

# 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 <sup>1</sup>.

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 acquiescé la non intervention de l'Allemagne en faveur des Boers du Transvaal <sup>2</sup>.

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.

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

<sup>2</sup> 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*, 9<sup>e</sup> 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»<sup>3</sup>.

## 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 «Kamerunschiffahrtsgesellschaft», 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.

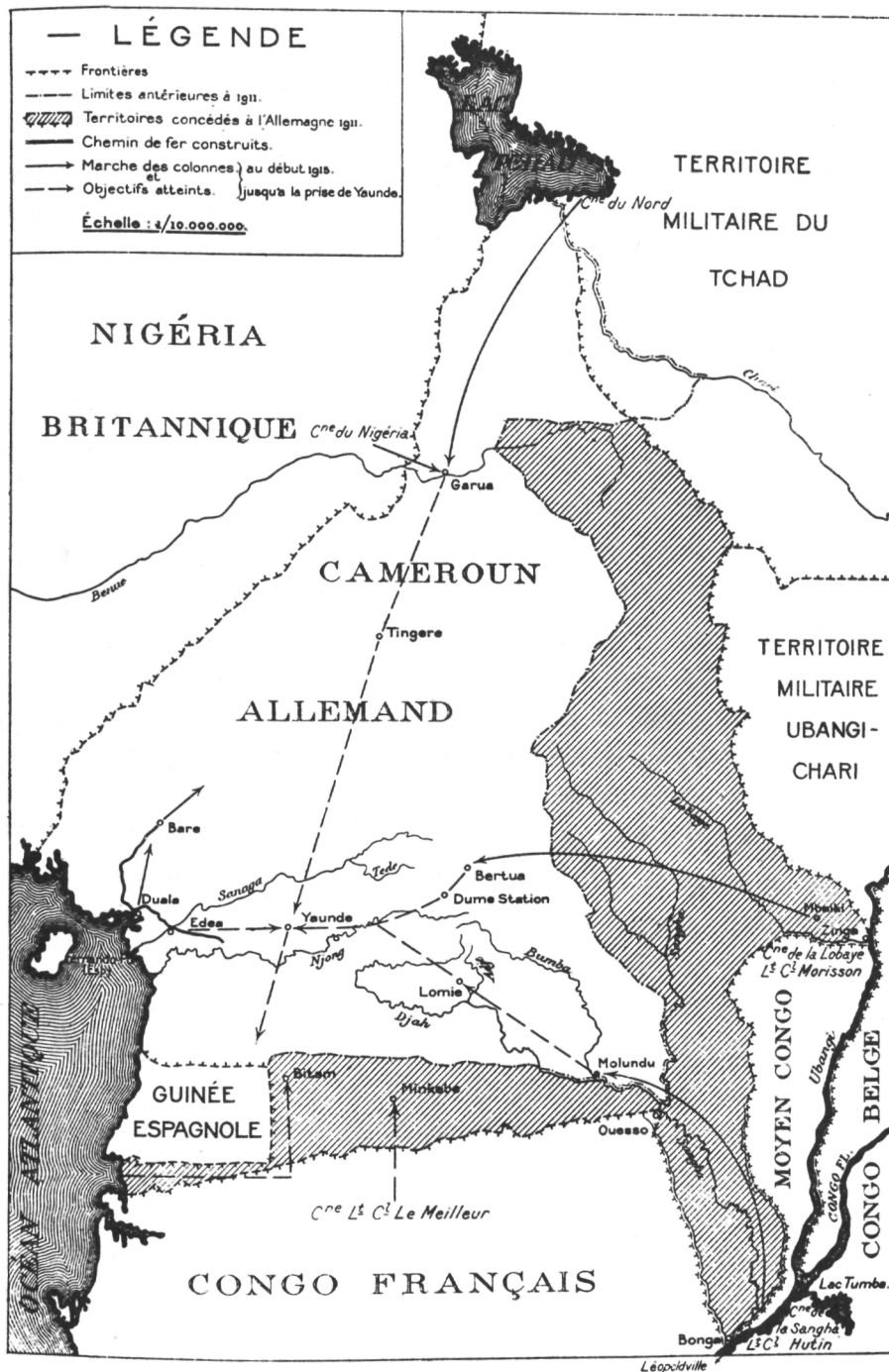
L'Allemagne avait l'intention d'étudier un chemin de fer traversant l'Afrique d'Est en Ouest, depuis le Cameroun jusqu'au lac Tanganika et à l'Ost-Deutsch-Africa, au travers du nord du Congo belge, en empruntant un des couloirs du «bec de canard».

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»<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> *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 <sup>5</sup>.

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 vigilance 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 <sup>6</sup>.

En 1913, lors de la création de la «Kamerunschiffahrtgesellschaft», le groupe Thys avait cédé à la «Süd-Kamerun» ses factoreries d'Ouessou 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 <sup>7</sup>.

### 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

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

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, Bruxelles, 1934, p. 12.

un point situé sur le 30° méridien est et à 1° 20' de latitude sud ; plus au nord, la frontière est constituée par le 30° 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 <sup>8</sup>.

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 1<sup>er</sup> 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 réglait définitivement le tracé des frontières dans cette région <sup>9</sup>.

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

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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 <sup>10</sup>.

Pour cet événement, 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 <sup>11</sup>.

## 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.

<sup>10</sup> 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.

