier 2649, farde 1116, Boma, 30 oct. 1914, pièce 12.

étaient prêtes à toute éventualité et ses soldats étaient équipés de fusils Mauser et non des Albini, comme les autres unités ; sauf dans quelques grands centres, une fois leur instruction terminée, les hommes étaient répartis par petits groupes dans les territoires et n'étaient pas soumis à une discipline aussi stricte que dans les grandes unités [69].

C'est le premier but assigné à la Force Publique qui concerne spécialement cette partie de l'étude. Au début de la guerre en 1914, du côté belge, un seul vapeur, le s/s «*Alexandre Delcommune*», circulait sur le Tanganika ; il y avait été amené par le Comité spécial du Katanga par la voie de portage de Chinde, sur le Zambèze, et le lac Nyassa. Expédié d'Anvers le 11 octobre 1899, il avait été mis en exploitation dans les derniers jours de décembre 1900 [70].

En 1914, le lac Tanganika vivait toujours dans un isolement relatif du restant de la Colonie Belge, car le chemin de fer qui devait le relier à Kabalo arrivait seulement à mi parcours. De même la construction de la ligne Elisabethville-Bukama débutait. C'est dire combien ardu était l'approvisionnement de la frontière est alors qu'il ne pouvait plus passer par l'Afrique-Orientale-allemande, où l'on venait d'achever le chemin de fer Dar-es-Salaam-Kigoma. Aussi au début des hostilités, et jusqu'en mars 1915, les troupes de la frontière est devaient s'en tenir à une attitude de défensive absolue [71].

Ainsi qu'on l'a vu ci-avant, les troupes de la Force Publique étaient réparties par province. Celle du Katanga étaient sous les ordres du major Olsen, tandis que celles de la province Orientale étaient commandées par le Commissaire Henry. Chacune de ces troupes devaient, à l'origine, assurer la défense sur la moitié de la longueur de la rive ouest du lac Tanganika.

L'ensemble des troupes de l'est furent placées, le 23 février 1915, sous les ordres du général Tombeur ; on lui adjoignait comme chef d'État-Major, le lieutenant-colonel Molitor, qui arrivait de Londres, via Le Cap [72].

Le 20 août 1914, un bateau allemand, le s/s «*Hedwig von Wissman*» ayant passé par Moliro se présenta le 21 à Vua pour s'enquérir de la position du s/s «*Alexandre Delcommune*» ; le chef de détachement de Vua le somma de déguerpir.

Le 22 août vers 13h30, le s/s «*Alexandre Delcommune*», venant de Vua, se dirigeait à toute vapeur vers la baie de Lukuga, poursuivi par le s/s «*Hedwig von Wissmann*». Le bateau belge réussit à se réfugier à la Kalemie ; alors qu'il était ancré à 200 m de la rive, le bateau allemand, équipé de quatre canons révolver de 37, piqua droit sur le s/s «*Alexandre Delcommune*» dans le but de l'aborder. Heureusement, les forces de terre avaient installé deux Noordenfelt de 47 mm à la rive et ouvrirent le

[69] MULLER, E., Les troupes du Katanga, *op. cit.*, p. 41-43.

[70] *Comité spécial du Katanga (1900-1950)*, Bruxelles, 1950, p. 24.

[71] MOULAERT, G., Rapport général sur les opérations et travaux au lac Tanganika pendant la campagne 1914-1915, arch. M.R.A.C., collect. 50.12, pièce 2 – 21/14.

[72] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 173-174 ; DUCHESNE, A., Stinglhamber, (G), *B.B.O.M., de l'A.R.S.O.M.*, Bruxelles, 1967, 6, col. 946.

feu sur l'ennemi dès qu'il fut distant de 1500 m, ce qui l'obligea à s'éloigner pour revenir ensuite et continuer la canonnade jusqu'à 18h30. Dans ce combat, deux Africains furent tués et un blessé. L'unique vapeur belge du lac avait été touché par deux obus ; l'un avait atteint la chaudière et l'autre transpercé la coque en plusieurs endroits sous la flottaison, mais le bateau n'était pas détruit.

Il fut mis en réparation à Toa, dans une crique, derrière un batardeau. Dans la nuit du 8 au 9 octobre 1914, le s/s «*Hedwig von Wissmann*» débarqua quarante Européens qui assaillirent le bateau et firent sauter une charge explosive qui endommagea encore davantage la coque, mais sans abimer la machine. Le mécanicien Wall, en service au Congo depuis 1883, réussit à se sauver. Les Allemands s'acharnèrent encore contre le bateau belge la nuit du 10 au 11 octobre ; le 23 octobre au matin, le s/s «*Hedwig von Wissmann*», escorté de deux remorqueurs et d'un radeau équipé de deux canon de 88, de deux canons à tir rapide de 37 et de quatre mitrailleuses, revint encore attaquer Toa et tira 350 projectiles, dont 40 touchèrent le s/s «*Alexandre Delcommune*» qui était, cette fois, hors service ; les Allemands avaient la maîtrise absolue du lac, pour toujours, croyaient-ils. C'était mal connaître l'opiniâtreté des Belges [73].

Forts de leur supériorité sur le lac et aidés par les espions de la D.O.A.G. et de certains Africains à leur solde, les postes de la rive belge furent l'objet de fréquentes attaques par des commandos ayant traversé le Tanganika [74].

Le 20 janvier 1915, le ministre Renkin communiqua au Gouverneur Général qu'un accord avait été conclu avec le Gouvernement britannique pour coopérer à une offensive commune contre l'Afrique-Orientale allemande, le début de l'action devant se situer, en principe, au mois d'avril 1915. L'action probable demandée aux troupes étaient :

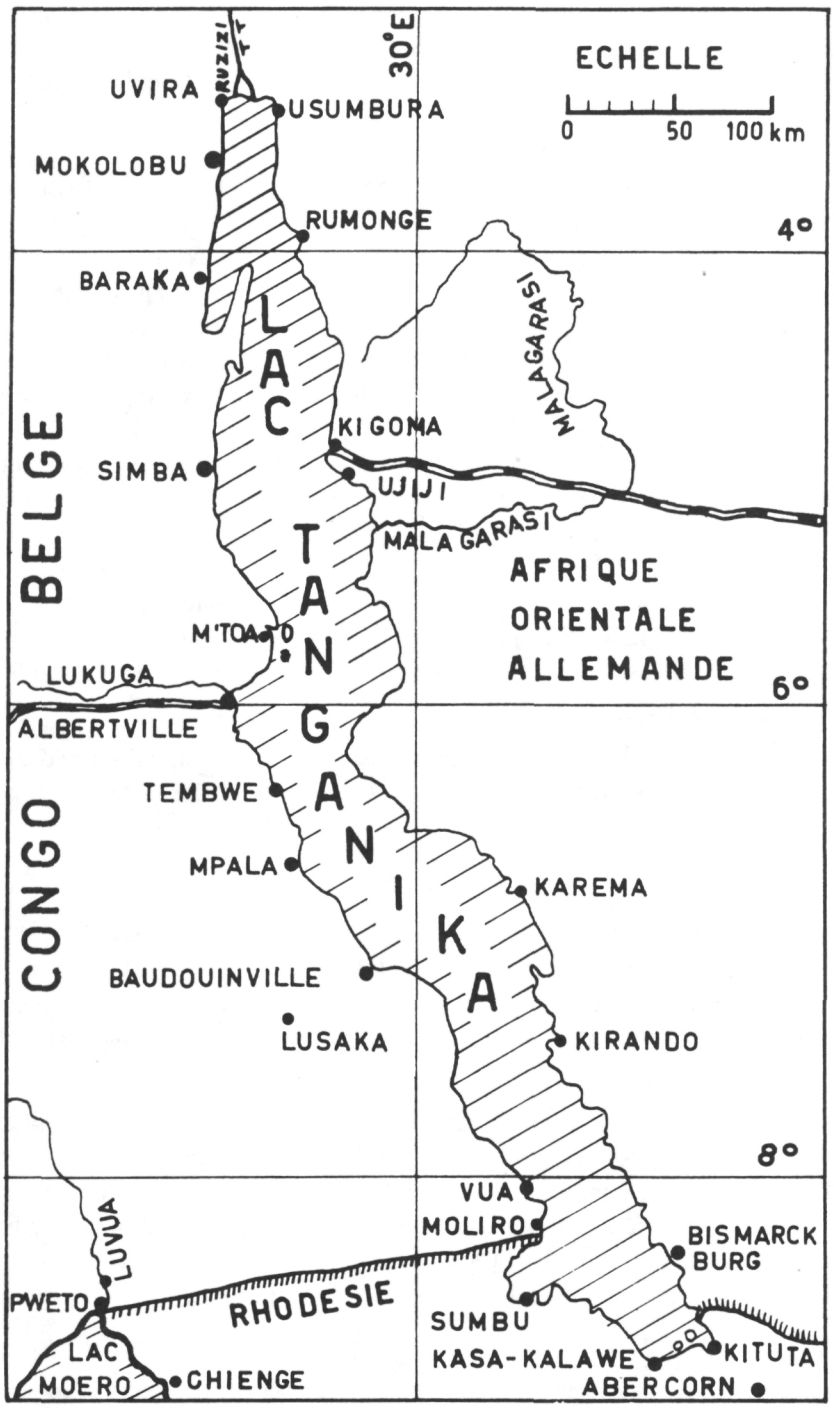
1° une offensive anglo-belge sur Bismarckburg, au départ d'Abercorn ;
2° une offensive sur Kisenyi et le Ruanda, éventuellement jusqu'à Usumbura, à partir du Kivu et du nord du Tanganika
3° défense des postes et points stratégiques de la frontière belge du Tanganika et de la Ruzizi.

Des mesures devaient être prises pour renforcer les effectifs de la Force Publique.

Le 23 février 1915, le général Tombeur était investi du commandement de l'ensemble des opérations à la frontière est du Congo, compte tenu de la situation sur le terrain, il organisa les troupes comme suit :

1° Un état-major principal ;
2° Un groupe sud, sous les ordres du major Olsen ;
3° Un groupe centre, ou du Tanganika, sous le commandement du major Stinglhamber ;
4° Un groupe Nord, sous les ordres du commissaire général Henry.

[73] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 141-151.
[74] *Ibid.*, t. 1, p. 154-156.



Carte 5. — Le lac Tanganika.

Le groupe du centre devait assurer la défense du Tanganika, coopérer au rétablissement d'une flotte et à la chasse aux vapeurs allemands.

Le groupe sud était chargé de l'invasion de la Colonie allemande par sa frontière rhodésienne, tandis que le groupe du nord avait pour mission d'envahir le Ruanda et de défendre la Ruzizi et le Kivu [75].

En face d'eux, les Allemands disposaient en août 1914 de 2350 Européens, alors que le cadre organique n'en comprenait que 216, cela grâce aux festivités pour l'inauguration du Tanganikabahn ; la troupe comptait 5200 askaris, portés à 11 000 environ en 1915 et un nombre triple de porteurs et d'auxiliaires, sans parler du service d'espionnage de la D.O.A.G.

Le blocus maritime avait isolé complètement la colonie allemande et rapidement leurs navires les plus importants à la côte furent détruits par les Anglais ou sabordés par les Allemands eux-mêmes. Leurs équipages et leur armement, surtout l'artillerie, furent récupérés. Le général autrichien Wahle, invité aux fêtes de l'inauguration du chemin de fer, fut investi du commandement occidental, tandis que le colonel von Lettow-Vorbeck, commandant en chef des opérations, se réservait le commandement oriental.

Le chemin de fer Kigoma-Dar-es-Salaam traversant toute leur colonie d'est en ouest constituait un grand atout pour les transports des Allemands [76].

Alors que les Belges ne disposaient plus de bateau sur le Tanganika, les Allemands avaient en ligne :

- le s/s «*Hedwig von Wissman*», vapeur à passagers de 60 t filant 8 nœuds, équipé de quatre canons de 37, récupérés sur le «*Möwe*», coulé à Dar-es-Salaam le 8 août, pour échapper aux Anglais ;
- deux pinasses à vapeur ;
- quelques barges ;
- le s/s «*Kingani*», un remorqueur devenu inutile à Dar-es-Salaam, démonté, transporté par chemin de fer et remonté à Kigoma ;
- radeau construit à Kigoma au moyen de grosses poutres de bois, armé de deux canons de 88, deux canons à tir rapide de 37 et quatre mitrailleuses, solution permettant de supporter une artillerie puissante.

En outre, ils avaient à l'achèvement à Kigoma un bateau de 500 t, le s/s «*Graf von Götzen*», capable de transporter 800 à 900 hommes.

De leur côté, au début des hostilités, les Anglais ne possédaient qu'un seul vieux bateau, le s/s «*Cecil Rhodes*», qui avait été détruit le 17 novembre 1914, lors de l'attaque des Allemands contre l'African Lakes à Kituta [77].

[75] *Ibid.*, t. 1, p. 173-181.

[76] MULLER E., Les troupes du Katanga, *op. cit.*, p. 9-10 ; LEDERER, A., La grande victoire aéronavale belge, Tanganika 1916, *Communic. de l'A.R.M.A.*, Anvers 1966, t. 18, p. 70.

[77] LEDERER, A., La grande victoire, *op. cit.*, p. 72-73.

Alors que les Allemands exploitaient déjà à Kigoma un port abrité avec magasins et ateliers, les Belges ne disposaient d'aucune installation semblable à la rive occidentale du Tanganika. Ils espéraient se servir de l'embouchure de la Lukuga, exutoire du Tanganika vers le Lualaba, pour mettre leurs bateaux à l'abri, mais le seuil rocheux à l'entrée ne permettait à leur steamer de n'y pénétrer qu'en période de hautes eaux du lac, et encore, lorsque la tempête soufflait du nord-est, elle soulevait des houles de 2 m d'amplitude, si bien qu'on risquait des dégâts à la coque.

Pendant des mois, le lieutenant de marine Goor essayait, avec l'aide d'un ouvrier carrier prêté par le C.F.L., de creuser une passe plus profonde de 8 m de large dans la barre rocheuse, mais ce travail avançait lentement.

En fait, depuis 1913, le C.F.L. se préoccupait de créer un port au terminus du troisième tronçon du chemin de fer sur le lac Tanganika ; le capitaine Mauritzen, du C.F.L., avait même consulté un bureau à Londres qui avait établi en août 1913 un devis estimatif des travaux, mais aucune décision n'avait été prise. Le C.F.L. avait commandé un bateau de 350 t à mettre en service sur le Tanganika lors de l'ouverture de la ligne de Dar-es-Salaam à Kigoma ; par suite de la guerre, les machines étaient restées sur le chantier Cockerill, à Hoboken, alors que la coque était en souffrance à Kabalo, dans l'attente de l'achèvement du rail jusqu'à Kalemie et de la décision de remontage et de commande de nouvelles machines en Europe [78].

Du côté belge, la défense de Kalemie avait été renforcée ; elle comptait 300 hommes et on y avait installé un canon Krupp de 155, deux canons Noordenfelt de 47 et une mitrailleuse.

Avec leurs unités, les Allemands opéraient des coups de main sur divers postes, ce qui obligeait les Belges à disperser leur défense.

Progressivement, la situation des Belges allait s'améliorer.

4. Préparation à l'offensive

Pendant que les Belges souffraient pour organiser le long du Tanganika les transports terrestres à dos d'hommes, les Allemands avaient encore renforcé leur situation en inaugurant le 17 novembre 1914 le s/s «*Graf von Götzen*», un cargo d'une capacité de 500 tonnes, armé d'un canon de 120, plus deux canons de 88 et trois mitrailleuses. Cette unité leur permettait le déplacement rapide des troupes et de l'approvisionnement, en utilisant en toute quiétude les eaux du lac.

Il était temps de réagir, d'autant plus que les gouvernements belge et anglais avaient décidé d'envahir l'Afrique-Orientale allemande à partir de la région du Kivu et de la frontière de l'Uganda. Depuis que les Anglais avaient renforcé leurs effectifs en Rhodésie, le retour vers le Kivu des troupes congolaises sous les ordres du major Olsen imposait des transports qui dureraient plusieurs mois [79].

[78] MOULAERT, G., Rapport concernant le port de Kalemie et de la base navale de la flottille alliée sur le lac Tanganika, *A.M.A.E.*, dossier F. P. 823, farde 1262, Kalemie, 4 janv. 1916.

[79] LEDERER, A., La grande victoire, *op. cit.*, p. 73-74.

En mars 1915, à l'arrivée du major Stinglhamber, le s/s «*Alexandre Delcommune*» était toujours en réparation à l'embouchure de la Lukuga. Le 3 juillet, ce bateau fut remis à flot et baptisé désormais le «*Vengeur*», mais ses machines n'étant toujours pas mises au point, il filait 5 nœuds seulement et il n'était encore équipé d'aucun armement. Plus tard, il fut doté de deux canons de 75, plus une mitrailleuse. Ses machines ayant été réglées, il naviguait à une vitesse de 6,5 nœuds.

Fin juin 1915, arrivait au Tanganika une chaloupe-canonnière de 10 t à moteur prélevée dans la flottille du Congo ; on l'avait armée d'un canon de 57 qui fut remplacé par un de 47, vu son manque de stabilité sur les eaux du lac ; familièrement, les Belges l'appelaient le «*mosselbak*». C'était une unité médiocre ; naviguant à 6,5 nœuds ; néanmoins, elle rendit de grands services grâce à la valeur de son équipage [80].

En novembre 1915, arrivait à Kalemie le petit croiseur, la «*Netta*», conçue par l'ingénieur Delsaux ; cette unité équipée de trois moteurs de 75 chevaux et à trois hélices, filait 18 nœuds ; son armement comportait un canon de 37 et une mitrailleuse. Ses moteurs avaient été mis au point à Léopoldville et sa coque était divisée en trois tronçons pour le transport ; son remontage ne donna guère de difficultés. La principale qualité de cette unité construite légèrement était sa vitesse ; elle fut lancée à Kalemie le 23 décembre 1915.

Mais il fallait absolument une base navale pour abriter lors des tempêtes le matériel flottant. Or, rien n'avait été fait car, en haut lieu, le gouvernement n'attachait pas une importance suffisante à la solution des problèmes techniques qu'il préférait résoudre successivement plutôt que simultanément. Or, en Afrique, les transports constituent un facteur essentiel de réussite.

La création de la base était d'autant plus urgente qu'on annonçait pour bientôt l'arrivée de canonnières anglaises. Le môle, dont la construction avait été entamée, ne constituait pas encore un abri suffisant [81].

En avril 1915, J. R. Lee, chasseur de gros gibier bien connu dans la région du lac, avait suggéré au gouvernement anglais de briser l'hégémonie allemande sur le Tanganika en y amenant des vedettes armées. L'Amirauté n'avait guère étudié cette idée audacieuse, mais elle coïncidait avec une suggestion du «War Office». Lee proposait d'amener des unités légères à travers l'Afrique en les acheminant via Le Cap.

Cette entreprise fut décidée et confiée au capitaine de frégate Spicer Simson qui avait déjà vécu en Gambie et dans d'autres pays africains.

L'expédition qui comportait vingt-huit Britanniques emportait deux solides canots à moteur à coque en bois, mesurant 13 m de long et pesant 4,5 t chacun. Ces unités, appelées «*Mimi*» et «*Toutou*», avaient été commandées pour un pareil usage par un gouvernement étranger et avaient été essayées sur la Tamise. Leurs faibles

[80] Tombeur, Ch., Rapport sur les opérations de l'offensive belge dans l'Est africain allemand, avril-sept. 1916, *A.M.A.E.*, dossier F.P. 2670bis, farde 1132, p. 8-11.

[81] Jadot, O., Rapport sur les travaux à la base navale, papiers Moulaert, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 50.12, doc. 2.21/18 ; Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 247-248.

dimensions et la légèreté de leur construction imposaient un armement léger, un canon de 47 et une mitrailleuse.

Le 12 juin 1915, les deux canots et les équipages quittaient l'Angleterre pour arriver au Cap après trois semaines. Leur expédition était tenue secrète.

La première partie du voyage en Afrique s'accomplissait en chemin de fer, via Bulawayo et Livingstone, jusqu'à Elisabethville où l'on venait d'entamer, à la veille de la guerre, la construction du chemin de fer du Katanga, qui faisait partie du rêve de l'époque victorienne, le rail continu du Cap au Caire. Quelques dizaines de kilomètres au nord d'Elisabethville, les unités avaient encore à parcourir quelque cinq cents kilomètres à travers la jungle pour parvenir au Lualaba sur lequel elles seraient acheminées après 565 km jusqu'à Kabalo, pour emprunter ensuite le troisième tronçon du chemin de fer des Grands Lacs, de 273 km de longueur, afin d'être rendues à Kalemie, au Tanganika.

Le parcours à travers la brousse passait par des montagnes culminant à près de 2000 m de hauteur. Le voyage terrestre fut divisé en sections de 80 km environ, un dépôt étant organisé à la fin de chaque section avec approvisionnements et où l'on pouvait se reposer et reprendre des forces.

Les bateaux reposaient sur des remorques spéciales tirées par des locomobiles. Sur la majeure partie du parcours, il n'existait aucun sentier et des ponts de fortune durent être construits pour franchir les ravins et les torrents. L'avance était lente car il fallait tailler le chemin à la hache et à la machette. La seule force des locomobiles était parfois insuffisante pour gravir certaines collines à forte pente ; on ajoutait alors un attelage de bœufs et les Africains étaient réquisitionnés pour pousser les remorques et tout cela dans une chaleur suffocante.

Certains doutaient du succès de l'entreprise ; c'était sans compter avec l'esprit plein de ressources de Spicer Simson. Lorsque la pente était trop forte pour être vaincue, il se servit de troncs d'arbres comme poulies fixes et il arriva à bout de tous les obstacles.

Six semaines après le débarquement au Cap, le plateau du Biano était franchi. La descente vers le Lualaba posait également des problèmes. Le long de ravins escarpés et de précipices, plusieurs fois, les chariots évitèrent de peu la culbute. Tous poussèrent un ouf de soulagement lorsque le convoi se retrouva dans la plaine. Mais alors il fallut avancer à marche forcée pour éviter de trop souffrir de la pénurie d'eau, tant pour les hommes que pour les locomobiles. Ils avaient cependant l'impression d'être revenus dans un pays civilisé, d'autant plus que quinze kilomètres avant Bukama, sur le Lualaba, ils purent s'embarquer sur un train léger d'une portion du chemin de fer du Katanga dont la construction avait été entamée par les deux extrémités à la fois.

L'expédition parcourut 656 kilomètres de rivière sur un bateau à fond plat. Plusieurs fois, le convoi s'échoua sur des bancs de sable avant d'être rendu à Kabalo. En cette localité, hommes et matériel furent transbordés sur le troisième tronçon du chemin de fer des Grands Lacs ; après un parcours de 273 km sur la section achevée

fin avril 1915 avec des ponts provisoires, ils arrivèrent à Kalemie, sur le Tanganika, le 22 octobre 1915 [82].

Le major Stinglhamber avait envoyé le lieutenant Goor à Kabalo pour accueillir Spicer Simson dès son arrivée et l'accompagner pendant le voyage jusqu'à Kalemie. Là, l'officier anglais marqua son désapointement de ne pas y trouver une base organisée avec des ouvrages abritant les bateaux contre la houle en cas de tempête. Il menaça, si un ouvrage n'était pas construit rapidement, de se retirer à Vua, seul port naturel à la rive belge, où même de s'installer à la côte rhodésienne au sud du Tanganika. L'acheminement du matériel anglais assurant la présence de la Royal Navy au centre de l'Afrique avait duré cinq mois [83]. Le mécontentement de Spicer Simson était d'autant plus vif qu'on lui avait affirmé au Hâvre qu'il y avait toujours à la Lukuga un muillage de 1,50 m, alors qu'il n'y en avait que la moitié [84].

Pendant le voyage des bateaux anglais, les Belges ne disposaient que de leurs deux petites unités, le s/s «*Vengeur*» et la chaloupe canonnière ; par suite de leur infériorité en armement et en vitesse, ils ne pouvaient s'éloigner de la côte ouest du lac. Grâce à leur attitude décidée, ils empêchaient les coups de main ennemis au moyen de petits groupes débarqués en vue d'opérer des sabotages. À partir de juillet, la flotte allemande était assez active et bombarda plusieurs postes belges. Cependant, l'artillerie terrestre et celle embarquée l'obligeaient à se tenir à distance respectueuse de la rive belge, ce qui évita bien des perturbations dans le transfert des troupes congolaises de Rhodésie vers le Kivu.

À la fin de 1915, les Allemands commençaient à s'inquiéter du renforcement possible de la flotte alliée sur le Tanganika ; ils avaient capté certains messages faits par T.S.F. et puis les espions de la D.O.A.G. les renseignaient sur l'arrivée des canonnières anglaises [85].

Devant le manque de décision du gouvernement qui, en juillet 1915, abandonnait l'idée du montage du s/s «*Baron Dhanis*», le major Stinglhamber, estimant qu'il fallait un tonnage suffisant pour reprendre la maîtrise sur le Tanganika, envisagea de faire acheminer jusqu'au lac le s/w «*Prince Léopold*» de la Société des Pétroles. Cependant, son démontage à Stanleyville, son transport jusqu'à Kalemie et son remontage dureraient autant de temps que la mise en service du s/s «*Baron Dhanis*». On parlait même de faire venir un sous-marin au Tanganika. Finalement, on ne retint ni l'une ni l'autre idée. On semblait renoncer à la maîtrise du Tanganika [86].

On remarquait que, depuis les sorties décidées de la chaloupe canonnière, les Allemands devenaient plus prudents, car ils avaient connu une cuisante déception. Le

[82] Gardner Brian, German East. *The story of the first world war in East Africa*, Londres, 1963, p. 63-67 et 134.

[83] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 245.

[84] Stinglhamber, G. à Tombeur, Ch., *A.M.A.E.* dossier 2670bis, farde opérations navales, lac Tanganika, camp Km 261, 10 nov. 1915, doc. a/

[85] Leconte, L., Les ancêtres, *op. cit.*, p. 314-315 ; Gardner Brian, German East, *op. cit.*, p. 67 et 134.

[86] Tombeur, Ch., Rapport sur les opérations, *op. cit.*, p. 8-11.

17 décembre 1915, le lieutenant de vaisseau Rosenthal, commandant du s/s «*Hedwig von Wissman*», était venu faire une reconnaissance à la rive belge ; il fut capturé par les Belges et fait prisonnier. Les Belges devenaient d'autant plus audacieux que les Allemands commettaient la bévue d'envoyer leurs unités de reconnaissance isolément [87].

L'arrivée de la Naval African Expedition modifia complètement la conception de certaines autorités belges et Kalemie, qui s'appellerait désormais Albertville, allait acquérir de l'importance.

Le commander Spicer Simson exigea la construction d'un port artificiel à la Kalemie. Le commandant du génie, Odon Jadot, se fit fort de construire en un court délai un port capable d'abriter toutes les unités prévues. Il dressa un croquis comportant un môle sud incurvé, prolongé en ligne droite et un môle nord protégeant le plan d'eau des vents d'est. Il conçut un slipway de 20 m de large, formant un angle de 30° avec le môle nord. L'axe de la cale ainsi déterminé fait environ 30° avec l'axe du pier. À 10 mètres au Nord et 10 mètres au Sud on trace l'axe des digues d'enrochements et la construction de ces digues est commencée le 3 mars.

On avait d'abord prévu une distance de 2 m. entre les lignes successives de pilots. Cela donnait environ 120 pilots.

Vu le poids de la coque et la suppression, en cours de montage, de 1 ou 2 séries de tins, la distance fut portée à 1 m.50. Cela fait 200 pilots à battre. Les 4 premiers pilotis (étrave) ont été battus le 8 mars à la sonnette avec mouton de 250 kilos-fiche moyenne 3 m.

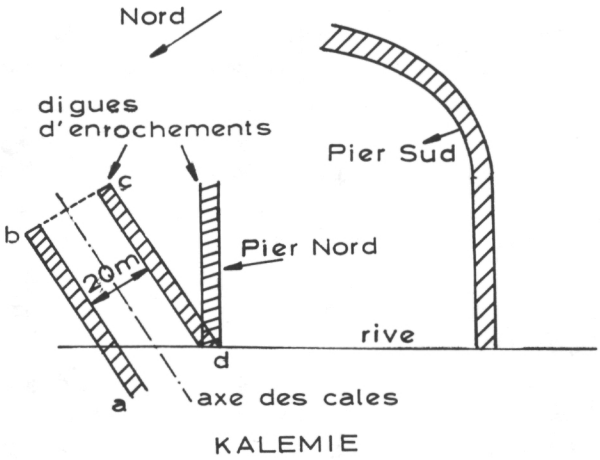


Fig. 1. – Plan du port de Kalemie.

ab et cd : digues d'enrochements dont les axes sont distants de 20 mètres.
bc : palplanches destinées à protéger l'étambot et la coque contre les vagues venant du Nord Est.

[87] MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 34.

Il faudra environ un mois pour construire les cales de montage et celle de lancement (battre 200 pilots – placer chapeaux – longrines et tins – faire les disques d'enrochement – palplanches et remblais).

Pour donner une idée de l'importance de l'ouvrage : la quille à l'étrave sera à 3,50 m. au-dessus du sol de la rive et l'extrémité de l'étrave sera à plus de 9 m.

Il est probable que l'étrave et les premières varangues pourront être posées avant l'achèvement de la construction de la cale.

Monsieur Wall sera chargé de la direction du montage proprement dit.

Il a été demandé 10 chaudronniers et ajusteurs monteurs à Léo, 60 riveurs noirs avec 40 aides et outillage – 10 forges portatives. Commencés le 15 novembre, les travaux furent achevés le 24 décembre 1915, de façon à lancer le jour même les deux vedettes anglaises. Dès leur arrivée, elles avaient été placées sur une voie de lancement et cachées des vues ennemies, à l'abri d'une digue provisoire. Dans la suite, les môles durent être surélevés de deux mètres pour offrir un abri sûr par gros temps.

La Noël 1915 fut l'occasion d'un repos bien mérité [88].

5. Escarmouches sur le Tanganika

Désormais, les alliés disposaient de cinq unités sur le lac et Spicer Simson avait été investi du commandement de cette flottille à utiliser en concertation avec les Belges. Aucun plan d'action n'avait encore été arrêté entre le major Stinglhamber et le commander Spicer Simson, lorsqu'une occasion se présenta le 26 décembre 1915. Ce jour-là, le s/s «*Kingani*» fut signalé au nord de la Lukuga. Bien que ne possédant pas encore la maîtrise du Tanganika, la flottille alliée devenait une arme importante grâce à la vitesse de la «*Netta*» et des deux vedettes anglaises «*Mimi*» et «*Toutou*», à la compétence du personnel britannique et, surtout, de son chef, Spicer Simson, et de ses artilleurs.

Le lieutenant Goor avisa le commander Spicer Simson de l'approche du s/s «*Kingani*» qui se trouvait au nord de la Lukuga et il lui expliqua qu'il userait de la tactique usuelle, longer la côte en se dirigeant vers le sud et attaquer le s/s «*Kingani*» lorsque le bateau allemand serait suffisamment proche. Goor acceptait de se mettre sous les ordres de Spicer Simson si celui-ci décidait de sortir avec ses deux vedettes, dont les moteurs n'avaient pas encore été essayés.

Sans promettre formellement de participer à l'action, l'Anglais s'engagea, si possible, à sortir ses vedettes et demanda que les tirs soient dirigés en évitant de toucher les œuvres vives du s/s «*Kingani*», de façon à s'emparer de l'unité à flot.

La chaloupe canonnière, accompagnée de la «*Netta*», afin de créer l'effet de surprise par la vitesse de cette unité dont les Allemands ignoraient l'existence, longea la rive en direction du sud. Lorsque le s/s «*Kingani*» n'était plus qu'à 2500 m, Goor hissa les couleurs et passa à l'attaque. Surpris par l'action de deux unités, dont une

[88] TOMBEUR, Ch., Rapport sur les opérations, *op. cit.*, p. 15-17.

très rapide, le s/s «*Kingani*» changea de cap pour regagner la rive orientale et retourner à Kigoma. Mais les m/b «*Mimi*» et «*Toutou*», partis une heure après les bateaux belges, coupaient la route de retraite du bateau allemand.

À la surprise des alliés, après un quart d'heure de combat, les Allemands amenèrent leurs couleurs et hissèrent un drapeau blanc. Le commandant de l'unité ainsi que deux servants d'artillerie avaient été tués ; de plus, un obus avait percé la coque qui prenait eau.

Le «*Mimi*», ébranlé par le tir de son canon de 54, prenait eau et rentra d'urgence à la base de Kalemie ; le «*Toutou*» et la chaloupe canonnière escortèrent le s/s «*Kingani*» qui sombra dans les eaux peu profondes du port de Lukuga. Le bateau allemand fut renfloué et put reprendre du service sous pavillon britannique et sous le nom de «*Fifi*» [89].

Depuis l'arrivée du major Stinglhamber à la Lukuga le 12 février 1915, la situation avait déjà bien évolué à la rive occidentale du lac. Au début, il disposait d'une force de 1200 hommes, 18 canons et 12 mitrailleuses ; elles furent renforcées par 1100 hommes venus de l'intérieur de la colonie belge. Il avait organisé des centres de résistance notamment à Uvira et Baraka, au nord, à Toa-Lukuga et Kalemie, au centre, et à Pala et Vua, au sud, défendus respectivement par les 7e, 4e et 5e bataillons ; des patrouilles circulaient entre ces centres pour éloigner les unités de reconnaissance ennemies et empêcher les débarquements de commandos. Il avait mis sur pied une réserve de secteur au km 216 et une réserve générale, constituée par le 6e bataillon, au km 235.

Le major Stinglhamber avait également fait hâter l'achèvement du troisième tronçon du C.F.L., Kabalo-Kalemie, ce qui avait permis d'amener en juin 1915 au Tanganika la chaloupe canonnière. Toutefois, à cause des ponts provisoires en bois, les charges admises sur ce tronçon ne pouvaient dépasser 11 tonnes.

Disposant d'une section du génie forte de 150 hommes, il avait établi les plates-formes pour deux canons de 160 et une batterie de 75 pour la défense de la base navale. En accord avec Odon Jadot et Spicer Simson, les travaux de la base navale à la Lukuga étaient abandonnés ; tout l'effort était reporté à la Kalemie, dont les môles devaient encore être surélevés et le môle sud prolongé de façon à mettre à l'abri toute la flotte, y compris le s/s «*Baron Dhanis*» après son montage. Pour activer les travaux, au lieu de tirer les blocs de pierre de 500 kg de la barre à l'entrée de la Lukuga, comme le faisait le lieutenant Goor, Spicer Simson les fit prélever d'une falaise bordant le lac. Stinglhamber avait également fait installer une ligne téléphonique entre la base de Kalemie et celle de Lukuga ; il organisa le service médical et fit ériger un hôpital au km 259, soit à 14 km de la base de Kalemie.

Cependant, comme on avait déjà perdu près d'un an pour le montage de la coque du s/s «*Baron Dhanis*», on en revint à une idée autrefois soulevée par le général Tombeur, l'utilisation d'hydravions ; il en sera question dans le chapitre suivant [90].

[89] Leconte, L., Les ancêtres, *op. cit.*, p. 315-317.
[90] Tombeur, Ch., Rapport sur les opérations, *op. cit.*, p. 4-19.

Quelques jours après la prise du s/s «*Kingani*», une déconvenue attendait nos marins par suite de l'abri insuffisant offert par les môles construits hâtivement. Le 1er janvier 1916, par tempête sud-est, la «*Netta*» fut jetée à la rive et subit des dégâts ; une hélice et un support d'arbre d'hélice furent brisés. Il fallut tirer le bateau sur un slip de fortune et, à l'atelier de Kindu, on réussit à couler un nouveau support d'arbre à partir de la pièce brisée comme modèle. Cette unité qui était armée d'un canon de 37 et d'une mitrailleuse, fut équipée ultérieurement, à la demande du commandant des troupes rhodésiennes, d'une carcasse de lance-torpilles [90].

Ayant fait une démonstration de sa puissance de feu, jointe à sa vitesse, la «*Netta*» devint une épouvante pour les Allemands, au point que le s/s «*Graf von Götzen*», à partir de mars, ne quittait plus guère sa base de Kigoma [91].

Le succès remporté contre le s/s «*Kingani*» permit de réduire la garde de deux bataillons et Spicer Simson estimait que désormais les alliés avaient la maîtrise du lac ; cependant, ses sentiments furent tempérés lorsqu'une tempête du 14 janvier mit temporairement hors service les m/b «*Vengeur*», «*Netta*» et «*Toutou*» et après qu'il eut observé aux jumelles l'armement du s/s «*Graf von Götzen*» [92].

Le major Stinglhamber s'étant épuisé à la besogne tomba malade et dut rentrer en Europe pour rétablir sa santé. Avant son départ, avec le commander Spicer Simson, il avait encore réclamé du gouvernement l'ordre de remonter le s/s «*Baron Dhanis*» sur la cale de Kalemie.

Le major Declercq, qui assurait l'interim du commandant du groupe du Tanganika, entrevoyait déjà la possibilité de se servir des transports lacustres ; il réquisitionna deux barges de 70 t du bief Ponthierville-Kindu en vue de les faire naviguer sur le Tanganika.

Le 6 février, un bateau allemand avait réussi à échapper aux petites unités alliées qui n'osaient s'aventurer trop au large, vu leur petite taille. Une nouvelle alerte était donnée le 9 février 1916, lorsque le s/s «*Hedwig von Wissmann*» était signalé en face de Toa. Spicer Simson s'élança à l'attaque à la tête des unités valides de la flottille, le «*Fifi*», le «*Mimi*», la chaloupe canonnière et une vedette. Les «*Fifi*» et «*Mimi*» augmentant leur vitesse attaquèrent le bateau allemand qui, après un quart d'heure de combat, était abandonné par l'équipage et s'engloutissait dans les flots. Il restait aux Allemands le seul s/s «*Graf von Götzen*» [93].

Cependant, ces derniers, depuis la perte du s/s «*Kingani*», avaient démonté les remorqueurs «*Wami*» de 60 t et «*Adjutant*» de 150 t, inutilisés à Dar-es-Salaam et les remontaient sur le slipway de Kigoma.

[91] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 247-248.

[92] Tombeuer, Ch., Rapport sur les opérations, *op. cit.*, p. 20-26.

[93] Tombeur, Ch., La campagne belge en Afrique orientale allemande, *A.M.A.E.*, farde A, 262/6, p. 56-60 ; Simson, Spicer, à Moulaert, G., rapport sur la destruction du «*Hedwig von Wissmann*», *arch. M.R.A.C.*, collect. 50.12, Kalemie, 10 février. 1916, pièce 2.21/6.

6. La grande victoire aéronavale

Pour obtenir la maîtrise du Tanganika, il fallait disposer d'une flotte d'un tonnage supérieur à celle de l'adversaire. L'ordre de monter la coque du s/s «*Baron Dhanis*» parvint à Lukuga seulement le 13 janvier 1916 ; or, plusieurs mois étaient nécessaires pour achever cette unité ; encore fallait-il disposer des moyens. Il fallut commander au C.F.L. le bois pour la cale ; une partie arriva sur place le 13 février et le solde seulement le 16 mars, en provenance de la scierie de Stanleyville [94].