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

Si la Belgique observait les traités 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 1<sup>er</sup> 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 <sup>12</sup>.

<sup>12</sup> 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'Imp-fondo 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 <sup>13</sup>.

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. <sup>14</sup>.

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 <sup>15</sup>.

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 6<sup>e</sup> 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.

<sup>13</sup> JADOT, J. M., TUMMERS, Joseph, *B.C.B. de l'A.R.S.C.*, Bruxelles, 1958, 3, col., 823-824.

<sup>14</sup> Papiers Moulaert, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 50.12, doc. 1 - 22/17.

<sup>15</sup> 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 <sup>16</sup>.

Un drame devait éclater à M'Birou, 6 km en aval d'Ouessou, sur la rive gauche de la Sangha, en territoire allemand.

Après le Conseil de Défense du 1<sup>er</sup> août, des instructions furent envoyées, notamment à Ouessou, 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 Ouessou.

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.

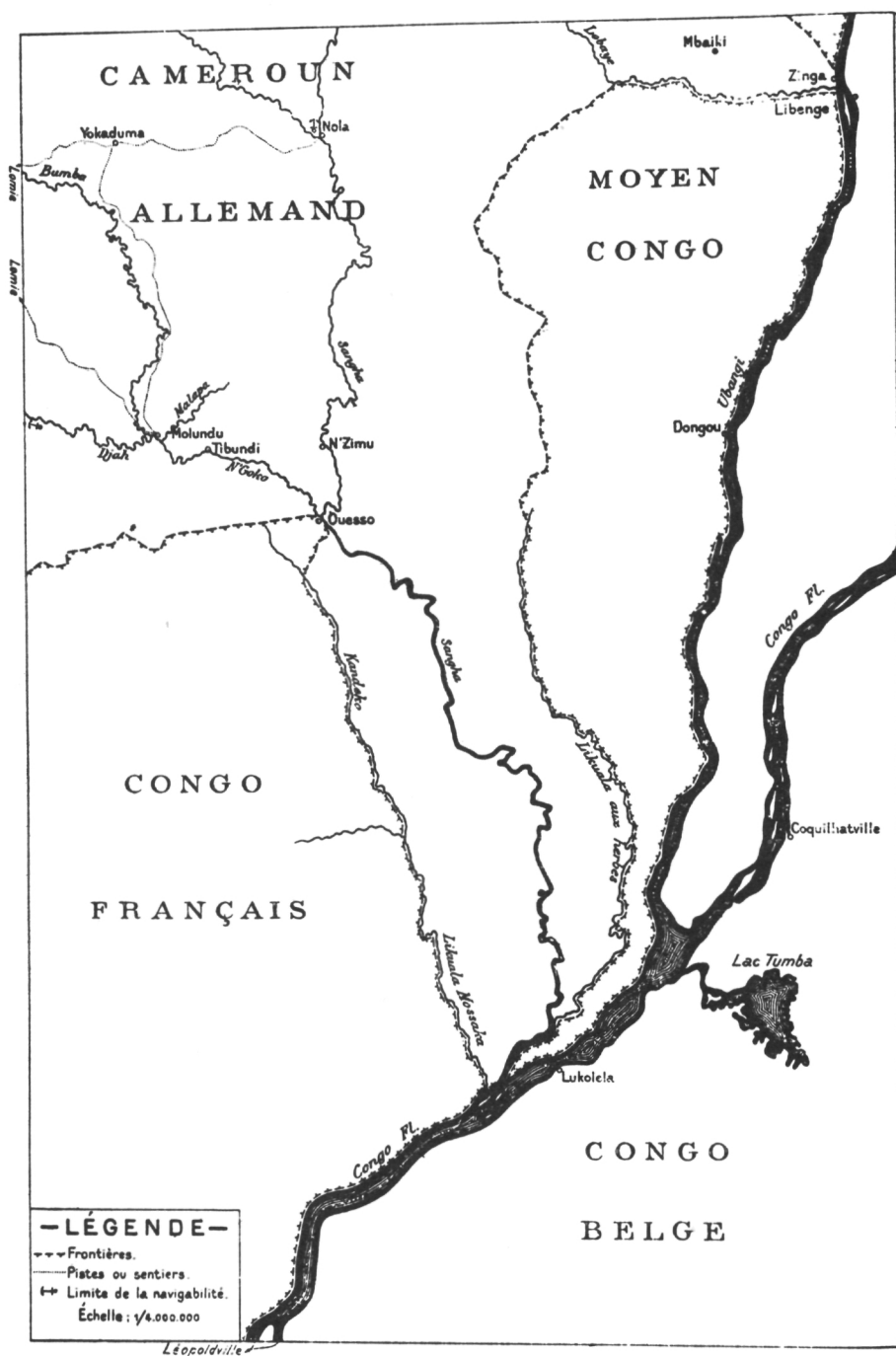
Sur ces entrefaites, arriva le s/w «Bonga» qui remontait la Sangha, fuyant devant l'avance française ; il transportait une centaine d'Africains récoltés au passage. Apercevant de loin l'incendie, le bateau vira de bord et débarqua une moitié des hommes en aval de M'Birou, puis vint attaquer de face. 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 Ouessou, abandonné, et ne s'en retirèrent que le 29 août à l'approche du commandant Joly et de troupes françaises <sup>17</sup>.

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-

<sup>16</sup> MOULAERT, G., *La campagne du Tanganika*, op. cit., p. 18-19 ; LEDERER, A., *Histoire*, op. cit., p. 184.