Dès le mois de janvier, Spicer Simson entrevoyait aussi la possibilité d'organiser des transports par le lac.

Le lieutenant-colonel Moulaert, désigné pour remplacer le major Stinglhamber, arriva à Lukuga le 28 février 1916. En cours de voyage, il avait rencontré, entre Kabalo et Kongolo, le commander Spicer Simson accompagné du lieutenant Goor. Ces deux officiers descendaient à Léopoldville pour choisir un bateau à remonter à Lukuga. Moulaert objecta le délai excessif de pareille entreprise et le besoin de tonnage sur le bief moyen, mais il signala l'existence à Boma du bateau consulaire britannique, le «*Saint Georges*». Finalement, seul ce dernier fut amené au Tanganika, ainsi que le remorqueur I bis venant de Léopoldville avec une barge de 70 t.

Le lieutenant Wainright, remplaçant Simson pendant son voyage, avait reçu interdiction d'exécuter toute opération vers le nord au delà de Simba, ni d'attaquer le s/s «*Graf von Götzen*» [95].

La mission du groupe du Tanganika restait inchangée, mais pour conquérir plus rapidement la maîtrise du lac, il fallait en revenir à l'idée émise par le général Tombeur, l'aviation. Heureusement, dans ce domaine, on n'était pas resté inactif. C'était pourtant une idée audacieuse, car jamais un avion n'avait encore volé à l'équateur à 780 m d'altitude. Les Belges avaient bien à leur actif deux des premiers vols d'avions effectués en Afrique, mais c'était beaucoup plus au nord et quasi au niveau de la mer. En 1909, Jan Olieslagers volait à Oran et le baron de Caters au Caire [96].

Lorsque le commandant de Bueger fut appelé au Hâvre, le 21 novembre 1915, pour connaître si des hydravions pouvaient être utilisables au Tanganika pour prendre aux Allemands la maîtrise du lac, alors qu'ils possédaient une flotte considérable par rapport à celle des Belges, la réponse fut affirmative. Grâce au concours de l'Amirauté anglaise, le personnel et le matériel étaient prêts dès le 4 janvier 1916. Les Anglais cédèrent la plus grande partie du matériel, dont quatre hydravions Sunbeam short de 150 HP et procédèrent à leur emballage et à leur embarquement [97].

[94] TOMBEUR, Ch., Rapport sur les opérations, *op. cit.*, p. 20-26.

[95] TOMBEUR, Ch., Rapport général sur les opérations et travaux au lac Tanganika pendant la campagne 1914-1915-1916, *arch. M.R.A.C.*, papiers Moulaert, doc. 50.12, doc. 2.21/14, p. 12-13.

[96] WYBAUW, J., *La Sabena en Afrique*, Compte rendu des journées d'études des transports au Congo belge, Bruxelles, 5-6 oct. 1956, p. 78.

[97] De Bueger à Coucke, Rapport sur le travail de l'escadrille d'hydroplanes au Tanganika, *arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, Toa, 4 oct. 1916, pièce 2.21/13.

En cours de voyage, les aviateurs vécurent un drame en mer à bord du s/s «*Anversville*», de la Compagnie Belge Maritime du Congo. Alors que le navire se trouvait au sud du golfe de Gascogne, à 90 km des côtes, le feu prit, par malveillance d'un membre de l'équipage, aux fûts d'essence chargés en pontée à l'arrière. L'expédition de Bueger emportait 70 000 litres d'essence en fûts de 25 litres, en vue du portage en Afrique.

L'incendie éclata au moment où tous les passagers de 1ere et de 2e classe prenaient leur repas. L'alerte fut donnée par une malade affolée criant «Tout l'arrière flambe». Le commandant de Bueger se précipita sur le pont ; voyant l'ampleur du désastre et, pour tranquiliser les passagers, il vint se remettre à table et acheva son repas, attendant l'ordre de sauter dans les canots. Seuls, les membres de son équipe furent mis au courant et travaillaient à sauver ce qui pouvait l'être et à précipiter à la mer les fûts en feu. Après avoir tranquilisé les passagers, revenant sur le pont, de Bueger se rendit compte qu'on pouvait lutter contre le feu, et, avec une ardeur farouche, après six heures de travail, l'incendie fut maîtrisé et le navire sauvé.

C'était à l'initiative de deux marins de la Royal Navy que surgit l'idée de retirer du brasier les bidons brûlants et de jeter à la mer ceux en feu. Protégés par des linges mouillés arrosés par le jet d'une lance, les Belges purent arracher au feu des centaines de bidons brûlants. C'était hallucinant ; les flammes s'élevaient à grande hauteur et, à tout instant, des bidons sautaient ; de Bueger ne put assister à la fin de l'incendie ; un fût en feu lui sauta dans les mains et le fit flamber comme une torche. Immédiatement, il fut aspergé par une lance et il en sortit avec des brûlures au cou et à l'oreille gauche, mais il avait été trop choqué pour continuer le travail.

Il proposa pour une médaille ceux qui s'étaient distingués au cours de cet incident ; c'étaient les officiers Behaege, Orta (futur directeur général de la Sabena) et Castiau, les sous-officiers Franjon et Klauwaert, ainsi que les deux matelots anglais.

On avait eu chaud, mais le navire et les hydravions étaient sauvés [98]. Le s/s «*Anversville*» était à Boma le 2 février et à Matadi le 4. De Bueger quitta le port le 7 pour Léopoldville, laissant aux lieutenants Russchart, Orta et Castiau le soin de trier les colis et de donner les ordres d'expédition. Un retard inexplicable du chemin de fer provoqua une attente de 17 jours à Matadi. Le 7 mars, au passage à Stanleyville, de Bueger commanda à la scierie du C.F.L. les bois pour construire le plancher de 200 m^2 du plan incliné nécessaire pour le montage et la mise à l'eau des hydravions, tandis que le lieutenant Colignon et un mécanicien restaient dans ce poste pour surveiller le transbordement sur les wagons du C.F.L. du matériel demeuré en souffrance dans le Bas-Congo. Le voyage jusqu'à Albertville fut rapide ; partout, le transbordement ne dura que 48 heures, alors qu'il avait fallu attendre 18 jours à Léopoldville. Le 1er avril, de Bueger, Behaege et Poncelet étaient arrivés à Albertville.

Sur place, ils constatèrent de visu que le site de la base navale ne pouvait convenir pour le lancement et l'amerrissage des hydravions à cause de l'amplitude de

[98] De Bueger à Coucke, *A.M.A.E.*, dossier 824, farde 126, Ténériffe, 15 janv. 1916, annexe doc. 127.

la houle qui pouvait atteindre 2 m. De Bueger dut rechercher un nouvel emplacement au nord de la base navale, car il fallait que la distance de Kigoma demeurât inférieure à 120 km.

Le lieutenant-colonel Moulaert envoya de Bueger en compagnie d'Odon Jadot, commandant du génie, à la recherche d'un nouvel emplacement. Il fut trouvé le 6 avril à Toa, 32 km au nord d'Albertville ; là, existait le lac Tongwe qui convenait parfaitement et qu'il fallait relier au Tanganika en creusant un chenal.

Dès le 9 avril, le débroussaillement de l'aire du camp des aviateurs commençait ; il comportait les maisons du personnel, un bureau, les ateliers, quatre hangars, un magasin, etc.... Il fallut procéder au transport du matériel d'Albertville à Toa, soit environ 500 tonnes, plus 50 000 l d'essence, 2000 l d'huile, 250 bombes de 65 lbs, 750 bombes de 16 lbs, quatre mitrailleuses, 30 000 cartouches et le matériel de T.S.F. Du 29 avril au 17 mai, le canal de liaison du lac Tongwe au Tanganika était creusé.

Les transports se faisaient de nuit pour ne pas éveiller l'attention de l'ennemi et par temps calme, pour éviter la perte de matériel. En effet, on ne disposait que du s/s «*Vengeur*», de la canonnière «*Fifi*» et des m/b «*Mimi*» et «*Toutou*». Si le premier bateau transportait 14 tonnes, les trois autres ne prenaient aucun chargement, mais remorquaient des baleinières. On ne disposait d'aucun moyen mécanique de manutention, alors qu'on comptait trois manutentions entre Albertville et le camp des aviateurs.

Le 1er juin 1916, tous les transports étaient accomplis, les constructions terminées et deux hydravions prêts au travail. Les aviateurs avaient reçu toute l'aide possible de Moulaert et d'Odon Jadot [99].

Le 2 juin, au cours d'essais, l'appareil du lieutenant Orta tomba à l'eau à la suite d'une panne de moteur et se brisa.

Après des essais de lancé de bombes, l'attaque du s/s «*Graf von Götzen*» fut décidée pour le 6 juin 1916. Ce jour là, le temps était trop calme pour que l'hydravion prenne son envol. Le lendemain, par vent modéré de face, le lieutenant Behaeghe, avec Colignon comme observateur-bombardier, partit pour Kigoma à 17h15 avec deux bombes de 65 lbs. Le s/s «*Vengeur*» avait été envoyé par sécurité à mi-chemin entre Toa et Kigoma. L'appareil n'étant pas de retour le lendemain, une vive inquiétude règnait au camp des aviateurs jusqu'à huit heures du matin lorsqu'on aperçut le s/s «*Vengeur*» remorquant l'hydravion. Ce dernier avait dû amerrir à 35 km du but ; suite à une rupture de purgeur, le moteur s'était arrêté et le s/s «*Vengeur*» remorqua l'appareil pendant dix heures pour revenir à Toa.

Le 10 juin, un deuxième raid était décidé ; l'hydravion partit à 17 h15 et lorsqu'il était à cinq kilomètres de distance, le canon arrière du s/s «*Graf von Götzen*» ouvrit le feu. Descendant jusqu'à 200 m au dessus du navire allemand, malgré le feu intense, il lâcha une bombe qui toucha le s/s «*Graf von Götzen*» ; elle avait dû provoquer des

[99] de Bueger, Rapport sur le travail, *op. cit.* ; Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 175, 248-249 et 347-349.

dégâts importants, car les tirs cessèrent et on vit s'élever les fumées d'un incendie. La seconde bombe tomba à 10 m d'une allège.

L'hydravion avait reçu plusieurs impacts et, sur le chemin du retour, à 25 km de Kigoma, le moteur encourut la même panne que lors du premier raid ; l'appareil fut forcé d'amerrir. Cette fois, le s/s «*Vengeur*» se trouvait beaucoup plus loin et ne rejoignit l'hydravion qu'après deux heures d'attente. On constata une vingtaine d'impacts et lorsque le bateau arriva près de l'hydravion, ce dernier était sur le point de sombrer. Les deux aviateurs avaient tiré douze fusées d'alerte avant l'arrivée des secours. Ils furent cités à l'ordre du jour des Troupes du Tanganika pour leur exploit.

Les ateliers du C.F.L. à Kindu réalisèrent de nouveaux bouchons purgeurs mettant désormais les moteurs à l'abri des pannes.

L'appareil brisé le 2 juin fut réparé grâce au travail acharné d'Orta et, le 25 juin, un troisième hydravion était mis à flot.

Pendant ce temps, l'atelier de photo était achevé et, grâce au lieutenant Castiau, l'appareil téléphotographique donnait des résultats remarquables. Le 9 juillet, cet officier, avec Orta, fit une reconnaissance photographique de Kigoma ; elle permit d'observer que le remorqueur «*Adjutant*», que les Allemands avaient démonté à Dar-es-Salaam, était détruit par le feu, sur le slipway de Kigoma, cette ville étant en cours d'évacuation.

Depuis le 10 juin 1916, les Belges étaient maîtres absolus sur le lac Tanganika, les Allemands n'y disposant plus d'aucune unité, hormis quelques pirogues et l'un ou l'autre dhow.

Pendant que les aviateurs organisaient leur base, du côté de la marine, on n'était pas resté inactif. Les travaux entrepris et l'achèvement des môles, la gare de Kalemie et les magasins de transit, le chantier naval et les ateliers avançaient bien.

La cale de montage du «*Baron Dhanis*» avait été entamée le 28 février et achevée le 15 avril.

L'outillage des ateliers fut réquisitionné de partout, car on partait de rien. le montage du remorqueur en provenance du bief moyen avait débuté le 21 mai et son lancement avait eu lieu le 25 juin. Il fut mis en service le 17 juillet sous le nom de «*Tanganika*» [100].

La barge de 70 tonnes fut amenée à Kindu le 29 janvier 1916, tirée sur slip le 30 janvier et sectionnée en six tronçons par Wall, aidé de quatre monteurs ; le découpage avait été conçu pour passer les ponts de chemin de fer. Le 10 février, deux tronçons partaient déjà pour Albertville. Début mars, les six tronçons étaient réunis, mais il fallut renforcer la structure interne pour résister sur la houle du lac ; la barge fut baptisée du nom de «*Kigali*» et lancée sur le lac le 20 mai 1916.

Remorquée par le s/s «*Vengeur*», elle jouera un grand rôle dans la suite pour amener à Kigoma le matériel de remise en ordre du Tanganikabahn [101].

[100] MOULAERT, G., Développement de la flottille belge, garde du lac, défense de la base navale, *arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, pièce 2.21/14, p. 17 et suiv.

[101] Jadot, O. à Moulaert, G., démontage de la barge de 70 t., *arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, doc. 2.21/18.

La quille du s/s «*Baron Dhanis*» avait été posée le 24 avril et son lancement eut lieu le 24 août 1916. Sa mise en service n'eut lieu qu'en novembre ; le retard était dû à l'arrivée tardive des paliers, des chaînes et des ancres. Alors qu'on avait demandé pour ce montage 60 riveurs et 10 Européens, on ne reçut que 35 riveurs et aucun renfort d'Européens. Le lieutenant Goor réussit à recevoir une aide du C.F.L., du B.C.K. et du C.F.K.

En l'absence d'outillage, certains travaux avaient été exécutés aux ateliers de Kabalo et de Kindu. Sur le troisième tronçon du C.F.L., les transports étaient ralentis à cause des ponts provisoires en bois qui n'admettaient pas de charges supérieures à 11 tonnes [102].

Spicer Simson était de retour à Lukuga le 12 mai et le 17 mai 1916, la flotte anglaise de la NAE ne participa plus à l'action offensive avec les Belges. Son chef, le commander Spicer Simson se retira avec ses bateaux à Kituta, à la côte de la Rhodésie, suite à un différent avec le lieutenant-colonel Moulaert. Spicer Simson, le chef de la flottille alliée, estimait ne pas devoir discuter des actions navales à entreprendre avec Moulaert, chef du groupement du Tanganika, alors qu'il était prévu une concertation entre les titulaires de ces deux fonctions. Moulaert, une forte personnalité, n'avait pu accepter cette situation [103].

Entre ces deux hommes règnait une certaine tension. L'Anglais avait proposé que l'entrée du port de Kalemie fût orientée au sud-est alors que Moulaert proposa l'orientation nord-est et eut gain de cause. De même que pour construire le pier, alors que Simson fit prendre des blocs de 500 kg d'une falaise le long du Tanganika, Moulaert fit acheminer au rythme de 10 wagons par jour pendant 20 jours les déblais du creusement de la tranchée du km 240 de la voie du C.F.L. [104].

On pourrait se demander si l'officier anglais désirait offrir ses services pour la lutte sur le lac Nyassa qui formait la frontière entre la Rhodésie et l'Afrique-Orientale allemande. En fait, depuis longtemps, les Britanniques avaient la maîtrise totale de ce lac sur lequel, au début des hostilités, il n'y eut que des escarmouches sans importance. Les Allemands n'y possédaient qu'un seul bateau, le s/s «*Herman von Wissmann*». Son équipage, qui ne savait même pas qu'il y avait la guerre, fut surpris le 13 août 1914 par le bateau anglais, le s/s «*Gwendolin*», et capturé [105]. Le 13 mai 1915, les Anglais débarquèrent au port de Sphinx 30 Européens, 200 Askaris, 2 canons et 2 mitrailleuses. Les 13 fusils et la mitrailleuse des Allemands ne purent rien contre les forces britanniques qui se retirèrent après avoir fait sauter l'épave du s/s «*Herman von Wissmann*» [106].

[102] MOULAERT, G., Développement de la flottille, *op. cit.*, p. 17 et suiv.

[103] MOULAERT, G., La flottille du Tanganika, *arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, doc. 2.21/14, p. 19 et suiv.

[104] MOULAERT, G., Rapport concernant la base de Kalemie, *A.M.A.E.*, dossier F.P. 823, farde 116b, doc. du 4 janv. 1916.

[105] VON LETTOW-VORBECK, P., La guerre de brousse dans l'Est africain (1914-1915), Paris, 1933, p. 92.

[106] VON LETTOW-VORBECK, P., La guerre, *op. cit.*, p. 94.

7. Coopération aéronavale à la victoire terrestre

Le 31 juillet 1915, le général Tombeur avait préparé un plan de campagne prévoyant que les Belges partent seuls à la conquête du Ruanda, les Anglais n'envisageant pas une offensive générale de l'Afrique-Orientale allemande, car ils ne disposaient pas de contingents suffisants pour entreprendre pareille opération [107].

Depuis, les Britanniques avaient changé d'avis ; aussi, il avait été décidé de surseoir au déclanchement de l'offensive belge, afin qu'elle coïncide avec celle des Britanniques. Un problème important à règler était celui du portage ; chaque groupement, soit 2500 hommes, nécessitait environ 8000 porteurs. Il était exclu de prélever près des théâtres des opérations un effectif si important sans perturber toute la région. Le recrutement devait s'étendre à toute la colonie, ce qui n'était pas sans poser des problèmes.

Le 6 février 1916, le général Tombeur eut une entrevue à Lutobo avec Sir Frederick Jackson, gouverneur de l'Uganda, afin de mettre au point la coordination entre les armées alliées. De toute façon, le fait de pouvoir passer par l'Uganda évitait aux Belges d'attaquer de front les formidables positions de la Sebea où les Allemands, pendant les mois d'attente, avaient créé des retranchements quasi imprenables. Cette forteresse creusée dans le massif rocheux fermait la trouée entre le lac Kivu et les volcans Karisimbi et Mikeno. Il était désormais loisible aux Belges de passer entre le massif volcanique et la Kagera, en pénétrant en Uganda.

À la suite du délai nécessaire pour rassembler les porteurs, le déclenchement des opérations fut reporté au 15 avril 1916 [108].

L'invasion de l'Afrique-Orientale allemande se faisait par la Brigade nord, commandée par le colonel Molitor, et par la Brigade sud, sous les ordres du colonel Olsen, l'interim étant assuré par le major Weber, en attendant le retour d'Olsen du Katanga, où il avait été hospitalisé.

La Brigade nord devait marcher sur Kigali en contournant le massif des volcans pendant que le 4e régiment, commandé par le major Rouling distrayait l'ennemi en se montrant très actif devant la position de la Sebea pour lui faire croire que sa prise représentait le but de l'attaque.

La Brigade sud marcherait sur Nyanza en Ruanda, en constituant une forte tête de pont à Shangugu, tout en faisant une diversion sur les basse et moyenne Ruzizi, de façon à y attirer des forces ennemies.

Le lieutenant-colonel Moulaert, à la tête du groupe du Tanganika, avait à mettre tout en œuvre pour assurer la maîtrise du Tanganika au moyen de la flotte et de l'escadrille d'aviation, organiser la garde du lac avec le concours des flottes belge et britannique et coopérer avec des troupes d'invasion à l'aide d'opérations offensives,

[107] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 203.
[108] *Ibid.*, t. 2, p. 125-130.

en assurant leur liaison et en agissant par reconnaissances d'infanterie. On lui demandait également de hâter le transport à Uvira des troupes du 5e bataillon [109].

Une première préoccupation fut d'éliminer de la zone militaire les commerçants arabisés de la D.O.A.G. Sous prétexte de faire du commerce, ils organisaient l'espionnage pour le compte des Allemands en parcourant la région et en portant, de nuit, leurs renseignements au moyen de pirogues qui les faisaient connaître aux bateaux ennemis. Ils furent arrêtés et rassemblés à Stanleyville [110].

Du 6 au 10 mai, les colonnes de la Brigade nord entraient à Kigali, abandonné par l'ennemi, et, le 26, le groupement du major Rouling avait atteint ses objectifs et assurait la liaison avec la Brigade sud qui, le 29 mai, était arrivée à Nyanza au Ruanda [111].

La phase suivante des opérations prévoyait l'avance de la Brigade sud en direction d'Usumbura et de Kitega, la Brigade nord se dirigeant vers le sud-ouest du lac Victoria, tandis que le groupement du major Rouling devait maintenir la liaison entre les deux Brigades.

Le 6 juin à 18 heures, une colonne entrait à Usumbura, où le lieutenant-colonel Thomas arrivait le 8 juin pour prendre le commandement du groupement de droite de la Brigade sud, tandis que le groupement Muller occupait Kitega le 17 juin [112]. La Brigade nord, avançant dans un terrain difficile, occupait Biaramulo seulement le 25 juin [113].

L'arrivée de la Brigade sud à Usumbura allait donner naissance à une excellente collaboration des forces navale, aérienne et terrestre.

Pendant le déroulement des opérations au Kivu, au Ruanda et en Urundi, Moulaert n'était pas resté inactif et avait fait progresser les travaux de la base navale ; notamment le capitaine-commandant d'artillerie, Lambert Jadot, le cousin germain d'Odon, avait renforcé la défense d'artillerie d'Albertville en établissant une solide position pour une batterie de canons de 75 pour la défense d'Albertville et de sa base navale, ainsi que, le 10 février 1916, la plate-forme d'un premier canon de 160 ; le second canon du même calibre était arrivé à Kabalo en juillet et y resta en souffrance jusqu'en décembre 1916, par suite du manque de ciment pour réaliser la deuxième plate-forme [114].

Un problème important à résoudre au moment où se déclenchait l'invasion de l'Afrique-Orientale allemande était celui des communications. Deux postes portatifs de 1/2 kW, reçus des Anglais, furent installés sur le «*Netta*» et au camp des aviateurs et un autre de $1^1/_2$ kW à Uvira, afin d'assurer une liaison rapide avec la Brigade sud.

109 *Ibid.*, t. 2, p. 131-134.
110 MULLER, E., Les troupes du Katanga, *op. cit.*, p. 46.
111 Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 199-201, 226-227 et 242.
112 *Ibid.*, t. 2, p. 282-284.
113 *Ibid.*, t. 2, p. 306-307.
114 MOULAERT, G., rapport concernant la base navale, *A.M.A.E.*, dossier 2670bis, p. 18-19.

En l'absence de Spicer Simson, le 6 mai 1916, le général Northey, commandant des troupes britanniques de Rhodésie, avait demandé la collaboration de la Force Navale pour l'offensive qu'il préparait sur Bismarckburg en vue de couper la liaison téléphonique avec Kigoma. Moulaert dépêcha le m/b «*Netta*» pour cette opération, qui ne put être menée à bonne fin, car la ligne était construite à une quarantaine de kilomètres à l'intérieur en contournant le massif de Kungwe.

Au retour, le m/b «*Netta*» bombarda le poste à bois d'Edithbucht (Kibwesi) et captura un dhow qui transportait du courrier pour les Allemands ; on ne put tirer aucun renseignement utile des prisonniers, sauf qu'un remorqueur de Dar-es-Salaam, l'«*Adjutant*», était en cours de remontage au slipway de Kigoma [115].

Alors que le général Northey réclamait le concours de la flotte belge vers le sud du lac Tanganika, le général Tombeur demandait son appui vers le nord pour soutenir l'action de la Brigade sud. Aussi, il avait été convenu que l'expédition du m/b «*Netta*» vers le sud ne dépasserait pas huit jours ; après le retour de cette unité à la base le 6 mai, il n'y eut plus qu'une opération navale belge en direction du sud [116].

Pendant ce temps, les travaux à la base navale avançaient aussi rapidement que le permettait la lenteur des transports depuis Kongolo jusqu'à Albertville ; c'était surtout le tronçon du chemin de fer entre Kabalo et Albertville qui ralentissait le débit de la voie ; à cause des ponts en bois et le manque de ciment pour monter les ponts métalliques, dont les éléments demeuraient en souffrance à Kabalo, on ne pouvait utiliser que des locomotives de 11 tonnes, ce qui réduisait de moitié la capacité de cette ligne [117].

Le 17 mai 1916, le colonel Olsen, qui avait hâte de reprendre le commandement de la Brigade sud, fut transporté par le s/s «*Vengeur*, accompagné du s/s «*Fifi*» et du m/b «*Netta*» jusqu'à Uvira. Malgré son différend avec le lieutenant-colonel Moulaert, le commander Spicer Simson était du voyage avec le s/s «*Fifi*». C'est avec joie que le colonel Olsen apprit à Uvira que les Belges étaient entrés à Kigali, le chef-lieu du Ruanda. Le m/b «*Netta*» reconnut, au passage, Kigoma, tandis que les deux autres unités transportaient les impedimenta du 5e bataillon.

Le commander Simson, de retour le 20 mai à bord du m/b «*Netta*», partait le 22 pour Bismarckburg, qui venait d'être conquis par les Anglais ; il quittait Albertville avec le s/s «*Fifi*» et les m/b «*Toutou*» et «*Mimi*», plus le s/s «*Vengeur*», mis à sa demande, pour huit jours, à disposition de nos alliés ; le bateau belge ne fut de retour à Albertville que le 2 juin [118].

Pendant cette période, les unités belges firent divers transports au profit des troupes terrestres et bientôt la force aérienne allait entrer en action. Il était indispensable d'assurer la coordination avec l'aile droite de la Brigade qui avancerait

[115] Moulaert, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 85-87.
[116] *Ibid.*, p. 88-89.
[117] Moulaert, G., rapport concernant la base navale, *A.M.A.E.*, dossier 2670bis, p. 34 ; Moulaert, F., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 82.
[118] Moulaert, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 88-89.

dorénavant en longeant la rive orientale du lac. Le lieutenant-colonel Moulaert décida de se rendre à Uvira le 26 mai 1916 avec le m/b «*Netta*» pour conférer avec le major Weber, commandant du 2e régiment, afin de règler l'aide à apporter lors de l'offensive contre Usumbura. Pendant le voyage, qui s'effectuait de nuit, tout à coup une grande flamme surgit du compartiment où se trouvait le réservoir d'essence. Un Congolais y était entré et, malgré l'interdiction, s'était éclairé au moyen d'une allumette pour chercher sa couverture, mettant ainsi le feu aux vapeurs d'essence – sortant du tuyau d'aération du réservoir. Comme on n'arrivait pas à étouffer l'incendie, la vedette fit demi-tour pour rallier Albertville dont on n'était distant que de 20 minutes de navigation. Dans l'obscurité, la canonnière fonça à pleine vitesse dans le sable de la rive. Le choc violent renversa tout le monde et ... éteignit la flamme ; mais ce ne fut pas sans dégâts à la coque et, de plus, les hélices, ayant touché le sable, étaient faussées.

Les réparations de la «*Netta*» nécessitaient quatre semaines, ce qui empêcha le contact direct entre le lieutenant-colonel Moulaert et le major Weber.

Cette unité construite en tôles de 2 mm convenait pour des eaux calmes ; sur la houle du lac, avec ses 225 chevaux, elle subissait de fréquentes avaries [119].

Dès son retour à Albertville, le s/s «*Vengeur*» servit, notamment, aux transports de stations de T.S.F. pour obtenir des communications rapides et sûres avec la Brigade sud. Le 10 juin, la première nouvelle transmise à partir du poste d'Albertville fut le bombardement du s/s «*Graf von Götzen*». La station de Kabalo fut transférée à Usumbura qui venait d'être prise aux Allemands.

Alors que les Britanniques souhaitaient voir les deux Brigades belges foncer directement sur Tabora, pour éviter les attaques de flanc, le général Tombeur préféra diriger la Brigade sud vers le sud de façon à s'emparer au plus vite de Kigoma ; il devenait d'ailleurs facile d'approvisionner celle-ci par le lac depuis Albertville et de préparer son avance par les tirs des bateaux sur les différejnts postes allemands établis à la rive du lac. Pendant ce temps, la Brigade nord avançait sur Tabora, capitale de guerre de l'Afrique-Orientale allemande et important nœud de communication de ce pays [120].

Le mois de juin fut mis à profit pour porter remède aux pannes des moteurs des hydravions, à monter le troisième appareil et à entraîner les aviateurs au lancement des bombes et à la photographie aérienne. Le 9 juillet, le lieutenant Orta rapportait les premières photographies aériennes de Kigoma ; elles donnaient des renseignements utiles et précieux. Le s/s «*Graf von Götzen*» flottait au milieu de la rade de Kigoma, tandis que le montage du s/s «*Adjutant*» était abandonné. La série de photos permit de dresser le plan de Kigoma et de repérer les points de défense de la ville et du port.

[119] MOULAERT, G., *Ibid.*, p. 97-99 ; Wauthier, rapport voyage «*Netta*» des 6 et 7 mai, du 17 au 19 juin et du 5 au 7 juillet 1916, papiers Moulaert, *arch. du M.R.A.C.* ; Jara, rapport de voyage du «Vengeur» des 10 et 11 juin 1916, *arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert.

[120] MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 104-108.

Le 28 juin, le m/b «*Netta*», croisant dans le nord du lac sous la conduite du lieutenant Leenaers, surprit un bateau allemand occupé à décharger à la rive. Le tir du m/b «*Netta*» affola l'équipage allemand et dispersa la caravane des porteurs qui s'enfuirent en brousse, tandis que l'ennemi levait l'ancre pour se sauver. Leenaers, qui croyait se trouver face au s/s «*Graf von Götzen*», lui coupa la route et l'attaqua résolument. Se voyant perdu, le commandant allemand fit sauter son unité qui s'engloutit dans les flots, alors que l'équipage regagnait la rive à la nage. Leenaers tout heureux, annonçait avoir détruit le grand bateau allemand. Il dut déchanter lorsqu'on lui apprit que c'était le s/s «*Wami*», un des remorqueurs amenés de Dar-es-Salaam, dont il ignorait l'existence sur le lac.

Le m/b «*Netta*» bombarda le 5 juillet Rumonge et Nyanza, à la rive du lac.

Les 18 et 19 juillet, les hydravions bombardèrent le port et le chantier de Kigoma, ainsi que les travaux de défense. A Udjiji, après avoir lancé quelques bombes, les aviateurs jetèrent des tracts en kiswahéli, annonçant l'arrivée prochaine des Belges et assurant les Africains de leur protection. Le 23, au cours d'un dernier bombardement, les observateurs remarquèrent que le s/s «*Graf von Götzen*» avait été sorti de la rade et se trouvait dans la baie voisine de Kigoma.

Le 19 juillet, le s/s «*Tanganika*» était mis en service avec la barge «*Kigali*». Ceci portait la capacité utile de la flottille belge de 14 à 84 tonnes. Dorénavant, l'approvisionnement de la Brigade sud se faisait via Stanleyville-Kabalo-Albertville et Usumbura, ce qui évitait le portage au travers du Kivu [121].

Le montage du m/b «*Baron Dhanis*» était toujours en cours ; il avait connu un gros retard avant d'être entamé. Moulaert reprochait à l'Administration de résoudre les problèmes successivement, et non simultanément ; il s'étonna aussi de l'attitude du lieutenant Goor qui était parti avec Spicer Simson en vue d'acheter un bateau pour compte des Anglais dans le Bas-Congo, alors que sa mission était de hâter le montage du «*Baron Dhanis*». Moulaert écrivit au général Tombeur que, ce faisant, Goor avait commis une faute grave, car il aurait permis aux Anglais d'être prêts avant les Belges [122]. Mis au courant de cet incident, le ministre Renkin fit savoir au gouverneur général Henry que les Anglais, comme les Belges, avaient intérêt à prendre rapidement la maîtrise du Tanganika car, au nord du Nyassaland, les Africains manifestaient leur impatience devant la durée de la guerre. Si Spicer Simson estimait qu'il lui fallait plus de moyens, il avait à le demander à son Gouvernement et ce n'était pas aux Belges à acheter un bateau que les Anglais possédaient au Congo ; ils étaient d'ailleurs riverains du Tanganika, tout comme les Belges [123].

[121] MOULAERT, G., *Ibid.*, p. 113-118 ; Campagne 1916, *A.M.A.E.*, dossier 2670bis, p. 77-78 ; Leenaers, rapport de voyage du «*Netta*» du 29 juillet 1916, *arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, farde 50.12, doc. 2.21/21, Albertville, le 29 juillet 1916, Moulaert G., arch. du M.R.A.C., papiers Moulaert, farde 50.12, doc. 2.21/21.

[122] Moulaert, G. à Tombeur, Ch., *A.M.A.E.*, dossier F.P. 829, Kalemie, 8 mars 1916, annexe à la pièce 86, lettre de Henry, E., à Renkin, J.

[123] Renkin, J., à Henry, E., Le Hâvre, 3 avril 1916, *A.M.A.E.*, dossier 2670bis, farde opérations navales, doc. C/2.

Un appontement de 25 m avait été construit le long du môle sud en vue du montage des machines du s/s «*Tanganika*» ; il dut être allongé jusqu'à 60 m en prévision du montage du «*Baron Dhanis*». Par suite de la hausse du niveau des eaux du lac, de sa crue saisonnière et de la houle, le niveau de la plate-forme des môles dut être relevé de 2 m et la largeur portée à 5 m, afin d'y installer deux voies du chemin de fer.

Le 30 juillet, le rivetage et le matage de la coque étaient achevés et l'on entamait l'alésage des passages des arbres d'hélice [124].

Pendant ce temps, la conquête de la colonie allemande se poursuivait. La Brigade sud progressait en deux colonnes ; celle de droite longeait la rive et s'empara de Rumonge le 12 juillet 1916 et de Nyanza le 15, pendant que celle de gauche avançait vers le confluent de la Lumpungu et de la Malagarasi, qui fut atteinte le 19 juillet. L'avance dans ce pays marécageux ne fut pas aisée et il fallut avoir recours au détachement du génie, commandé par le capitaine Deroover pour le franchissement des marais et rivières.

Le 20 juillet, le lieutenant-colonel Moulaert se rendit à Nyanza avec le m/b «*Netta*» afin de convenir avec le lieutenant-colonel Thomas de la coordination des actions de la flotte et de l'aile droite de la Brigade sud.

Les troupes belges entraient dans Kigoma le 28 juillet, après que des délégations d'Arabes de Kigoma et d'Udjiji soient venues faire leur soumission aux Belges.

La colonne de gauche, occupant le rail, empêchait les Allemands de fuir par le chemin de fer, après avoir évacué une grosse partie du matériel roulant et saboté ce qui était resté sur place. Le s/s «*Graf von Götzen*» était coulé dans la baie de Bangwe ; seules les extrémités de ses mâts émergeaient encore [125].

Pendant l'avance de la Brigade sud, le m/b «*Netta*» apporta son aide en bombardant les postes allemands à la rive, tandis que le s/s «*Tanganika*» et la barge «*Kigali*» effectuaient des transports de troupes et d'approvisionnements depuis Albertville jusqu'à Nyanza [126].

Pendant ce temps, les troupes anglaises sous les ordres du général Crewe avaient débarqué à Mwanza et avançaient sur la gauche de la Brigade nord. Cette dernière, sous les ordres du lieutenant-colonel Molitor, descendait sur Mariahilf et St. Michael en direction de Tabora [127].

La dernière action des aviateurs eut lieu le 23 juillet 1916. Le 18 août à Kigoma, avec les trois appareils qui leur restaient, ils exécutèrent des vols de nature à donner aux soldats et à la population une idée élevée de la puissance belge en Afrique [128]. C'est à la demande du colonel Olsen que les hydravions étaient venus à Kigoma dès le 10 août ; ils y reçuerent un accueil chaleureux. Recevant les aviateurs, Olsen déclara

[124] MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 109-111.
[125] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 365-374.
[126] *Ibid.*, t. 2, p. 405-406.
[127] *Ibid.*, t. 2, p. 375-399.
[128] *Ibid.*, t. 2, p. 463.

«A chaque raid, j'ai senti fondre la résistance de l'ennemi. Vos derniers raids l'ont réduite complètement. Vous pouvez dire que vous avez forcé l'évacuation de la place, nous y sommes entrés sans tirer un seul coup de fusil. C'est un honneur pour ces officiers d'avoir réussi les premiers raids d'aviation en Afrique Centrale» [129].

Après avoir servi en Afrique, les trois hydravions encore en service furent démontés, emballés, réexpédiés et transportés par le s/s «*Anversville*» arrivant à la Palice le 12 février 1917. Ils devaient être réceptionnés par un officier aviateur qui devait en assurer la réexpédition pour l'Armée belge à Calais [130].

8. La campagne de Tabora

Après la prise de Kigoma, qui constituait déjà un immense succès pour les Forces belges d'Afrique, l'objectif suivant était Tabora. Une des besognes les plus urgentes était la remise en état du tronçon de chemin de fer Kigoma-Tabora. Les Allemands ayant enlevé tous les wagons et saboté les locomotives restées à Kigoma en emportant les bielles et les couvercles des chapelles de distribution, il fallait absolument transférer du matériel roulant du Chemin de fer des Grands Lacs au Tanganikabahn [131].

On sait que les Allemands avaient adopté en Afrique l'écartement métrique pour les voies de leurs chemins de fer coloniaux, alors qu'au sud du Sahara, les Anglais construisaient leurs voies en 3'6", ou 1,067 m, et que sur la ligne Matadi-Léopoldville, l'écartement était de 0,780 m.

On ne sait trop pour quelle raison, le Chemin de fer des Grands Lacs, qui était destiné à être incorporé dans le chemin de fer Cap-Caire, le rêve de l'Angleterre victorienne, fut réalisé en voie métrique au lieu de 1,067 m d'écartement. Ce qui se révéla dans la suite de l'histoire être une erreur, fut une chance pour les Belges en 1916. Le matériel du C.F.L. pouvait rouler sur le réseau du Tanganikabahn [132].

La remise en ordre de la ligne allemande exigeait de recevoir au plus vite du matériel roulant. Dès le 8 août 1916, le s/s «*Tanganika*» remorquant la barge «*Kigali*» embarquait à Albertville une locomotive de 11 tonnes et quatre wagons à ballast. À cause des malencontreux ponts provisoires du troisième tronçon du C.F.L., lorsqu'on voulut envoyer à Kigoma des locomotives de 14 tonnes, l'ingénieur en chef du C.F.L. exigea qu'on enlève la chaudière du chassis ; ce dernier fut remorqué, tandis que la chaudière était chargée sur wagon. La faible charge admise sur les ponts provisoires, non seulement réduisait le débit du C.F.L., mais imposait de fastitieux remontages à Kigoma dont on se serait volontiers passé.

[129] de Bueger, rapport sur les travaux de l'escadrille, *op. cit.*, p. 14.

[130] Renkin, J., à Jaumont, Le Hâvre, 19 janv. 1917, *A.M.A.E.*, dossier 24, farde 1267, pièce 478.

[131] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 578-591.

[132] *Ibid.*, t. 2, p. 580 ; Camus, C., Passage de la jauge métrique à la jauge anglaise du tronçon ferré Kindu (Port-Empain)-Albertville, *mém. de l'A.R.S.C.*, cl. des sc. techn., Bruxelles, 1956, 2, 4, p. 3-4.