<sup>17</sup> 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 !»<sup>18</sup>.

## 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<sup>19</sup>.

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<sup>20</sup>.

Le lieutenant-colonel Hutin était parti d'Ouessou 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 Ouessou 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 Ouessou. 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. Ouessou 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 Ouessou 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<sup>21</sup>.

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

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> *Les campagnes coloniales belges (1914-1918)*, Bruxelles, 1927, t. 1, p. 51 ; LEDERER, A., *Histoire*, op. cit., p. 184.

<sup>20</sup> MOULAERT, G., *La campagne du Tanganika*, op. cit., p. 20 ; LEDERER, A., *Histoire*, op. cit., p. 186.

<sup>21</sup> 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 <sup>22</sup>.

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 <sup>23</sup>.

Le bateau quitta Léopoldville le 30 septembre et compléta 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 1<sup>er</sup> au 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*» <sup>24</sup>.

Le 21 octobre, le s/w «*Luxembourg*» avec le détachement Bal quittait Lukolela pour Ouessou, où le général Aymerich était arrivé la veille. A ce moment, Ouessou 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 Ouessou 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

<sup>22</sup> MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 20 ; Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 51.

<sup>23</sup> MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 20 ; Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 51.

<sup>24</sup> 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 Ouessou entre le 28 et le 31 octobre <sup>25</sup>.

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'Ouessou.

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

<sup>25</sup> 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 récupérés, 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 Ouessou à 19 h. Les troupes belges qui s'étaient vaillamment comportées furent félicitées par le général Aymerich et le gouverneur Fourneau <sup>26</sup>.

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 Ouessou au jour dit à six heures du matin. Bal, qui avait envoyé un rapport des événements au commissaire Moulaert <sup>27</sup>, 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 Ouessou 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'abattit 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 commencé 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*».

<sup>26</sup> 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, Ouessou, 27 oct. 1914, pièce 1 ; Fourneau L. à Bal, F., papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, farde rose, Ouessou, 27 oct. 1914, pièce 2.

<sup>27</sup> Bal F. à Moulaert, papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, farde rose, Ouessou, 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'Ouessou, 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<sup>28</sup>. Le bateau défila devant le village à 150 m des tranchées allemandes et sous le feu, le capitaine 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<sup>29</sup>.

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. Le 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 sa 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 alliés et le général

<sup>28</sup> AYMERICH, J., rapport de l'expédition, *op. cit.*

<sup>29</sup> 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 réglementaires.

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<sup>30</sup>. 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<sup>31</sup>.

Bal fut de retour à Léopoldville le 5 novembre avec son détachement, moins les pièces d'artillerie et leurs servants qui restèrent à Ouessou, 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<sup>32</sup>.

### 3. La campagne de la N'Goko

Ouessou 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<sup>33</sup>.

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'Ouessou 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 Ouessou 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<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> AYMERICH, J., rapport de l'expédition, *op. cit.*

<sup>31</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 53.

<sup>32</sup> LEDERER, A., GÖRANSSON, Georg., *B.B.O.M. de l'A.R.S.O.M.*, 7, B, col. 159.

<sup>33</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 55.

<sup>34</sup> 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 <sup>35</sup>.

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.

<sup>35</sup> 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 <sup>36</sup>.

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 combattantes. 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 <sup>37</sup>.

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.

<sup>36</sup> 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.

<sup>37</sup> 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<sup>38</sup>.

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 Ouessou, 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'Ouessou avec deux sous-officiers et 150 hommes de la compagnie du lac Léopold II. Ce détachement fut dirigé le 15 janvier 1915 sur Molundu<sup>39</sup>.

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

<sup>38</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 55-56.

<sup>39</sup> *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 <sup>40</sup>.

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 <sup>41</sup>.

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 <sup>42</sup>.

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 <sup>43</sup>.

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 <sup>44</sup>.

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 <sup>45</sup>.

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

<sup>40</sup> 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.

<sup>41</sup> Bal, F. à Moulaert, G., Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Yokaduma, 17 mai 1915, pièce 6.

<sup>42</sup> Bal, F. à Moulaert, G., Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Abong-bang, 4 sept. 1915, pièce 8.

<sup>43</sup> 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.

<sup>44</sup> 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.

<sup>45</sup> 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 <sup>46</sup>. 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 <sup>47</sup>.

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 1<sup>er</sup> 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 <sup>48</sup>.

À l'arrivée à Boma, les vainqueurs du Cameroun furent chaleureusement accueillis par la population et le Gouverneur Général <sup>49</sup>. 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

<sup>46</sup> Bal, F. à Moulaert, G., Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Lembe (Mugusi), 3 déc. 1915, pièce 15.

<sup>47</sup> Bal, F. à Moulaert, G., Papiers Bal, *arch. du M.R.A.C.*, collect. 64.52, Nanga-Eboli, 10 déc. 1915, pièce 16.

<sup>48</sup> Lederer, A., Bal, François, *op. cit.*, col. 29.