Le bigue de 25 t du port de Kigoma, renversée par les Allemands dans le lac, fut remise en place pour décharger les colis lourds [133].

Grâce à la conquête rapide de cette place, les troupes du 6e bataillon, prévues pour coopérer à cette opération, devenaient disponibles. Dès le 2 août, le lieutenant-colonel Moulaert partit pour Kigoma pour conférer avec le colonel Olsen et y installer son État-Major.

Le 6e bataillon, sous les ordres du commandant Borgerhoff, constituait la part la plus importante du groupement du Tanganika. Il reçut une triple mission :

1° Le transport d'un premier détachement et l'occupation de Karema, d'Utinta et de Kibwesi (ex.-Edithbucht).
2° Le transport du restant du bataillon et des porteurs à Karema et à Kibwesi ainsi que l'organisation des colonnes.
3° La marche en deux colonnes de Songa et de Karema vers le confluent de l'Ugala-Wala.

Vu l'importance des transports à effectuer sur Kigoma, seul le s/s « *Vengeur* » put être mis à disposition du 6e bataillon ; le déplacement du détachement de Karema nécessita deux voyages. Ce bataillon aurait dû disposer de 750 porteurs et d'une section de canons de 47 ; par manque d'hommes et de moyens, ces dotations furent réduites à 500 porteurs et à un canon de 37, soutenu par une mitrailleuse. Le 7 août, Karema était occupé ; le drapeau belge fut hissé sur la redoute et le clocher de l'église. Karema ne convenant pas comme poste à bois, dans la nuit, le s/s « *Vengeur* » descendit sur Utinta qui fut occupé sans incident, puis sur Kirando, afin d'établir la liaison avec les troupes britanniques.

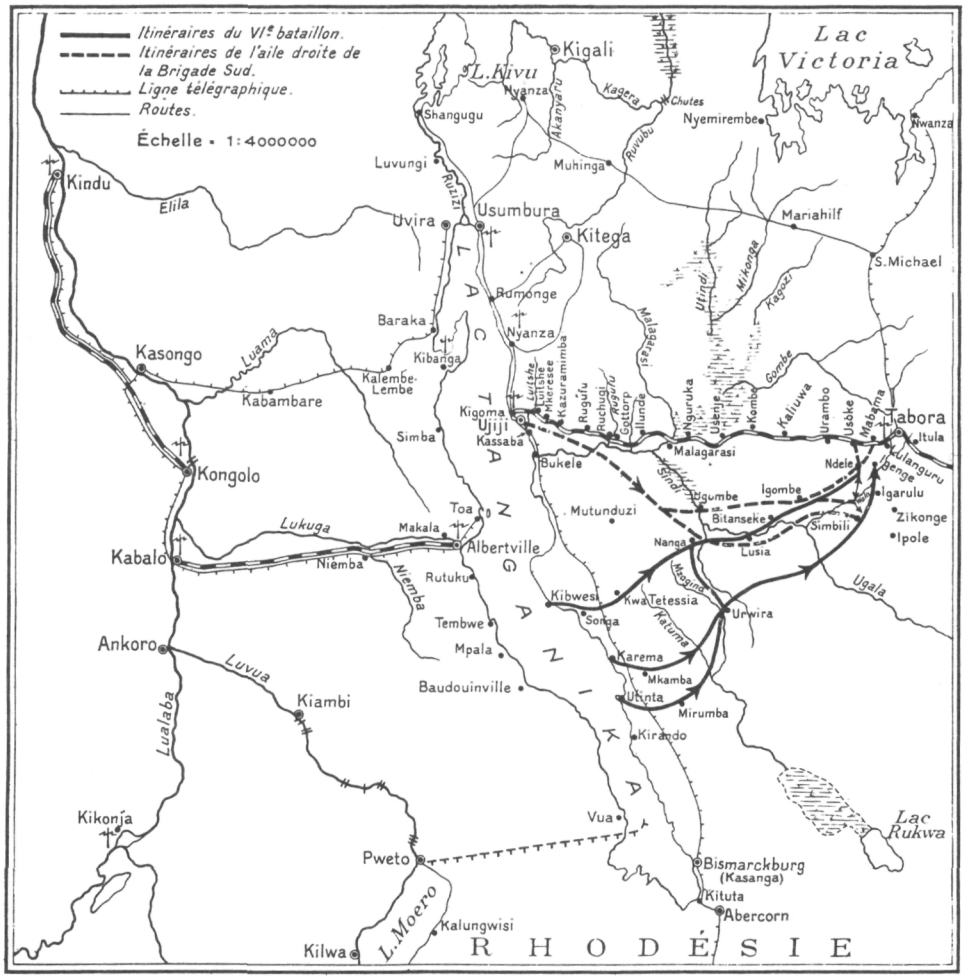
Lors de son retour vers Albertville, le commandant Borgerhoff occupa Kibwesi, qui constituait un bon poste à bois et un point de débarquement pour une colonne devant avancer à partir de Songa en direction de Tabora, tandis qu'une seconde colonne partie de Karema devait rencontrer la première à Urwira. Ces dispositions offraient l'avantage d'occuper toute la côte du Tanganika, d'assurer la liaison avec l'aile droite de la Brigade sud et d'occuper une bonne portion du territoire allemand.

Le départ de la côte fut fixé au 18 août pour la colonne de Songa et au 20 pour celle de Karema. Comme il était possible de recruter des porteurs dans ce dernier poste, le « *Vengeur* », le « *Tanganika* » et le « *Kigali* » devaient effectuer un seul voyage sur Kibwesi pour y conduire les 250 porteurs nécessaires. Le seul contretemps au cours de ces opérations fut un retard de deux jours, suite à une panne de machine du s/s « *Vengeur* » [134].

Théoriquement, les Belges ne devaient pas dépasser vers le sud la ligne du chemin de fer et vers l'est le méridien de Tabora, sauf si les opérations pour la prise

[133] JADOT, O., rapport sur la remise en état du chemin de fer Kigoma-Tabora, *arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, doc. 2.21/7.
[134] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 124-134.

de Tabora et d'Udjiji le justifiaient [135]. La jonction entre la Brigade sud et le 6e bataillon eut lieu le 26 août, l'avance survenant sans trop de difficultés, car les Allemands se retiraient et ne livraient plus que des combats d'arrière-garde. Les deux colonnes du 6e bataillon franchirent la rivière Ugala le 2 septembre. Dans le courant de ce même mois, le 6e bataillon était en liaison étroite avec la colonne de droite de la Brigade sud et passait sous les ordres du lieutenant-colonel Thomas [136].



Carte 6. – Attaque sur Tabora.

135 *Ibid.*, t. 2, p. 362-363.
136 *Ibid.*, t. 2, p. 461-463.

Pendant ce temps, la colonne de gauche de la Brigade-sud progressait le long de la voie de chemin de fer en vue d'occuper rapidement le pont sur la Malagarasi ; elle se heurtait aux obstacles constitués par les ponts que l'ennemi avait fait sauter. Le poste de Malagarasi fut atteint le 16 août. La marche vers Tabora reprit le 23 août pour atteindre le 30 la gare d'Ussoke où les Allemands avaient abandonné un important butin [137].

Finalement, les Brigades nord et sud, conjugant leur action, reçurent la reddition de Tabora le 19 septembre 1916 [138]. Afin d'assurer sa protection, le général Tombeur prescrivit au colonel Olsen de pousser des unités jusqu'à Sikonge pour profiter de la débandade des Allemands et faire de nombreux prisonniers pour les désorganiser.

Le groupement du Tanganika, depuis la prise de Kigoma, avait un gros effort à fournir, pas seulement pour le transport des troupes ainsi que de leurs approvisionnements, mais surtout pour la remise en état du tronçon de chemin de fer de Kigoma à Tabora [139].

Un rapport du commandant Odon Jadot fournit le détail des destructions et des sabotages auxquels il fallait remédier. La ligne Kigoma-Tabora comportait deux sections ; la première, de Kigoma à Malagarasi, traversait un terrain tourmenté et comportait de nombreux ouvrages d'art, ponts, talus, tranchées, et se prêtait bien à des destructions importantes ; la seconde, de Malagarasi à Tabora, dans une région à faible déclivité, ne comptait pas d'ouvrages importants, mais avait aussi été sabotée par l'ennemi en déroute.

Dans la première section, six ponts importants avaient été mis hors d'usage, dont ceux de la Malagarasi et de Gottorp avec des travées principales de 50 et de 40 m, sectionnées en deux par explosifs. Partout, les culées et les piles étaient partiellement détruites, ailleurs, le tablier d'un pont de 11 m était jeté en contrebas d'un talus de 7 m de haut. Les aiguilles de croisement avaient été enlevées dans toutes les gares de la première section et dans quelques unes de la deuxième, mais on les retrouva plus tard à la gare de Kombe. Toutes les pompes d'alimentation en eau des locomotives le long de la voie avaient été sabotées et des pièces des machines outils avaient été enlevées aux ateliers de Kigoma et de Tabora. Ces pièces, ainsi que les bielles des locomotives abandonnées à Tabora, furent retrouvées dans la portion du chemin de fer occupée par les Anglais et purent être récupérées.

Heureusement, dès avant la prise de Kigoma, le lieutenant-colonel Moulaert avait prévu que la ligne du Tanganikabahn nécessiterait d'importantes réfections et il avait, à l'avance, réquisitionné du matériel roulant du C.F.L. en demandant à ce réseau de le faire de telle façon que les trois sections puissent assurer un même débit de marchandises.

Les ponts furent réparés, notamment, en prélevant les poutres de ponts routes situés dans le voisinage.

[137] *Ibid.*, t. 2, p. 437-445.
[138] *Ibid.*, t. 3, p. 490.
[139] *Ibid.*, t. 2, p. 492-493.

Sur la sectuion Kigoma-Malagarasi circulait le matériel en provenance du C.F.L., tandis que entre Malagarasi et Tabora, on utilisait celui abandonné par les Allemands, après remise en ordre.

Dès le 22 octobre 1916, soit trente-trois jours après la prise de Tabora, un voyage était assuré de Kigoma à Tabora, avec transbordement à Malagarasi. Le 19 décembre, le premier train réunissait en droiture Kigoma à Tabora. Le rétablissement rapide des ponts était l'œuvre de deux officiers du génie, le commandant Odon Jadot et le capitaine Marcel De Roover.

Pour assurer le trafic sur la première section, avant la réparation du pont de Malagarasi, circulait le matériel suivant emené d'Albertville à Kigoma :

2 locomotives de 27 t, 1 locomotive de 22 t, 2 locomotives de 14 t, 1 locomotive de 11 t, 2 voitures à voyageurs et 12 wagons.

Après le 19 décembre, le matériel du C.F.L. fut renvoyé à Albertville, car on pouvait se servir de celui des Allemands qui comportait, notamment, des locomotives de 50 t. [140].

À partir du 20 août, toute l'activité de la flottille fut axée sur les transports interrives, principalement sur la ligne Albertville-Kigoma. Du 20 août au 30 octobre, le s/s «*Tanganika*», avec la barge «*Kigali*», exécuta dix-huit voyages et transporta 1200 t de matériel.

Pendant cette même période, le s/s «*Vengeur*» fit onze voyages sur Usumbura, Karema, Bismarckburg et Kigoma [141]. Ces voyages ne se faisaient pas sans certaines pannes de machines ; il y avait leur vétusté, le manque de rechanges et d'outillage, l'huile distribuée parcimonieusement et aussi, à part Duplan, la médiocre qualité des mécaniciens navigants, qui étaient loin de valoir le personnel de pont, au point qu'en février 1916, le lieutenant-colonel Moulaert avait proposé au gouverneur général Henry de demander des Anglais à Spicer Simson [142]. Pour suppléer à l'incompétence des mécaniciens, le lieutenant-colonel Moulaert mit en ligne quatre dhows qui rendirent de très utiles services pour l'approvisionnement de Karema en pétrole, ainsi que pour le trafic sur Kibanga, Baraka et les nombreux voyages le long de la côte, notamment entre Kigoma et Udjiji [143].

Pendant ce temps, le montage du «*Baron Dhanis*» se poursuivait sur la cale à Albertville. De Londres, on avait commandé en Hollande, le 20 novembre 1915, deux moteurs Diesel Kromhout, alors qu'à la conception, le bateau était prévu pour la propulsion à vapeur. Ceci donna lieu à des difficultés, car il fallut travailler au marteau et au burin pour adapter les anciennes fondations aux nouveaux moteurs et

[140] *Ibid.*, t. 2, p. 579-583 ; Jadot, O., rapport sur la remise en état, *op. cit.*

[141] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 574-578.

[142] Moulaert, G. à Henry, E., *A.M.A.E.*, dossier 2670bis, farde opérations navales, doc. b II, à bord du s/w «*Flandre*», 1er février 1916.

[143] Moulaert, G., rapport sur l'ensemble de la coopération du groupe du Tanganika aux troupes d'invasion, *arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, doc. 21/14, p. 32.

aussi pour créer une source de vapeur pour alimenter les machines auxiliaires qui étaient celles prévues à l'origine, arrivées en Afrique en même temps que la coque.

Pour remédier à l'insuffisance de l'outillage et au manque de personnel à la base navale, des travaux ont été effectués aux ateliers de Kabalo et de Kindu, le C.F.L. collaborant volontiers avec l'armée.

Tout ceci allongea le délai, si bien que le m/b «*Baron Dhanis*» ne put entrer en service que le 17 novembre 1916. La capacité de la flotte belge du Tanganika était portée à plus de 400 t.

En outre, en janvier 1917, le groupement du Tanganika mettait en service un motorlaunch abandonné par les Allemands à Tabora lors de leur fuite.

Après la prise de Tabora, la capacité du 3e tronçon du C.F.L. était insuffisante pour satisfaire les besoins de l'armée et, lors de la démobilisation, il ne put accepter au transport qu'un bataillon par semaine [144].

Hélas, Tabora dut être remis aux Anglais. Le 15 juillet 1916, le général Tombeur reçut avis du général Crewe, commandant des forces britanniques d'invasion de la colonie allemande, de faire placer sous l'autorité britannique la région sud-ouest du lac Victoria, sous prétexte de ne pas modifier les anciennes subdivisions allemandes. Les Anglais avaient en effet conquis le chef-lieu de district de l'Ussuwi, Bukoba.

Le général Tombeur ne put accepter cette proposition ; les territoires visés avaient été conquis par les Belges, ces derniers ayant mis au courant les Britanniques de leurs intentions.

Par déférence pour nos alliés, le général Tombeur accepta de rencontrer le général Crewe à Entebbe le 21 juillet 1916. Tout en maintenant son point de vue, occupation exclusivement belge des territoires qu'ils avaient conquis seuls, il accepta cependant de faire parvenir au gouvernement belge la proposition du général Crewe. Bien que cette convention ne fut pas ratifiée par le ministre Renkin, elle servit ultérieurement de base relative à l'occupation de Tabora et de Kigoma.

Le 8 septembre 1916, le gouvernement belge remit une note au gouvernement britannique limitant l'occupation belge à la rive sud-ouest du lac Victoria et 200 km du chemin de fer à l'est d'Udjiji. Comme les Belges n'avaient plus aucun intérêt à obtenir en poursuivant la campagne en Afriquem-Orientale allemande, à partir du 17 janvier 1917, ils ne oparticipèrent plus aux actions offensives et durent se résigner à administrer les territoires dont l'occupation leur avait été attribuée [145].

C'est avec infiniment de tristesse que la remise de Tabora aux Britanniques eut lieu le 25 février 1917 à 8 heures du matin. Au cours d'une cérémonie émouvante, le pavillon belge fut amené et le britannique hissé en présence de détachements belge et britannique [146].

144 *Ibid.*, p. 34 ; Tombeur, Ch., rapport sur les opérations, *op. cit.*, p. 32-34.
145 Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 593-595.
146 *Ibid.*, t. 2, p. 600-601.

9. La campagne de Mahenge

Au début de janvier 1917, le Gouvernement belge avait décidé de ramener au Congo la majorité des troupes belges. Seuls 2000 hommes demeureraient sur le territoire de l'ancienne colonie allemande, avec leur encadrement d'officiers, en vue d'administrer les territoires occupés et d'y maintenir l'ordre [147].

Comme le gouvernement estimait qu'il n'y aurait plus d'action militaire sur le lac, le groupement du Tanganika fut dissout le 17 février 1917. il en résultait que les travaux en cours au port d'Albertville furent interrompus. La tête du môle inachevée risquait d'être disloquée lors des tempêtes fréquentes sur le lac. Le C.F.L. devait en être prévenu et chargé d'achever ce travail en lui allouant les crédits nécessaires [148].

La base d'Albertville et la ligne ferrée vers Kabalo étaient confiées aux dirigeants du C.F.L.

De l'autre côté du lac, le lieutenant-colonel Moulaert avait à normaliser la vie dans le cercle d'Udjiji-Kigoma, ce qui n'était pas rien, et à remettre en état la voie ferrée de Kigoma à Tabora ; après le 17 février, les Belges ne devaient plus s'occuper que de la section de 200 km de Kigoma à Malagarasi. Il fallait également poursuivre l'achèvement des travaux du port de Kigoma [149].

Un gros problème éta it celui de l'approvisionnement de la zone d'occupation belge, car Tabora et la région située à l'est de cette ville étaient antérieurement approvisionnés par des régions riches en ressources vivrières, occupées depuis par les Anglais.

Grâce au rétablissement de l'économie des territoires sous obédiance belge, dans les derniers mois de 1916, le cercle d'Udjiji put fournir 350 tonnes de vivres et 5000 porteurs [150].

À Kigoma, il fallait assurer aussi le ravitaillement des troupes de la Brigade sud refluant vers l'est, en vue d'être rapatriées au Congo.

Le lieutenant-colonel Moulaert, ne trouvant ni sur place, ni au Congo des firmes capables de garantir une fourniture mensuelle de 300 tonnes de vivres en provenance du Tanganika-Moëro, s'adressa à une firme sud-africaine, les frères Dubin, qui acceptèrent à condition qu'on mit à leur disposition un moyen de transport entre Bukama et Kabalo. Moulaert trouva dix baleinières de 3 à 10 tonnes et fit repasser sur le Lualaba à Kabalo le petit remorqueur «*Tanganika*» qui avait rendu bien des services sur le lac Tanganika [151]. De son côté, la Province Orientale fournit environ 100 tonnes de riz par mois [152].

147 *Ibid.*, t. 2, p. 596.
148 Moulaert, G. à Renkin, J., *A.M.A.E.*, dossier F. P. 823, doc. 161, annexe, Paris, 12 mars 1917.
149 Moulaert, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 145-154.
150 *Ibid.*, p. 145-147.
151 *Ibid.*, p. 169-170.
152 Moulaert, G., rapport général sur les opérations et travaux au lac Tanganika pendant la campagne de 1914-1915-1916, arch. *M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, doc. 21/14, p. 34.

Depuis le mois de janvier 1917, le retour des troupes belges vers le Congo avait été ralenti pour deux raisons ; une épidémie de méningite cérébro-spinale obligea de mettre en quarantaine à Malagarasi les unités venant de Tabora et puis il y avait la faible capacité de la section de chemin de fer Albertville-Kabalo. La dislocation des troupes belges était assez avancée, le général Tombeur et de nombreux officiers de son État-major étaient déjà en route pour l'Europe lorsque, le 12 mars 1917, le lieutenant-colonel Huyghé, commandant les Forces belges d'Afrique, reçut avis de surseoir à l'évacuation complète des hommes, car les Anglais demandaient une aide militaire aux Belges [153]. Que s'était-il passé ?

Le gros des forces allemandes sous le commandement du colonel von Lettow-Vorbeck et du commandant Wintgens résistaient mieux que prévu et l'action offensive des Anglais avait été entravée par des pluies abondantes ; Wintgens et ses hommes menaçaient le sud du Tanganika et on craignait qu'ils ne reprissent Bismarckburg, d'une part. Une colonne ennemie avait échappé à l'étreinte des Britanniques, menacé Tabora, puis franchi la ligne de chemin de fer, gagné le lac Victoria pour se rabattre ensuite vers le sud, d'autre part [154].

Après diverses tergiversations, sur instruction des Gouvernements, le général Hoskins et le Colonel Huyghé se rencontrèrent à Udjiji les 18 et 19 avril 1917. Ils convinrent que les troupes congolaises formeraient deux colonnes de 1200 fusils chacune et une réserve d'opération de 600 fusils ; de plus, deux bataillons de 500 hommes, comme réserve d'alimentation des troupes en campagne, s'installèrent à Bismarckburg et à Sikonge. La base du groupement belge devait s'établir à Dodoma, sur le Tanganikabahn.

Le groupement mobile chargé d'opérer contre Wintgens était placé sous les ordres du major Bataille, tandis que la haute direction des opérations était confiée au lieutenant-colonel Thomas. Ces troupes furent considérablement gênées par la crue subite de certaines rivières et la pénurie de porteurs [155].

Pour reconstituer les troupes belges, il y avait les bataillons demeurés en Afrique-Orientale allemande et ceux cantonnés à Albertville dans l'attente de l'évacuation par le chemin de fer devant les amener à Kabalo et dont le débit était si faible qu'il fallait deux semaines pour évacuer un bataillon. En outre, pour aider les Belges qui luttaient sur le front de l'Yser, on avait hâté l'expédition des canons vers l'Europe, au point que pour reconstituer son artillerie, le colonel Huyghé dut faire rappeler au Congo des canons chargés à bord du s/s «*Anversville*» lors de son escale à Dakar [156].

Pour les transports lacustres, avec la mise hors service du s/s «*Graf von Götzen*», les forces coloniales belges se trouvaient plus à l'aise, surtout depuis la mise en ligne du m/b «*Baron Dhanis*» le 17 novembre 1916 ; ce dernier pouvait transporter 200

[153] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 3, p. 23-24.
[154] *Ibid.*, t. 3, p. 12 et 19-20.
[155] *Ibid.*, t. 3, p. 34-37.
[156] Van den Abeele, P., Huyghé de Mahenga, *B.C.B. de l'A.R.S.O.M.*, Bruxelles, 1955, 4, col. 417-418 ; Moulaert, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 190-191.

hommes avec leur équipement. On pouvait compter en outre sur la flottille des voiliers, les dhows, mise hors service par les Allemands, réparée notamment en utilisant la toile de réserve des hydravions pour confectionner les nouvelles voiles. Cette flottille, placée sous les ordres du sous-officier Van Hyfte, pêcheur de Blankenberghe en mission au lac Moëro avec le lieutenant Goor en 1914, rendit de signalés services pour le cabotage le long des rives du lac [157].

Au cours de l'année 1917, les bateaux de la flotte du Congo belge prestèrent encore de précieux services, sans participer directement aux combats.

En avril 1917, le hauptmann Wintgens, accompagné du capitaine Naumann, quittait la région est du lac Rukwa pour se diriger vers le nord, poursuivi par une colonne anglaise détachée de la brigade rhodésienne du général Northey. Les Belges avaient pris toutes les mesures de nature à protéger leur territoire d'occupation et leur colonie.

Les Anglais avaient divisé leurs forces le long du chemin de fer en détachements trop faibles pour attaquer la colonne Wintgens remontant vers le nord. C'est alors que le 23 mai 1917, une reconnaissance du 6e bataillon belge surprit près de Kalula le campement du hauptmann Wintgens ; ce dernier, malade, se constitua prisonnier.

Cette même nuit, contre toute attente, le détachement Naumann passait au travers du réseau de surveillance britannique. Le major Bataille assura la protection de Tabora avec le 6e bataillon [158].

Le nuit du 27 mai, Naumann avait franchi le chemin de fer à l'est de Tabora ; il fallait absolument protéger cette voie de communication vers Dodoma, point de départ des troupes appelées à agir contre le gros des forces commandées par von Lettow. Sans perdre un instant, au moyen de deux bataillons, Huyghé organisa la poursuite dans des conditions difficiles car Naumann accaparait les vivres d'une région très pauvre [159].

Cette poursuite se fit sans moyens de communication sûrs et rapides, le manque de porteurs n'ayant pas permis l'utilisation de postes de T.S.F. Le 24 juin 1917 à Ikoma, à l'est du lac Victoria, un engagement très dur eut lieu entre les troupes belges et le détachement Naumann qu'on n'avait pas réussi à détruire.

Le lieutenant-colonel Thomas fit revenir ses troupes le long du rail en vue de les réorganiser.

Le 25 juillet 1917, Naumann était signalé aux environs de Kondoa-Iringa, qu'il contourna, poursuivant sa marche vers le sud. Les troupes belges furent ramenées le 25 août le long du chemin de fer, les Britanniques étant chargés de la poursuite du détachement Naumann. Ce dernier avait divisé ses forces en trois colonnes qui furent

[157] MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 169 et 173 ; Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 3, p. 42-43.
[158] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 3, p. 49-53.
[159] *Ibid.*, t. 3, p. 55-57.

capturées successivement, du 2 septembre au 1er octobre 1917, dans la région de Moshi et de Luita [160].

Simultanément à la poursuite de la colonne Naumann, les commandants belge et britannique préparaient la campagne contre le gros des forces allemandes qui s'étaient repliées dans la région proche des plateaux de Mahenge [161].

Le 29 mai 1917, le major allemand Tafel tenait la région de Mahenge avec 2500 hommes, tandis que le colonel von Lettow-Vorbeck, avec 4000 hommes, occupait la région côtière surveillée par la brigade O'Grady, à Lindi, et deux colonnes du général Hannyngton, aux environs de Kilwa.

En outre, plus au sud, le major von Stuemer faisait des razzias de vivres au Mozambique, dans les riches plaines à l'est du lac Nyassa. Les Anglais encadraient les forces allemandes avec leurs unités de Rhodésie et du Nyassa.

Les troupes portugaises étaient insignifiantes face à celles des autres belligérants [162].

Les forces belges étaient à ce moment en pleine réorganisation et elles souffraient d'une grave pénurie d'officiers et de porteurs [163].

À la fin juin 1917, l'État-Major des troupes belges fut déplacé à Dodoma ; la Brigade sud se trouvait à Kigoma, sauf le 2e bataillon en garnison à Niemba, le long de la ligne Kabalo-Albertville, et le 5e bataillon à Karema, sur la rive orientale du lac.

La Brigade nord avait lancé les 11e et 13e bataillons à la poursuite de Naumann ; le 12e bataillon était en route pour Iringa et le 10e bataillon se trouvait en occupation dans la région de Karema.

La réserve était constituée par le 9e bataillon cantonné dans les environs de Gottorp [164].

Le lieutenant-colonel Huyghé assista du 20 au 23 juillet à une conférence, tenue à Dar-es-Salaam, avec le général britannique van Deventer, afin de coordonner l'action contre les forces de von Lettow-Vorbeck. La marche vers le sud fut très pénible à cause des basses températures nocturnes sur les hauts plateaux. Mahenge restait l'objectif que les Belges devaient atteindre le plus rapidement ; le groupement belge avancerait sous l'autorité directe du lieutenant-colonel Huyghé, conformément au plan de campagne du Commandant en chef britannique [165].

La mise en marche des troupes belges au sud de la voie ferée fut retardée par la faiblesse de la défense britannique de Dodoma, car nos alliés devaient toujours distraire une partie de leurs troupes à la poursuite de la colonne Naumann. Et puis, le 1er bataillon était encore en voie d'organisation et l'intention du lieutenant-colonel Huyghé était de n'entrer en opération qu'avec des troupes bien organisées. D'autre

160 *Ibid.*, t. 3, p. 78-79.
161 *Ibid.*, t. 3, p. 11-118.
162 *Ibid.*, t. 3, p. 123-125.
163 *Ibid.*, t. 3, p. 43.
164 *Ibid.*, t. 3, p. 134-135.
165 *Ibid.*, t. 3, p. 140-143.

part, pour assurer le secret, il ne fallait pas engager prématurément les troupes belges au sud de Kilosa. Le but était une action par surprise, après avoir attiré les Allemands vers les défenses anglaises [166].

Une colonne sous les ordres du commandant Hubert partait de Dodoma le 27 juin, passait par Iringa le 22 juillet, où il se plaçait sous les ordres du colonel britannique Tytler qu'il rejoignit le 11 août à Njarabunga. Pendant ce temps, la Brigade sud marchait en direction d'Ifakara et franchissait la Ruaka le 21 août, ce qui permit à la colonne Tytler-Hubert de s'emparer d'Idete le 27 août et, à la Brigade sud, d'occuper Ifakara le 29 août. L'ennemi pris en tenaille n'avait plus qu'une ressource pour échapper à l'encerclement ; c'était la fuite vers le sud [167].

L'obstacle suivant qui arrêtait l'avance des alliés sur Mahenge, où les Allemands s'étaient réfugiés, était la rivière Kilombero. Les Allemands, sous la pression des alliés reculaient de plus en plus en direction de la région très accidentée de Mahenge. Ce fut le bataillon du major Muller qui s'empara, le 9 octobre 1917, de Mahenge, y capturant 112 militaires allemands et 115 askaris.

L'ennemi venait de perdre une région salubre et riche au point de vue vivrier. Ceux qui s'échappèrent, s'enfuirent vers le sud et, finalement, pénétrèrent au Mozambique [168].

Les troupes belges participèrent encore à la poursuite des Allemands au sud de Mahenge, mais l'imminence de la saison des pluies et l'allongement des voies de communication qui rendaient le ravitaillement de plus en plus difficile, provoquèrent le retrait des troupes belges, à partir du 1er novembre 1917.

Elles étaient de retour à Kilosa entre le 2 et le 20 décembre [169].

10. Le rôle de la flotte lors des campagnes en Afrique-Orientale allemande

Après le bombardement du s/s «*Graf von Götzen*», les alliés avaient obtenu la maîtrise du lac Tanganika. À la suite d'un différend entre le commander Spicer Simson et le lieutenant-colonel Moulaert, l'officier anglais se retira le 21 mai 1916 avec les bateaux anglais dans le sud du Tanganika, pour appuyer les opérations menées par les troupes britanniques à partir de Bismarckburg [170].

La flotte du Tanganika se consacra dès lors à appuyer les opérations des troupes coloniales belges. En particulier, elle préparait l'avance de l'aile droite de la Brigade sud par des tirs d'artillerie sur les postes à la rive orientale du Tanganika encore occupés par les Allemands.

Le 17 novembre 1916, le m/b «*Baron Dhanis*» entrait en service sur le lac, après bien des avatars ; d'un steamer, il était devenu un motorboat, bien que les auxiliaires

166 *Ibid.*, t. 3, p. 150-152.
167 *Ibid.*, t. 3, p. 153-166.
168 *Ibid.*, t. 3, p. 195-199.
169 *Ibid.*, t. 3, p. 222.
170 MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 87-89.

fussent mus à la vapeur. On avait heureusement récupéré une chaudière de sonnette à vapeur abandonnée le long de la voie et la tuyauterie des auxiliaires fut confectionnée en soudant bout à bout des tubes à fumée de 2,50 m destinés à la réparation de chaudières.

Grâce au m/b «*Baron Dhanis*», la flotte belge du Tanganika était devenue suffisante. En une dizaine d'heures, le bateau reliait Kigoma à Albertville, emportant 30 Européens, 200 Africains et 300 tonnes de chargement [171].

La fin de 1916 marqua l'apogée de la flotte belge du Tanganika. Étant donné l'importance des travaux à effectuer à Kigoma, le lieutenant-colonel Moulaert y transporta son état-major et la base navale.

Avec la fin de la participation belge aux opérations en Afrique-Orientale allemande, il fallut commencer le rapatriement d'une grande partie des hommes. Cela dura de janvier à mars 1917, lorsqu'il fallut renvoyer des unités belges à la poursuite des Allemands devenus de nouveau menaçants [172]. Occasionnellement, la flotte belge prit des transports pour les Britanniques ; cependant, le rôle le plus important qu'elle assuma fut le transport de matériel roulant, wagons et locomotives, ainsi que du matériel de voie, réquisitionné au chemin de fer des Grands Lacs et transporté pour la remise en exploitation du Tanganikabahn. Le commandant O. Jadot, le capitaine De Roover, le sous-lieutenant Fréson et le conducteur Renson montrèrent en Afrique de quoi le Génie belge était capable [173].

Une chose tentait les hommes de la Marine ; la récupération de l'épave et la mise en service du s/s «*Graf von Götzen*» coulé dans des eaux incontestablement «belges», à quelques kilomètres de Kigoma. Il est à remarquer que depuis le 17 février 1917, le groupe du Tanganika était dissout et l'exploitation des transports lacustres de la ligne Albertville-Kabalo incombait au Chemin de fer des Grands Lacs [174].

C'étaient des anciens de la Marine qui auraient aimé sauver le bateau allemand et le C.F.L. n'intervint pas dans cette question.

Début février 1917, lors d'une visite au Hâvre, le vieux mécanicien Wall avait proposé de renflouer le s/s «*Graf von Götzen*» ; le ministre Renkin, trouvant l'idée intéressante, écrivit le 5 février 1917 au bureau d'achats du Ministère des Colonies, à Londres, disant qu'il fallait confier cette mission à Wall et acheter le matériel dont il aurait besoin [175]. Goranson, qui se trouvait à Londres, fit savoir au ministre que Wall partirait au Congo le 5 juin 1917 avec tout l'équipement nécessaire pour le renflouement, mais il devrait disposer de deux barges de 250 tonnes qu'on avait envoyées au Congo quelques mois auparavant [176].

171 *Ibid.*, p. 170-173.
172 Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 3, p. 600-601.
173 MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 173-175.
174 *Ibid.*, p. 186-187.
175 RENKIN, J., Note à Londres, *A.M.A.E.*, dossier F.P. 823, pièce 118, Le Hâvre, 5 févr. 1917.
176 Göranson, G. à Renkin, J., *A.M.A.E.*, dossier F.P. 823, pièce 147, Londres, 22 mars 1917.

Vraisemblablement que les Anglais eurent vent de cette tentative de sauvetage, car le 15 octobre 1917, lord Kilmarnock écrivait au ministre de Broqueville, d'ordre de lord Balfour, avisant les Belges du désir des Anglais d'examiner les possibilités de renflouement du s/s «*Graf von Götzen*» [177]. Le ministre des Colonies demanda de faire savoir aux Anglais que, depuis plusieurs mois, la Belgique s'occupait de ce renflouement ; elle avait priorité dans cette entreprise et l'épave se trouvait dans les eaux territoriales belges [178]. De Londres, les services belges firent savoir au ministre Renkin que tout le matériel avait quitté Falmouth à bord au s/s «*Anversville*» du 15 juillet 1918 [179].

Avec des scaphandriers, Wall commença par sortir de l'épave du vapeur allemand des machines-outils, des fers, des aciers et quantité d'autre matériel. Wall déplaça alors au moyen de barges, le bateau dans la rade de Kigoma par des fonds de 6 m. Lors de la remise de Kigoma aux Anglais l'épave leur fut confiée.

En 1926 seulement, les Anglais sortirent le bateau de l'eau et il fut remis en service en mai 1927, sous le nom de «*Liumba*» [180].

Signalons une tentative peu connue de l'Empire Allemand pour venir au secours des armées de von Lettow-Vorbeck en situation désespérée en Afrique. En 1917, le professeur Zupika, ancien médecin en chef du Togo, suggéra de tenter de porter secours aux troupes de von Lettow-Vorbeck qui devaient être démunies d'approvisionnements et de médicaments. Le moyen de transport à utiliser était le zeppelin dont l'indépendance de vol avait été portée à plus de 100 heures et le rayon d'action à plus de 7000 km.

La proposition fut écoutée et discutée avec le comte Ferdinand von Zeppelin, alors agé de 79 ans. Un dirigeable fut allongé pour porter sa capacité à 68 590 m^3 et sa charge utile à 52 tonnes ; ses cinq moteurs Maybach de 240 ch lui assuraient une vitesse de croisière de 70 km/h.

Après différents incidents, le zeppelin «L 59» quitta Yamboli, en Bulgarie, le 21 novembre 1917 à 5 h du matin pour porter secours à von Lettow-Vorbeck au plateau de Makonde. Alors que le dirigeable avait dépassé Karthoum, le commandant Bockholt, qui était en relation avec la station de Nauen, reçut un ordre télégraphique lui enjoignant de faire demi-tour, car von Lettow-Vorbeck avait dû abandonner le plateau de Makonde et on ne savait où il se trouvait depuis les victoires remportées par Huyghé. Le zeppelin fut de retour à Yamboli le 25 novembre à 8h45 du matin [181].

Après le passage en Mozambique de ce qui restait des troupes de von Lettow-Vorbeck, apparemment les troupes belges n'avaient plus à intervenir dans des

[177] Kilmarnock à de Broqueville, *A.M.A.E.*, dossier F.P. 823, farde V.G. 126, pièce n° 1. Le Hâvre, 15 oct. 1917.

[178] Renkin, J. à de Broqueville, *A.M.A.E.*, F.P. 823, farde V.G. 126, pièce n° 2, Le Hâvre, 27 oct. 1917.

[179] (?) à Renkin, J., *A.M.A.E.*, dossier F.P. 823, farde 126, pièce n° 9, Londres, 24 juillet 1918.

[180] MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, op. cit., p. 119.

[181] LEDERER, A., Une tentative de secours par zeppelin vers l'Afrique Orientale allemande isolée, 1917, *Africa Tervuren*, Tervuren, 1967, n° 13, 3/4, p. 61-67.

opérations militaires en Afrique orientale. Aussi, dès le mois de juin 1918, elles commencèrent à évacuer l'ex-colonie allemande, la Brigade nord se repliant sur la ligne Kongolo-Kasongo-Lokandu-Ponthierville et la Brigade sud dans la région du Tanganika.

Le lieutenant-colonel Olsen, qui remplaçait le lieutenant-colonel Huyghé à la tête des troupes de l'est, n'était plus informé de la situation militaire que par l'intermédiaire du général Malfeyt, Commissaire Royal des territoires occupés. C'est ainsi qu'il apprit, le 12 octobre 1918, que von Lettow-Vorbeck avait franchi la Rovuma et risquait de revenir sur Tabora ou de menacer la frontière de Rhodésie, ce qui eut été un danger pour le Katanga.

Pour parer à toute surprise, Olsen maintint le 11e bataillon le long de la ligne Kabalo-Albertville, ainsi que les troupes du Katanga, c'est-à-dire, le 1er régiment, l'artillerie, le génie et les télégraphistes de la Brigade sud.

Comme le 23 octobre on apprenait que von Lettow-Vorbeck était en marche sur Neu-Utengele et le lac Rukwa, Olsen fit embarquer d'urgence le 24 octobre, le 1er bataillon à bord du s/s «*Baron Dhanis*» à destination de Karema.

Le 4 novembre, Olsen recevait la mission d'assurer la défense des territoires occupés et du Katanga ; le 6 novembre, il rencontrait à Kigoma le Commissaire Royal Malfeyt à l'effet de prélever une partie des troupes d'occupation pour la défense du territoire. Comme on apprenait le même jour le passage de von Lettow-Vorbeck en Rhodésie et l'attaque de Fife, Olsen décida l'envoi de troupes de Vua et leur concentration vers Kitope en vue d'attaquer l'ennemi de flanc. Cette mission était dévolue au 3e bataillon et à la compagnie cycliste.