<sup>49</sup> 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 détrempe, 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

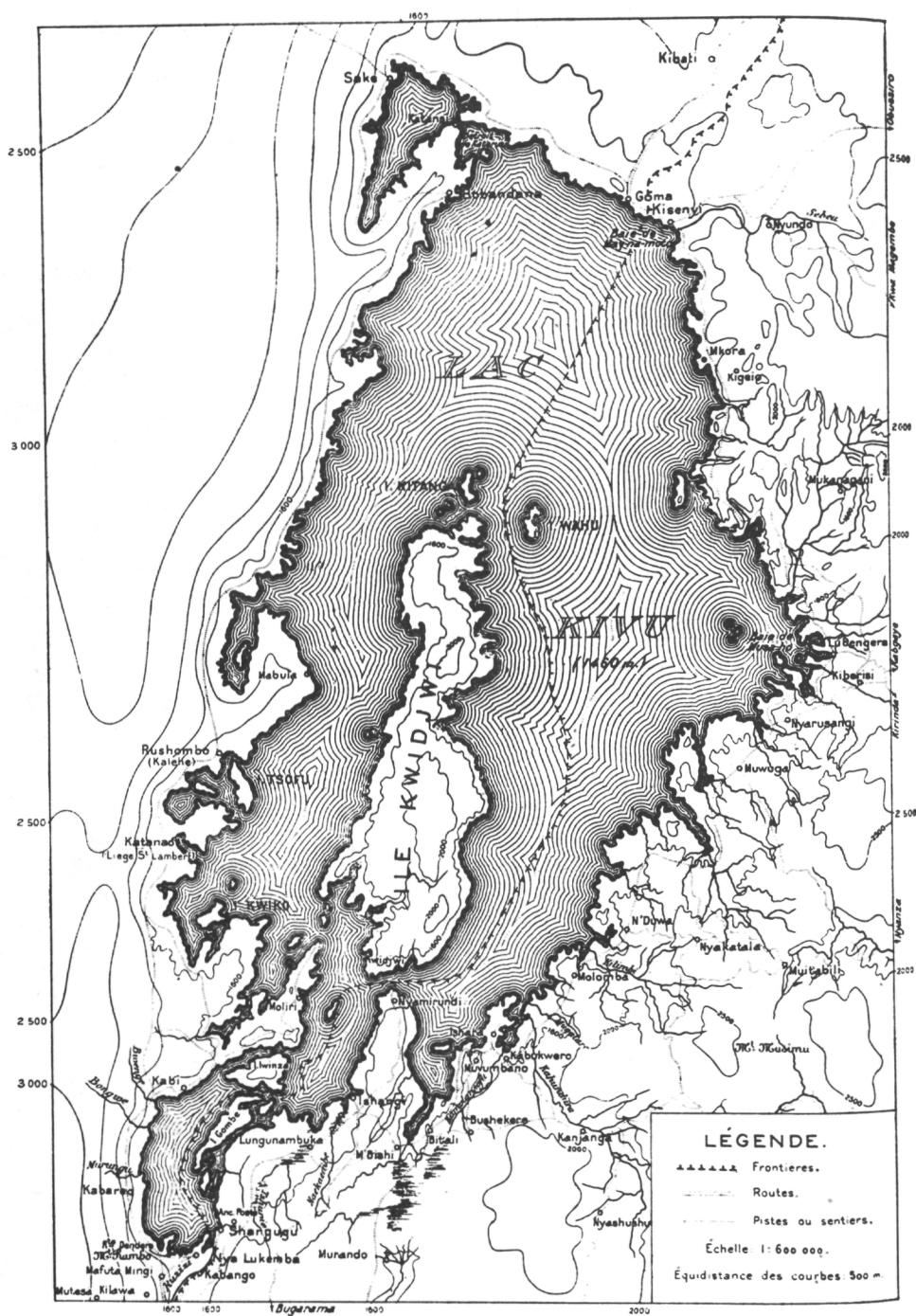
À l'est du Congo, les Belges ont combattu les Allemands au lac Kivu et en Rhodésie, avant d'entamer leur mémorable campagne en Afrique-Orientale-allemande.

Le lac Kivu, d'une superficie de 2370 km<sup>2</sup>, 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<sup>50</sup>.

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

<sup>50</sup> 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 <sup>51</sup>.

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.

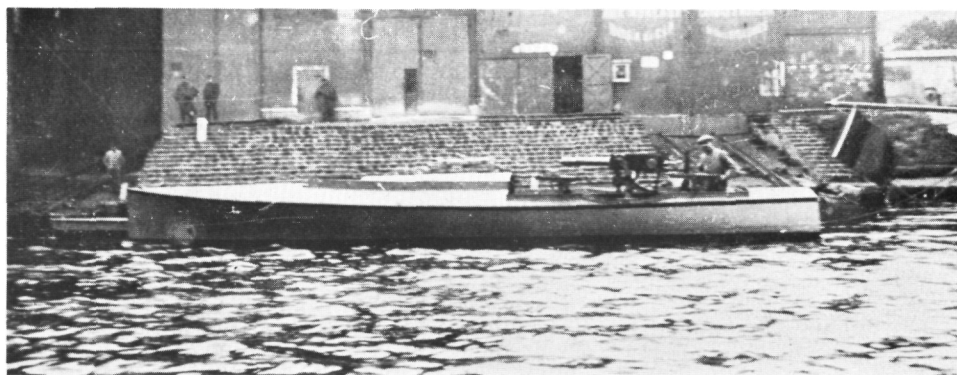
Le s/s «*Gaika*» avait quitté Marseille le 30 novembre 1915, et était arrivé à Mombasa le 21 décembre. Chargés sur le chemin de fer le 27, les colis arrivèrent le 29 décembre à Kisumu, à la rive du lac Victoria, où ils furent embarqués à bord d'un steamer du lac pour être déchargés le 13 janvier 1916 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 inouïes, 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 <sup>52</sup>.

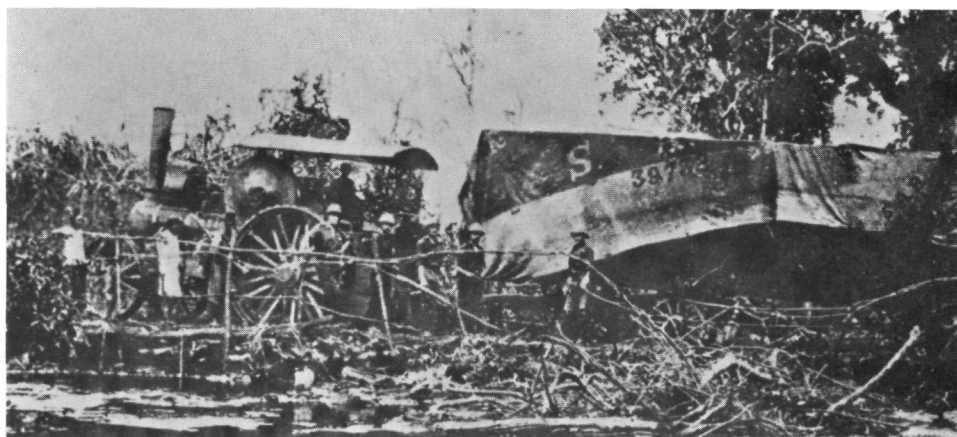
La canonnière avait été baptisée le «Paul Renkin» en mémoire d'un fils du Ministre des Colonies tué à la guerre. Arrivée le 2 mars à Sake, la canonnière était lancée sur les eaux du lac, dans la baie de Sake, le 16 mars 1916. Cette baie avait été choisie parce qu'elle était reliée au lac par un étroit 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.

<sup>51</sup> LECONTE, L., *Les ancêtres de notre Force Navale*, Bruxelles, 1952, p. 334-335.

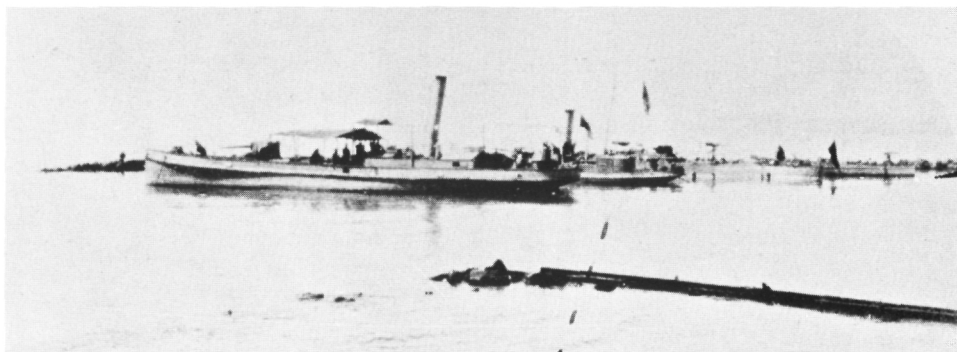
<sup>52</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 78 ; Festraet, F., rapport sur le transport du «Tshiloango», A.M.A.E., dossier 823 F.P., farde 1262, Sake, 10 mai 1916, pièce 89.



*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).

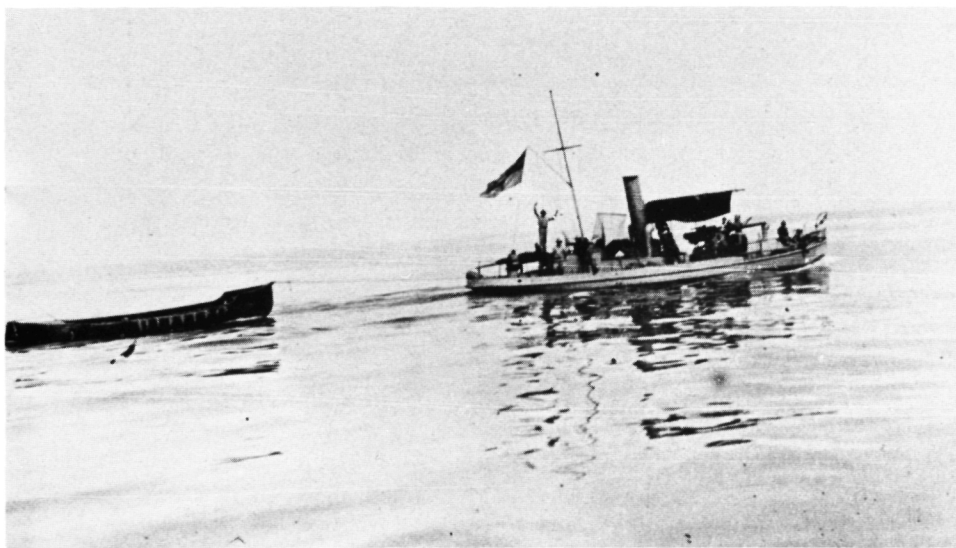


Photo 5. — m/b «*Fifi*» (ex «*Kisangani*») relevé et réparé, armé d'un canon de 76 mm,  
arch. M.R.A.C. 50.12.59 (HK 6636-101.160).