Le transport des troupes belges ne put s'effectuer immédiatement, car le s/s «*Baron Dhanis*» devait en priorité transporter des troupes britanniques venant de Tabora, de Kigoma à Bismarckburg. Seules la compagnie cycliste et une compagnie du 3e bataillon purent trouver place à bord d'une barge remorquée par le s/s «*Baron Dhanis*», qui fit escale à Albertville et à Vua, avant de se rendre à Bismarckburg. Il avait à prendre à Karema le 1er bataillon et le conduire à Vua. Mais l'armistice mit fin à ces préparatifs [182].

Alors que l'armistice avait été conclu le 11 novembre 1918 en Europe, c'est seulement le 13 novembre que le général von Lettow-Vorbeck put être mis au courant de cette nouvelle à Kasoma près de Fife. Tous les Allemands devaient se trouver réunis le 11 décembre au plus tard à Abercorn, seule ville où il y avait assez d'approvisionnement pour ce qui restait de l'armée allemande d'Afrique, soit le gouverneur Schnee, 20 officiers, 8 officiers de santé, un secrétaire télégraphiste, 125 Européens, 1156 askaris et 1598 porteurs [183].

La première guerre mondiale en Afrique était finie.

[182] Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 00, p. 261-263.

[183] VON LETTOW-VORBECK, P., La guerre de brousse, *op. cit.*, p. 279-285.

11. Epilogue

Il est regrettable qu'après la victoire de Tabora, la poursuite de l'armée de von Lettow-Vorbeck par les troupes belges ait été suspendue. Des détachements du colonel Olsen étaient déjà à Sikonge, soit à 100 kilomètres au delà de Tabora. On n'aurait pas dû limiter la zone d'action des Belges à l'axe Kigoma-Tabora ; mais ceci n'est pas à retenir à charge des militaires en Afrique mais le fait des politiciens et des bureaux de Londres et du Hâvre.

Si les troupes belges avaient pu continuer à collaborer avec leurs alliés anglais, on aurait évité le retour vers le nord de la colonne Wintgens-Naumann et le regroupement des forces de von Lettow-Vorbeck n'aurait pu survenir dans la région de Mahenge, après la défaite de Tabora.

De même dans les bureaux du Hâvre et de Londres, on ne soupçonnait pas, semble-t-il, l'importance des problèmes techniques dans la conduite de la guerre en Afrique. Citons comme exemple la voie de chemin de fer Kabalo-Albertville, dont les ponts définitifs ne furent jamais achevés durant la guerre, les tergiversations pour l'achèvement du s/s «*Baron Dhanis*» et pour la création d'une base navale, qui ne fut décidée que grâce aux exigences du commander Spicer Simson.

Il est également déplorable de constater que l'abandon de Tabora, de Kigoma, de Karema ait été décidé avant que l'action militaire n'ait été achevée. Les compensations obtenues au traité de Versailles furent bien minces pour l'effort militaire des Belges en Afrique : un mandat d'administration du Ruanda et de l'Urundi, une base belge au port de Kigoma et une autre à Dar-es-Salaam et des facilités de transport et de tarif sur la ligne Kigoma-Dar-es-Salaam, facilités d'ailleurs bien illusoires sur une ligne de chemin de fer toujours engorgée.

C'était peu en regard des souffrances et des sacrifices des Belges et de Congolais dans cette dure campagne en Afrique Orientale.

IV. – TABLE DES LISTES

1. Liste des sigles et abréviations

A.E.F. = Afrique Equatoriale Française.
A.M.A.E. = Archives du Ministère des Affaires Etrangères.
A.R.M.A. = Académie royale de Marine à Anvers.
A.R.S.C. = Académie royale des sciences Coloniales.
A.R.S.O.M. = Académie royale des sciences d'Outremer.
B.B.O.M. = Biographie belge d'Outremer.
B.C.K. = Compagnie de chemin de fer du Bas-Congo au Katanga.
C.F.K. = Compagnie du chemin de fer du Katange.

C.F.L. = Compagnie du chemin de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs Africains.
D.O.A.G. = Deutsche Ostafrika Gesellschaft.
F.P. = Force Publique.
I.R.C.B. = Institut royale colonial belge.
m/b = Motorboat.
Mouv. Géogr. = Le Mouvement Géographique.
M.R.A.C. = Musée royal de l'Afrique Centrale.
NAE = Naval African Expedition.
s/s = Screw-ship.
s/w = Stern-wheeler ou side-wheeler.
S.A.B. = Société Anonyme belge pour le commerce du Haut-Congo.
T.S.F. = Télégraphie sans fil.

2. Liste des appellations géographiques nouvelles

Abercorn = Mbala
Afrique Orientale allemande = Tanzanie
Albert (lac) = Mobutu-Sese-Seko (lac)
Albertville = Kalemie
Bas-Congo = Bas-Zaïre
Baudouinville = Moba
Bismarckburg = Kasanga
Chemin de fer du Congo = Chemin de fer Matadi Kinshasa (C.F.M.K.)
Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs Africains = Société Nationale des chemins de fer zaïrois, réseau est (S.N.C.Z., R.E.)
Congo belge = Zaïre
Congo (fleuve) = Zaïre (est resté Congo en République Démocratique du Congo)
Dume Station = Doumé
Edithburg = Kilwesi
Edouard (lac) = Idi-Amin Dada (en Uganda le nom est resté inchangé)
Kisenyi = Gisengi
Kwamouth = Malela
Léopoldville = Kinshasa
Mariahilf = Musasa
Neu Langenburg = Mbeya
Nya-Lukemba = Bukavu (jusqu'en 1954, ce poste s'est appelé Costermansville)
Ponthierville = Bubundu
Province Orientale = Région du Haut-Zaïre
Rhodésie = Zambie
Ruanda = Rwanda
Shangugu = Cyangugu

Société des Pétroles = Pétrozaïre
Stanleyville = Kisangani
St. Michael = Bukombe
Tanganikabahn = Tanganika railway
Usumbura = Bujumbura
Province Orientale = Région du Haut-Zaïre
Katanga = Shaba
Elisabethville = Lubumbashi

3. Liste des cartes et figures

Fig. 1. – Plan du port de Kalemie. p. 157

Photo 1. – Le m/b «*Paul Renkin*». face p. 142
Photo 2. – m/b «*Toutou*» dans la forêt. face p. 142
Photo 3. – s/s «*Vengeur*», m/b «*Netta*» et s/s «*Kisangani*». face p. 142
Photo 4. – s/s «*Hedwig von Wissmann*» et s/s «*Alexandre Delvommune*». face p. 143
Photo 5. – m/b «*Fifi*». face p. 143

Carte 1. – Cameroun. Principales directions d'attaque. p. 121
Carte 2. – Opérations dans la Sangha. p. 128
Carte 3. – La région du lac Kivu. p. 141
Carte 4. – Afrique-Orientale-allemande. p. 146
Carte 5. – Le lac Tanganika. p. 151
Carte 6. – Attaque sur Tabora. p. 174

4. Liste bibliographique

La campagne de l'Est Africain allemand, *Mouv. Géogr.*, Bruxelles, 1914.

Campagne 1916, *A.M.A.E.*, dossier 2670 bis.

Les campagnes coloniales belges (1914-1918), Bruxelles, 1927.

Le chemin de fer du Tanganika, *Mouv. Géogr.*, Bruxelles, 1912.

Comité spécial du Katanga, (1900-1950), Bruxelles, 1950.

Aymerich, J., Rapport de l'expédition et sur les combats de la Haute-Sangha, papiers Bal, *Arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.5,2, farde rose, pièce 2.

Aymerich, J., *La conquête du Cameroun*, Paris, 1933.

Bal, F., Journal de campagne, opération de la Goko et de Molundu, papiers Bal, *Arch. du M.R.A.C.*

Brossel, C., Les British Documents on the origin of the war et le Congo belge, *Revue des livres, documents et archives de la guerre 1914-1918*, 9e série, Bruxelles, 1940.

Camus, Cel., Passage de la jauge métrique à la jauge anglaise du tronçon ferré Kindu (Port Empain) – Albertville, *Mém. de l'A.R.S.C., cl. sc. techn.*, Bruxelles, 1956.

de Bueger, Rapport sur le travail de l'escadrille d'hydroplanes au Tanganika, *Arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50,12, pièce 2.21/13, Toa, 1916.

De Koninck, L., Les troupes belges en Rhodésie, rapport au colonel Tombeur en 1915, *A.M.A.E.*, dossier 2268, farde 263 ter.

Duchesne, A., Stinglhamber, G., *B.B.O.M. de l'A.R.S.O.M.*, Bruxelles, 1967, **6**.

Festraet, F., Rapport sur le transport du «*Tshiloango*», *A.M.A.E.*, dossier 823, F.P., farde 1262.

Flament, F., La Force Publique de sa naissance à 1914, *Mém. de l'I.R.C.B., cl. sc. mor. et polit.*, Bruxelles, 1952, **27**.

Gardner, Brian, *German East. The story of the first world war in East Africa*, Londres, 1963.

Heyse, Th., Les visées allemandes sur les colonies portugaises et la Congo belge, d'après les documents diplomatiques français, *Bull. des s. de l'I.R.L.B.*, Bruxelles, 1935, **6**, 3.

Jadot, J. M., Tummers, Joseph, *B.C.B. de l'A.R.S.C.*, Bruxelles, 1958, **5**.

Jadot, O., Rapport sur les travaux à la base navale, papiers Moulaert, *Arch. du M.R.A.C.*, collect. 50.12, doc. 2,21/18.

Jadot, O., Rapport sur la remise en état du chemin de fer Kigoma-Tabora, *Arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, doc. 2.21/7.

Jadot, O., Démontage de la barge de 70 t., *Arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, doc. 2.21/18.

Jara, Rapport de voyage du «*Vengeur*», *Arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, 1916.

Lauwers, O., Bruits de partage des colonies portugaises et du Congo belge, *Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, Bruxelles, 1936, **8**.

Leconte, L., *Les ancêtres de notre force navale*, Bruxelles, 1952.

Lederer, A., Histoire de la navigation au Congo, *M.R.A.C.*, coll. sc. Histor., n° 2, Tervuren, 1965.

Lederer, A. Göranson, Georg, *B.B.O.M. de l'A.R.S.O.M.*, **7**, B.

Lederer, A., Olsen, F. W., *B.B.O.M. de l'A.R.S.O.M.*, Bruxelles, 1967, **6**.

Lederer, A., La grande victoire aéronavale belge, Tanganika, 1916, *Bull. communic. de l'A.R.M.A.*, Anvers, 1916, t. 18.

Lederer, A., Bal, François, *B.B.O.M. de l'A.R.S.O.M.*, Bruxelles, 1973, **7**, A.

Lederer, A., Une tentative de secours par zeppelin vers l'Afrique orientale allemande isolée, en 1917, *Africa Tervuren*, Tervuren, 1967, n° 13,3/4.

Lederer, A., Un pionnier du Congo Frederic Valdemar Olsen, *Rev. gén. belge* Bruxelles, nov. 1964.

Leenaers, Rapport de voyage du «*Netta*» du 29 juillet 1916, *Arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, farde 50.12, doc. 2.21/21, Albertville, 1916.

Moulaert, G., Rapport général sur les opérations et travaux au lac Tanganika pendant la campagne 1914-1915, *Arch. M.R.A.C.*, collect. 50.12, pièce 2 – 21/14.

Moulaert, G., La flottille du Tanganika, *Arch. du M.R.A.C.*, dossier 50.12, doc. 2.21/14.

Moulaert, G., Rapport concernant la base de Kalemie, *A.M.A.E.*, dossier F.P. 823, farde 116 b, janvier 1916.

Moulaert, G., Rapport concernant la base navale, *A.M.A.E.*, dossier 2670 bis.

Moulaert, G., La flottille du Tanganika, *Arch. du M.R.A.C.*, dossier 50.12, doc. 2.21/14.

Moulaert, G., Rapport général sur les opérations et travaux du lac Tanganika pendant la campagne 1914-1916, *Arch. M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, doc. 21/14, p. 34.

Moulaert, G., Rapport sur l'ensemble de la coopération du groupe du Tanganika aux troupes d'invasion, *Arch. M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, doc. 21/14, p. 32.

Moulaert, G., *La campagne du Tanganika*, Bruxelles, 1934.
Moulaert, G., Rapport concernant le port de Kalemie et de la base navale de la flottille alliée sur le lac Tanganika, *A.M.A.E.*, dossier F.P. 823, farde 1262, 4 janv. 1916.
Moulaert, G., *La campagne du Tanganika, 1916-1917*, Bruxelles, 1934.
Moulaert, G., Développement de la flottille belge, garde du lac, défense de la base navale, *Arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, dossier 50.12, doc. 2.21/18.
Moulaert, G., *A.M.A.E.*, dossier F.P. 825, annexe à la pièce 86 de la lettre de Henry, E. à Renkin, J., Kalemie, 1916.
Muller, E., *Les troupes du Katanga et les campagnes d'Afrique, 1914-1918*, Bruxelles, 1935.
Simson, Spicer, Rapport sur la destruction du «*Hedwig von Wiesmann*», *Arch. M.R.A.C.*, collect. 50.12, Kalemie, 1916.
Tombeur, Ch., Rapport général sur les opérations et travaux au lac Tanganika pendant la campagne 1914-1915-1916, *Arch. du M.R.A.C.*, papiers Moulaert, 50.12, doc. 2.21/14.
Tombeur, Ch., Rapport sur la première campagne belge dans l'Est africain allemand, *A.M.A.E.*, dossier 2668, farde 263 bis.
Tombeur, Ch., Rapport sur les opérations de l'offensive belge dans l'Est africain allemand, avril-sept. 1916, *A.M.A.E.*, dossier F.P. 2670 bis, farde 1132.
Tombeur, Ch., La campagne belge en Afrique orientale allemande, *A.M.A.E.*, farde A, 226/6.
Van den Abeele, P., Huyghé de Mahenge, *B.C.B. de l'A.R.S.O.M.*, Bruxelles, 1955, **4**, 417-418.
von Lettow-Vorbeck, *La guerre de brousse dans l'Est africain (1914-1915)*, Paris, 1933.
von Lettow-Vorbeck, P., Mes campagnes d'Afrique orientale (traduction), *A.M.A.E.*, dossier 2668, farde 265.
Wauthier, Rapport du voyage de la «*Netta*», en 1916, papiers Moulaert, *Arch. du M.R.A.C.*
Wybauw, J., *La Sabena en Afrique*, Compte rendu ds journées d'études des transports au Congo belge, Bruxelles, 1956.

5. Liste onomastique

Abercorn, 145, 146, 147, 150, 185
Abong-bang, 138
Académie royale des Sciences d'Outremer (A.R.S.O.M.), 140, 149, 172
Acte de Berlin, 119, 122, 126
Acte de neutralité, 122
Académie royale de Marine (A.R.Ma), 152
Académie royale des Sciences coloniales (A.R.S.C.), 126, 129
Adjutant (s/s), 160, 164, 168, 169
African Lakes, 146, 152
Afrique, 119, 120, 122, 124, 148, 154, 155, 156, 161, 162, 171, 172, 177, 179, 183, 184, 185, 186
Afrique belge, 122
Afrique Centrale, 122, 172
Afrique équatoriale française (A.E.F.), 126, 129, 136
Afrique orientale allemande, 123, 140, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 153, 160, 165, 166, 167, 169, 177, 179, 182, 183, 184, 186
Afrique portugaise, 122
Agadir, 115
Aigrette (vedette), 129
Albert (roi), 124
Albert Dolisie (s/w), 125
Albertville, 157, 162, 163, 164, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 176, 178, 179, 181, 183, 185, 186
Albini, 149
Alexandre Delcommune (s/s), 145, 148, 150, 154
Allemagne, 119, 120, 122, 124, 125, 127
Amirauté, 154, 161
Angleterre, 119, 120, 122, 155, 172

Angola, 124
Anvers, 149, 152
Anversville (s/s), 162, 172, 179, 184
Aymerich, 127, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 138, 139
Ayong, 138

Bagamoyo, 123
Baka, 135
Bal, F., 127, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139
Balfour, (Lord), 184
Bangui, 125
Bangwe, 171
Banque d'Outremer, 120
Banza, 144
Baraka, 159, 176
Baron Dhanis (s/s), 156, 159, 160, 161, 164, 165, 170, 171, 176, 177, 179, 182, 183, 185, 186
Bas-Congo, 162, 170
Basse-Sangha, 134
Bassin conventionnel du Congo, 119, 124, 126, 127
Bataille, 179, 180
Behaege, 162, 163
Belgique, 119, 120, 122, 123, 124, 125, 184
Berlin, 123, 125
Biano, 155
Biaramulo, 167
Billemont, 138
Bismarckburg, 123, 146, 150, 168, 176, 179, 182, 185
Blankenberghe, 180
Bockholt, 184
Bolobo, 125, 130
Boma, 125, 139, 161, 162
Bomassa, 129
Bonga, 120, 122, 125, 130
Bonga (s/w), 126, 127
Boom, 142
Borgerhoff, 173
Brazzaville, 125, 126, 137
Brian Gardner, 156
Brossel, C., 119
Bruxelles, 119, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 129, 140, 142, 149, 161, 172, 179
Bukakata, 142
Bukama, 149, 155, 178
Bukavu, 123
Bukoba, 177
Bulawayo, 155
Bulgarie, 184
Bumba (s/w), 125, 126
Burton, 122

Caillaux, 120, 122
Calais, 122, 172
Cameroun, 120, 124, 126, 127, 129, 130, 134, 137, 138, 139, 140
Camus, C., 172
Castiau, 162, 164
Cecil Rhodes (s/s), 152
Centre africain, 120
Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (B.C.K.), 165
Chemin de fer du Congo, 120, 162
Chemin de fer des Grands Lacs (C.F.L.), 130, 152, 155, 159, 161, 162, 164, 165, 172, 175, 176, 177, 178, 183
Chemin de fer du Katanga, 165
Chinde, 149
Citas (Compagnie industrielle de transit au Stanley-pool), 122
Cockerill, 153
Colignon, 162, 163
Comité Spécial du Katanga, 120, 149
Commandant Eloy (baleinière), 143
Commandant Lamy (s/w), 131, 132
Commandant Largeau (s/w), 125
Compagnie Belge Maritime du Congo, 162
Compagnie Forestière, 127
Congo (fleuve), 119, 120, 122, 124, 137, 143, 146, 154
Congo (Belge), 119, 120, 122, 123, 125, 126, 129, 130, 134, 136, 138, 140, 145, 148, 150, 161, 178, 179, 180, 183
Congo français, 126
Congo (s/w), 125, 126, 127
Conseil de Défense, 125, 127
Convention de Genève, 127
Costermans, P., 129
Couck, 162
Crewe, 171, 177
Cruchet, 129, 131, 132

Dakar, 179
Dar-es-Salaam, 123, 124, 126, 149, 152, 153, 160, 164, 168, 170, 181, 186
de Broqueville, (Comte), 184
De Bueger, 161, 162, 163, 172
de Caters, 161
Declercq, 160
De Koninck, 147
Delsaux, 142, 154
de Meulenaer, 146
De Roover, M., 171, 176, 183
Deutsch-Ostafrica gesellschaft (D.O.A.Ci.), 124, 150, 152, 156, 167
Deutsche-Ostafrikanische Centralbahn, 124
Dhanis, (baron), 123

Djah (s/w), 126, 135
Djemba, 133
Djombe, 129
Dodenhof, 126
Dodoma, 179, 180, 181, 182
Dongo, 135
Dongo (s/w), 122, 125, 126
Dongou, 130
d'Orjo de Marchovelette, 143
Douala, 139
Dubin, 178
Duchesne, A. 149
Dume-Station, 138
Duplan, 176