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 1<sup>er</sup> 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 <sup>52</sup>.

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 prêtes à entrer en action et effectuèrent des transports à la rive belge pour constituer des dépôts en vue des opérations ultérieures <sup>53</sup>.

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 <sup>54</sup>.

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 <sup>55</sup>.

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 <sup>56</sup>.

Le 6 avril 1916, à 21 heures, la canonnière «*Paul Renkin*» partit de Sake ayant en remorque la baleinière armée emportant 20 soldats. Dans la nuit, ce convoi arriva

<sup>53</sup> TOMBEUR, Ch., Rapport sur la première campagne belge dans l'Est africain allemand, *A.M.A.E.*, dossier 2668, farde 263<sup>bis</sup>, p. 26.

<sup>54</sup> *Ibid.*, p. 42.

<sup>55</sup> LECONTE, L., Les ancêtres, op. cit., p. 146.

<sup>56</sup> 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 <sup>57</sup>.

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 transférée sur l'île Idjwi <sup>58</sup>.

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 <sup>59</sup>.

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 5<sup>e</sup> 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 <sup>60</sup>.

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 <sup>61</sup>. 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

<sup>57</sup> Les campagnes coloniales, *op. cit.*, t. 2, p. 149-150.

<sup>58</sup> TOMBEUR, Ch., Rapport sur la première campagne, *op. cit.* p. 150.

<sup>59</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 146-147.

<sup>60</sup> TOMBEUR, Ch., Rapport sur la première campagne, *op. cit.*, p. 33-34.

<sup>61</sup> 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 <sup>62</sup>.

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 réglé, 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 révélera très heureuse était l'introduction de la bicyclette à la Force Publique <sup>63</sup>.

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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.

<sup>62</sup> TOMBEUR, Ch., Rapport sur la première campagne, op. cit., p. 42.

<sup>63</sup> LEDERER, A., OLSEN, F. W., op. cit., col. 786.

La 3<sup>e</sup> 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 Bismarckburg, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>re</sup> 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 débânde des hommes occupés au déchargement et le départ précipité des bateaux <sup>64</sup>.

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 dysenterie grave avait dû être hospitalisé ; il fut remplacé par le major De Koninck à la date du 15 février 1915. Ce dernier ramena le 1<sup>er</sup> 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 3<sup>e</sup> bataillon à partir du 29 octobre, l'État-Major du groupement et le 2<sup>e</sup> bataillon le 31 octobre et le 1<sup>er</sup> bataillon du 3 au 5 novembre 1915 <sup>65</sup>.

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

<sup>64</sup> Les campagnes coloniales belges, op. cit., t. 2, p. 85-93.

<sup>65</sup> DE KONINCK, L., Les troupes belges en Rhodésie, rapport au colonel Tombeur en 1915, *A.M.A.E.*, dossier 2668, farde 263<sup>ter</sup>.

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 commencer. Le 23 janvier 1916, Olsen était nommé lieutenant-colonel <sup>66</sup>.

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 <sup>67</sup>.

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 1<sup>er</sup> degré de latitude sud, comme frontière nord, et le 6<sup>e</sup> degré de latitude 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 <sup>68</sup>.

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

<sup>66</sup> LEDERER, A., OLSEN, F. W., *op. cit.*, col. 786-787.

<sup>67</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 125.

<sup>68</sup> 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 Albinis, 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 <sup>69</sup>.

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 <sup>70</sup>.

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 <sup>71</sup>.

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 <sup>72</sup>.

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 revolver 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

<sup>69</sup> MULLER, E., Les troupes du Katanga, *op. cit.*, p. 41-43.

<sup>70</sup> Comité spécial du Katanga (1900-1950), Bruxelles, 1950, p. 24.

<sup>71</sup> 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.

<sup>72</sup> 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 <sup>73</sup>.

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 <sup>74</sup>.

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.

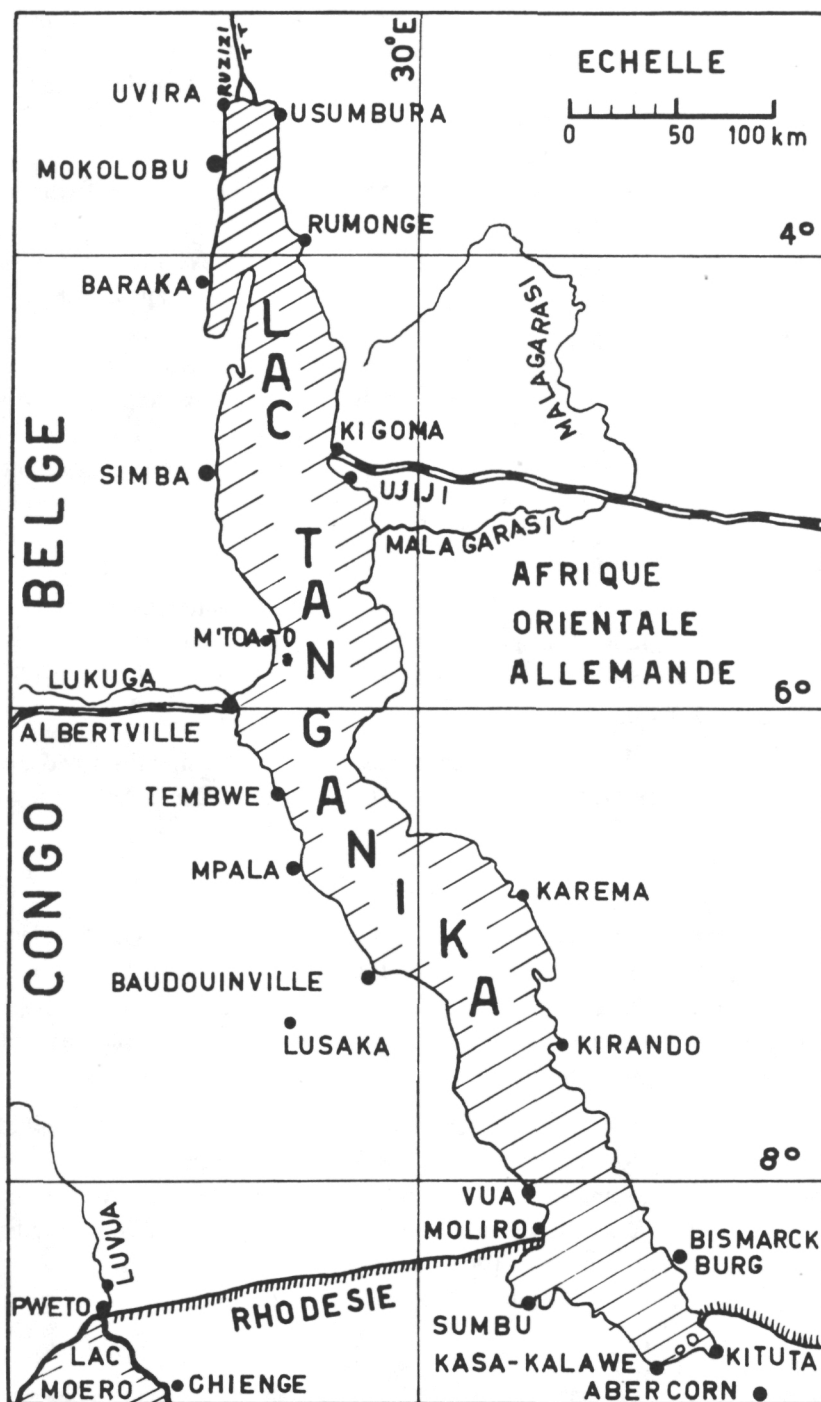
Le 23 février 1915, le général Tombeur était investi du commandement de l'ensemble des opérations à la frontière est du Congo, compte tenu de la situation sur le terrain, il organisa les troupes comme suit :

- 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.

<sup>73</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 141-151.

<sup>74</sup> *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 <sup>75</sup>.

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 <sup>76</sup>.

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 <sup>77</sup>.

<sup>75</sup> *Ibid.*, t. 1, p. 173-181.

<sup>76</sup> MULLER E., Les troupes du Katanga, *op. cit.*, p. 9-10 ; LEDERER, A., La grande victoire aérienne belge, Tanganika 1916, *Communic. de l'A.R.M.A.*, Anvers 1966, t. 18, p. 70.

<sup>77</sup> 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 <sup>78</sup>.

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 <sup>79</sup>.

<sup>78</sup> 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.

<sup>79</sup> 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<sup>80</sup>.

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 préférerait 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<sup>81</sup>.

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

<sup>80</sup> 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<sup>80</sup>, farde 1132, p. 8-11.

<sup>81</sup> 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 Bianco 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<sup>82</sup>.

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 désappointement 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<sup>83</sup>. 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 mouillage de 1,50 m, alors qu'il n'y en avait que la moitié<sup>84</sup>.

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 bombardait 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<sup>85</sup>.

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<sup>86</sup>.

On remarquait que, depuis les sorties décidées de la chaloupe canonnière, les Allemands devenaient plus prudents, car ils avaient connu une cuisante déception. Le

<sup>82</sup> Gardner BRIAN, German East. *The story of the first world war in East Africa*, Londres, 1963, p. 63-67 et 134.

<sup>83</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 245.

<sup>84</sup> Stinglhamber, G. à Tombeur, Ch., A.M.A.E. dossier 2670<sup>bis</sup>, farde opérations navales, lac Tanganika, camp Km 261, 10 nov. 1915, doc. a/

<sup>85</sup> LECONTE, L., Les ancêtres, *op. cit.*, p. 314-315 ; Gardner Brian, German East, *op. cit.*, p. 67 et 134.

<sup>86</sup> 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 bêtise d'envoyer leurs unités de reconnaissance isolément<sup>87</sup>.

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 commandeur 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.

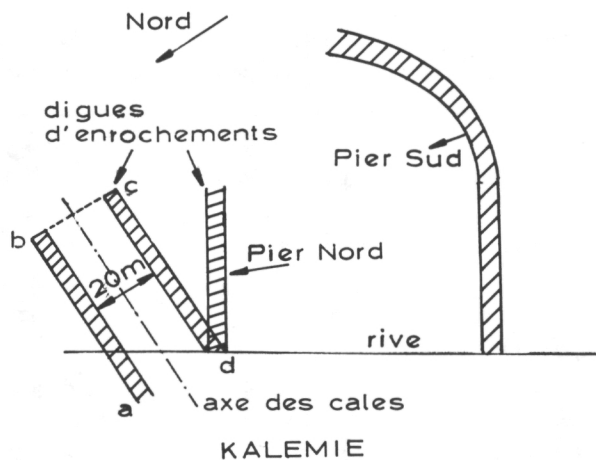


Fig. 1. — Plan du port de Kalemie.