Edithbucht, 168, 173
Edouard (lac), 122
Elisabethville, 147, 149, 155
Empain (groupe), 120
Empire allemand, 120
Empire germano-belge, 120
Entebbe, 177
Est africain allemand, 124, 143, 154, 165
Etat allemand, 120
Etat Indépendant du Congo, 122, 123
Europe, 122, 124, 125, 126
Europe (s/s), 125

Falmouth, 184
Festraet, 143
Fife, 147, 185
Fifi (m/b), 159, 160, 163, 168
Flament, F., 123
Flandre (s/w), 134, 136, 137, 176
Fourneau, L., 131, 132
France, 119, 120, 122
Franjon, 162
Fréson, 183
Fuchs, F., 124, 125, 127, 129, 148

Gabon, 126
Gaika (s/s), 142
Gali, 135
Gambie, 154
Gascogne (golfe de), 161
Goko, 135, 136
Goma, 144
Gombe, 130
Gombe, (île), 144
Goor, 152, 155, 158, 159, 161, 165, 170, 180
Goranson, 130, 132, 133, 134, 135, 183
Gottorp, 175, 181
Goubou (s/s), 127
Graf von Götzen (s/s), 152, 153, 160, 161, 163, 169, 170, 171, 179, 182, 183, 184
Gramme, 130
Gwendoline (s/s), 165

Haelen (s/w), 127
Hannyngton, 181
Haut-Congo, 122
Haute-Sangha, 127, 129, 131, 133, 134, 137, 139
Hedwig von Wissmann (s/s), 149, 150, 152, 157, 160
Henry, 139, 149, 150, 170, 176
Herman von Wissmann (s/s), 165
Heyse, Th., 120, 122
Hoboken, 153
Hollande, 176
Hoskins, 179
Hubert, 182
Hutin, 129, 130, 131, 133, 135, 136, 137, 138, 139
Huyghé (de Mahenge), 179, 180, 181, 184, 185

Idete, 182
Idjwi (île), 140, 142, 143, 144
Ifakara, 182
Impfondo, 126
Ingbert (s/s), 124
Ingraban (s/s), 124
Institut royal colonial belge (I.R.C.B.), 120, 122, 123
Irebu, 134, 136
Iringa, 180
Ishangi (presqu'île), 143
Iwong- Titina, 138, 139

Jackson (sir Frederick), 166
Jadot, J. M., 126
Jadot, L., 167
Jadot, O., 154, 157, 159, 163, 164, 167, 173, 175, 176, 183
Jaumont, 172
Joly, 127

Kabale, 142
Kabalo, 149, 153, 155, 156, 159, 161, 164, 167, 168, 169, 170, 177, 178, 179, 181, 183, 185, 186
Kagera, 166
Kalemie, 149, 153, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 164, 165
Kalula, 180
Kamerunschiffartgesellschaft, 120, 122, 125, 126
Karema, 123, 173, 176, 181, 185, 186
Karisimbi, 166
Karthoum, 184

Kasa-Kalawe, 147
Kasenge, 146
Kasoma, 185
Kasongo, 185
Katana, 144
Katanga, 124, 145, 148, 149, 155, 166, 167, 185
Kenya, 123
Kibanga, 176
Kibati, 142
Kilwesi, 168, 173
Kiderlein Waechter, 120
Kigali, 167, 168
Kigali, 164, 170, 171, 172, 173, 176
Kigesi, 142
Kigoma, 123, 149, 152, 153, 159, 160, 162, 163, 164, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 175, 176, 177, 178, 181, 183, 184, 185, 186
Kilimandjaro, 123
Kilmarnock, (lord), 184
Kilombero, 182
Kilosa, 182
Kilwa, 181
Kindu, 160, 164, 165, 177
Kingani (s/s), 152, 158, 159, 160
Kinshasa, 122, 125, 127
Kirundu, 143
Kisenyi, 144, 150
Kisumu, 142
Kitego, 167
Kitope, 145, 186
Kututa, 146, 147, 152, 165
Kivu, 145, 148, 150, 152, 153, 156, 167
Kivu (lac), 122, 123, 140, 142, 143, 144, 145, 166, 170
Klauwaert, 162
Koenigsberg (s/s), 124
Kombe, 175
Kondoa, 180
Kongolo, 161, 168, 184
Kromhout, 176
Krupp, 130, 131, 132, 153
Kungwe, 168
Kwamouth, 130

Langlume, 131, 132, 135, 136
La Palice, 172
Lauwers, O., 122
La Caire, 155, 161, 172
La Cap, 149, 154, 155, 172
Leconte, L., 142, 143, 144, 156, 159
Lederer, A., professeur, 119, 123, 125, 127, 129, 130, 131, 134, 136, 138, 139, 140, 145, 148, 152, 153, 184
Lee, J. R., 154
Leenaers, 170
La Havre, 156, 170, 183, 186
Lembe (Mugusi), 139
Leopold II, 123
Léopold II (lac), 134, 137
Léopoldville, 125, 130, 134, 137, 138, 143, 154, 158, 161, 162, 172
Libenge, 126, 130
Liège (s/w), 127
Lindi, 181
Liouesso, 127
Liumba (s/s), 184
Livingstone, 155
Lobaye, 120, 125, 126, 130, 138
Lobaye (s/w), 126, 127
Lokandu, 185
Lomié, 137, 138
Londres, 149, 153, 156, 176, 183, 184, 186
Lualaba, 152, 155, 178
Lubafu, 140
Lubengera, 144
Luita, 181
Lukolela, 130
Lukuga, 129, 149, 153, 154, 156, 158, 159, 161, 165
Lumpungu, 171
Lutobo, 142, 166
Luxembourg (s/w), 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 140

Mafuta-Mingi, 144
Mahenge, 178, 181, 182, 186
Makonde, 184
Malagarasi, 171, 175, 176, 178, 179
Malapa, 135, 136
Margodt, 136
Malfeyt, 185
Mariahilf, 123, 171
Marin, 136, 137, 138
Marine du Haut-Congo, 125
Maroc, 119
Marseille, 142
Matadi, 124, 125, 162, 172
Mauritzen, 153
Mauser, 122, 132, 134, 149
Maybach, 184
Mbaïki, 125, 126
Mbarara, 142
M'Birou, 127
Messageries fluviales, 122
Mikeno, 166
Mimi (m/b), 154, 158, 160, 163, 168
Moëro, 178, 180
Moewe (s/s), 124, 152
Moliro, 145, 149

Molitor, 143, 149, 166, 171
Molundu, 126, 134, 135, 136, 137, 140
Mombasa, 142
Morisson, 125, 138, 139
Moshi, 181
Mossaka, 127
Mossaka (s/w), 127, 129, 131
Moto, Yamongo, 142
Moulaert, G., 122, 125, 126, 127, 129, 130, 132, 133, 134, 136, 138, 139, 149, 153, 154, 157, 159, 161, 162, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 173, 175, 176, 178, 180, 182, 183, 184
Mozambique, 181, 182, 184
Mpokoroso, 147
Mugusi, 138, 139
Muller, 124, 144, 149, 152, 167, 182
Musako, 144
Musée royal de l'Afrique Centrale (M.R.A.C.), 119, 126, 129, 132, 138, 139, 140, 149, 160, 161, 164, 165, 169, 170, 173, 176, 178
Mwanza, 123, 148, 171

Nanga-Eboli, 139
Nauen, 181, 184
Naumann, 180, 186
Naval African Expedition (N.A.E.), 157, 165
N'Dolo, 122
Netta (m/b), 154, 158, 160, 167, 168, 169, 170, 171
Neu-Utengele, 185
N'Gali, 129
N'Gato, 138
N'Gogo, 122, 127, 129, 134, 135, 136, 137, 140
Niemba, 181
Niger, Lieut., 129, 131, 132
Nil, 123
Njarabunga, 182
Nola, 129, 131, 137, 140
Noordenfelt, 129, 130, 132, 134, 135, 149, 153
Northey, 168, 180
Nya-Lukemba, 123
Nyanza, 166, 167, 170, 171
Nyassa (lac), 147, 149, 165, 181
Nyassaland, 170
N'Zimu, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 137, 140
N'Zinga, 130

Océan Atlantique, 122
Océan Indien, 122, 123, 126
O'Grady, 181
Okonolinga, 139
Olieslagers, J. 161
Olsen, F. W., 123, 140, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 153, 166, 168, 171, 173, 175, 185, 186
Province Orientale, 178
Oran, 161
Orta, T., 162, 163, 164, 169
Ost-Deutsch-Africa, 120
Ouesso, 122, 127, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 137

Pala, 159
Paris, 125, 126, 127, 140, 178
Pastorale de la Lomami, 120
Paul Renkin (m/b), 142, 143, 144
Philippin, 144
Poincaré, H., 120
Pointe-Noire, 125
Poncelet, 162
Ponthierville, 143, 160, 185
Portugal, 119
Prince Léopold (s/w), 156
Pweto, 146

Remorqueur I bis s/s, 161
Renkin, J., 124, 139, 148, 150, 170, 172, 177, 183
Renson, 183
Rhodésie, 140, 145, 146, 147, 148, 153, 156, 165, 168, 181, 185
Rio-Muni, 139
Rosenthal, 157
Rouling, 166, 167
Rovuma, 185
Royal Navy, 156, 162
Ruaka, 182
Ruanda, 148, 150, 152, 166, 167, 168, 186
Ruki, 136
Rukwa (lac), 180, 185
Rumonge, 170, 171
Russchaert, 162
Rutshuru, 123, 142
Ruzizi, 123, 140, 150, 152, 166

S.A.B. (Société Anonyme belge pour le commerce du Haut-Congo), 120
Sabena, 161, 162
Sahara, 172
Saint-Georges (m/b), 161
Sake, 142, 143, 145
Saisi, 147, 148
Samfu, 147
Samuel, 142
Sangha, 120, 122, 125, 126, 127, 129, 130, 138
Sankt Michael, 171

Sebea, 145, 166
Seine, 142
Servais, 137
Shangugu, 144, 147, 166
Sikonge, 175, 179, 186
Simba, 145, 161
Société des Pétroles, 156
Songa, 173
Speke, 122
Sphinx, 165
Spicer Simson, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 165, 168, 170, 176, 182, 186
Stanley, H. M., 122
Stanley-pool, 125
Stanleyville, 124, 129, 143, 156, 161, 162, 167
Stinglhamber, G., 149, 150, 156, 158, 159, 160, 161, 170
Suanke, 137
Sud Kamerun, 120, 122, 126
Sumbu, 147
Sunbeam short (hydravion), 161

Tabora, 123, 124, 148, 169, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 185, 186
Tafel, 181
Tamise, 154
Tanganika (lac), 120, 122, 123, 125, 127, 129, 130, 133, 134, 136, 140, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 163, 164, 165, 168, 170, 173, 175, 177, 178, 179, 182, 183
Tanganika (s/s), 164, 170, 171, 172, 173, 176, 178
Tanganikabahn, 124, 152, 164, 172, 175, 179, 183
Tede, 138
Ténériffe, 162
Tervuren, 119, 140, 184
Thomas, 167, 171, 174, 179, 180
Thys, A., 120, 122
Tibundi, 135, 136
Toa, 150, 159, 160, 163
Togo, 184
Tombeur, C., 143, 144, 147, 149, 150, 154, 156, 158, 159, 160, 161, 166, 168, 170, 175, 177, 179
Tongwe (lac), 163
Toutou (m/b), 154, 158, 159, 160, 163, 168
Transvaal, 119
Tshiloango (m/b), 142, 143, 145
Tshipon, 147
Tummers, 126, 130
Tytgat, 147
Tytler, 182

Ubangi, 120, 125, 126, 130
Udjiji, 170, 171, 174, 176, 177, 178, 179
Ufumbiro, 123
Ugala, 173, 174
Uganda, 153, 166
Urundi, 148, 167, 186
Urwira, 173
Ussoke, 175
Ussuwi, 177
Usumbura, 123, 150, 167, 169, 170, 176
Utinta, 173
Uvira, 159, 167, 168, 169

Van den Abeele, P., 179
van Deventer, 181
Van Hyfte, 180
Van Roy, 135
Vengeur (s/s), 154, 156, 160, 163, 164, 168, 169, 173
Versailles, 186
Victoria (lac), 123, 142, 143, 148, 167, 177, 179, 180
Villemur, 133
von Götzen (comte), 122
von Lettow-Vorbeck, P., 143, 152, 165, 179, 180, 181, 184, 185, 186
von Yagow, M. 122
von Stuemer, 181
von Wintgens, 143, 179, 180, 186
von Zeppelin, F. (comte), 184
Vua, 149, 156, 159, 185

Wahle, 152
Wahu (île), 143, 144
Wainright, 161
Wala, 173
Wall, 150, 158, 164, 183, 184
Wami (s/s), 160, 170
War Office, 154
Wauthier, 169
Weber, 166, 169
Weyemberg, 137
Wiemers, 143, 144
Wintgens (voir von Wintgens)
Wybauw, J., 161

Yamboli, 184

Yaunde, 139
Yokaduma, 137, 138
Yombue, 138
Yser, 179
Yumbi, 130

Zambèze, 149
Zinga, 125, 126
Zupika, professeur, 184

TABLE DES MATIÈRES

I. – Les Prémices 119

1. Introduction 119
2. L'Allemagne place ses pions à l'ouest 120
3. L'Allemagne place ses pions à l'est 122

II. – La campagne du Cameroun 124

1. Faits de guerre 124
2. La campagne de la Sangha 129
3. La campagne de la N'Goko 134
4. La conquête du Cameroun 137

III. – La campagne en Afrique-Orientale allemande 140

1. Bataille au Kivu 140
2. Les opérations belges en Rhodésie 145
3. La défensive face à l'Afrique-Orientale allemande 148
4. Préparation à l'offensive 153
5. Escarmouches sur le Tanganika 158
6. La grande victoire aéronavale 161
7. Coopération aéronavale à la victoire terrestre 166
8. La campagne de Tabora 172
9. La campagne de Mahenge 178
10. Le rôle de la flotte lors des campagnes en Afrique-Orientale allemande 182
11. Epilogue 186

IV. – Table des listes 186

1. Liste des sigles et abréviations 186
2. Liste des appellations géographiques nouvelles 187
3. Liste des cartes et figures 188
4. Liste bibliographique 188
5. Liste onomastique 190

SUMMARIES

The beginnings of Portuguese maritime expansion before, under and after Henry the Navigator

by

C. Verlinden

The maritime expansion of Portugal begins before Henry the Navigator through action of Genuese seafaring men who went into Portuguese service. As early as the 14th century the Canary Islands, the Madeira's and the Azores were discovered by them and the first of these archipelagoes was even colonized for a brief period on behalf of Portugal. In the 15th century Henry the Navigator was active more as a colonizer of the islands than as the discoverer of the African coast, which was followed by his captains only as far as the Gulf of Guinea, while the islands were his leading concern, whatever the eloquent Zurara might have written in this connection.

In the Gulf of Guinea the times of the monopolyzing merchant Fernão Gomes were marked by considerable progress in the discovery of both the coast and the islands. The big leap to the South happened under João II and 1487 was the crucial moment when, after Cão, Dias and Covilhão opened the way to the Indian Ocean. With the Fleming Van Olmen King João gave up, the same year, the search for the western way to India, which would take later on, and without his knowing it, Columbus to America. Everything had become possible for Portugal under João II, who, more than the Navigator, is the leading individuality in the early history of Portuguese maritime expansion. Vasco da Gama, in the light of his predecessors and because of the help of Ibn Madjid, appears as a lesser personality than Dias, and even more Cão, both of them collaborators of João II.

Ownership in East India Company Shipping : Prussia, Scandinavia and the Austrian Netherlands in the 18th Century

by

C. Koninckx

In this brief comparative study, attention is paid to the smaller 18th-century East India companies, located in Prussia, Sweden, Denmark and the Austrian Netherlands. Of special interest are the particularities and varieties of company ownership : fitting-out, representativity

of the board at sea, shipowning as opposed to shipbuilding, financial organization. The main central argument is that the companies in fact represent one of the last stages in the developments leading up to the appearance of the limited liability company as it is known today.

Social and sexual tensions on Ostend East-Indiamen (1715-1734)

by

K. Degryse

Recent studies concerning the social conditions on board of the Ostend East-Indiamen especially stressed the low mortality – and desertion-rates, as well as the rather good food conditions. This indeed very valuable quantitative approach, yet does not take into account the influence that social and sometimes sexual tensions had on the conditions of life. Information about these tensions is not easy to find. Nevertheless we ware able to retrace two exceptional sources with a lot of information about social and sexual tensions on board : the juridical dossier „Van Pruijssen" (concerning a sodomy-case) and the journal of G. de Bock. They inform us about the almost permanent tensions between the Flemish and the British part of the crew, between merchants and naval officers and especially between naval officers and the common sailors. Those tensions, that now and then came to a head, made life on board of the small and overcrowded ships that made voyages of more than 18 months, very hard.

Navigational Studies at the Belgian Nautical Schools during the first period of the Belgian Kingdom (1830-1849)

by

R. Smet

A first approach to the problem, based on an analysis of the curricula of the nautical schools and the available literature of the period, failed to provide sufficient insight into what was really taught at the Belgian Nautical Schools (Antwerp, Ostend).

The detailed standards set for obtaining the different legal certificates of competency give a fairly good idea of the nautical sciences that could be studied at the Belgian Nautical Schools.

Analysing these standards and comparing them with the curricula and available literature lead one to conclude that the standards reflect the nautical knowledge of the period in question.

Belgium's State Subsidy Policy in regard to ocean steamshipping 1867-1914

by

G. Devos

For lack of successful domestic initiatives to link the port of Antwerp to non-European territory by means of steamships, the central authorities proceeded to enter into agreements with foreign companies from 1867 on.

Thus regular steamship connections were established with South and North America, Australia and the Far East.

A preliminary survey of these services indicates a rather incoherent policy : with respect to legal specifications as well as to the nature and the justification of the aid granted. This intervention, which remained into force for more than 40 years, did hamper the development of the domestic merchant fleet, yet at first sight fits in with the policy pursued in favour of the Antwerp port structure after 1875.

Inland merchant fleet in Belgian Congo during the First World War

by

A. Lederer

Despite the neutrality of the conventional Congo basin, the Germans attacked the French and Middle Congo from the Cameroon. To protect their Congo, the Belgians sent the s/w *Luxembourg*, armoured for this occasion, through the Sangha and the N'Goko rivers to help the French forces till the final victory.

The Germans attacked the Belgian border at Lake Tanganyika. The British and Belgian forces invaded German East Africa. To shorten the carriage of supplies to the armies, the Belgians, with their ships and the help of four sea-planes, achieved total supremacy up the lake by destroying the German fleet.

INHOUDSTAFEL

C. VERLINDEN, De aanvang der Portugese maritieme expansie voor, onder en na Hendrik de Zeevaarder 7

C. KONINCK, Ownership in East India Company Shipping : Prussia, Scandinavia and the Austrian Netherlands in the 18th Century 33

J. EVERAERT, Le pavillon impérial aux Indes occidentales. Contrebande de guerre et trafic neutre depuis les ports Flamands (1778-1785) 43

K. DEGRYSE, Sociale en sexuele spanningen aan boord van de Oostendse Oost-Indiëvaarders (1715-1734) 69

G. DEVOS, Belgische overheidssteun aan scheepvaartlijnen, 1867-1914 81

R. SMET, Het onderwijs van de zeevaartkunde aan de Belgische zeevaartscholen tijdens de beginperiode van het koninkrijk België (1830-1849) 99

A. LEDERER, Le rôle des flottes fluviale et lacustre du Congo belge durant la première guerre mondiale 119

English summaries 197

DRUKKERIJ UNIVERSA WETTEREN