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.

<sup>87</sup> 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 <sup>88</sup>.

## 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

<sup>88</sup> 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*»<sup>89</sup>.

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 7<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> 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 6<sup>e</sup> 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<sup>90</sup>.

<sup>89</sup> LECONTE, L., Les ancêtres, *op. cit.*, p. 315-317.

<sup>90</sup> 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 1<sup>er</sup> 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<sup>90</sup>.

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<sup>91</sup>.

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*»<sup>92</sup>.

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 commandant 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*»<sup>93</sup>.

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.

<sup>91</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 247-248.

<sup>92</sup> TOMBEUR, Ch., Rapport sur les opérations, *op. cit.*, p. 20-26.

<sup>93</sup> 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 <sup>94</sup>.

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 commandeur 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*» <sup>95</sup>.

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 <sup>96</sup>.

Lorsque le commandant de Bueger fut appelé au Havre, 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 <sup>97</sup>.

<sup>94</sup> TOMBEUR, Ch., Rapport sur les opérations, *op. cit.*, p. 20-26.

<sup>95</sup> 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.

<sup>96</sup> WYBAUW, J., *La Sabena en Afrique*, Compte rendu des journées d'études des transports au Congo belge, Bruxelles, 5-6 oct. 1956, p. 78.

<sup>97</sup> 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 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> 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 Behaegel, 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<sup>98</sup>. 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<sup>2</sup> 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 1<sup>er</sup> avril, de Bueger, Behaegel 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

<sup>98</sup> 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 débroussaillage 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 maintenance, alors qu'on comptait trois manutentions entre Albertville et le camp des aviateurs.

Le 1<sup>er</sup> 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<sup>99</sup>.

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 lancée 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 régnait 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

<sup>99</sup> 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* »<sup>100</sup>.

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 portaient 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<sup>101</sup>.

<sup>100</sup> 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.

<sup>101</sup> 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 <sup>102</sup>.

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 <sup>103</sup>.

Entre ces deux hommes régnait 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. <sup>104</sup>.

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 <sup>105</sup>. 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*» <sup>106</sup>.

<sup>102</sup> MOULAERT, G., Développement de la flottille, *op. cit.*, p. 17 et suiv.

<sup>103</sup> 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.

<sup>104</sup> MOULAERT, G., Rapport concernant la base de Kalemie, *A.M.A.E.*, dossier F.P. 823, farde 116b, doc. du 4 janv. 1916.

<sup>105</sup> VON LETTOW-VORBECK, P., La guerre de brousse dans l'Est africain (1914-1915), Paris, 1933, p. 92.

<sup>106</sup> 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 <sup>107</sup>.

Depuis, les Britanniques avaient changé d'avis ; aussi, il avait été décidé de surseoir au déclenchement de l'offensive belge, afin qu'elle coïncide avec celle des Britanniques. Un problème important à régler 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 <sup>108</sup>.

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 4<sup>e</sup> régiment, commandé par le major Rouling distrairait 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,

<sup>107</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 1, p. 203.

<sup>108</sup> *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 5<sup>e</sup> bataillon <sup>109</sup>.

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 <sup>110</sup>.

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 <sup>111</sup>.

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 <sup>112</sup>. La Brigade nord, avançant dans un terrain difficile, occupait Biaramulo seulement le 25 juin <sup>113</sup>.

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 <sup>114</sup>.

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.

<sup>109</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 131-134.

<sup>110</sup> MULLER, E., Les troupes du Katanga, *op. cit.*, p. 46.

<sup>111</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 199-201, 226-227 et 242.

<sup>112</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 282-284.

<sup>113</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 306-307.

<sup>114</sup> MOULAERT, G., rapport concernant la base navale, *A.M.A.E.*, dossier 2670<sup>bis</sup>, 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 <sup>115</sup>.

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 <sup>116</sup>.

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 <sup>117</sup>.

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 5<sup>e</sup> 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 <sup>118</sup>.

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

<sup>115</sup> Moulaert, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 85-87.

<sup>116</sup> *Ibid.*, p. 88-89.

<sup>117</sup> MOULAERT, G., rapport concernant la base navale, *A.M.A.E.*, dossier 2670<sup>bis</sup>, p. 34 ; MOULAERT, F., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 82.

<sup>118</sup> 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 2<sup>e</sup> régiment, afin de régler 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 <sup>119</sup>.

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 différents 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 <sup>120</sup>.

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.

<sup>119</sup> 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.

<sup>120</sup> 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 <sup>121</sup>.

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 <sup>122</sup>. 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 <sup>123</sup>.

<sup>121</sup> MOULAERT, G., *Ibid.*, p. 113-118 ; Campagne 1916, *A.M.A.E.*, dossier 2670<sup>bis</sup>, 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.

<sup>122</sup> 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.

<sup>123</sup> Renkin, J., à Henry, E., Le Havre, 3 avril 1916, *A.M.A.E.*, dossier 2670<sup>bis</sup>, 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 <sup>124</sup>.

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 <sup>125</sup>.

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 <sup>126</sup>.

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 <sup>127</sup>.

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 <sup>128</sup>. C'est à la demande du colonel Olsen que les hydravions étaient venus à Kigoma dès le 10 août ; ils y reçurent un accueil chaleureux. Recevant les aviateurs, Olsen déclara

<sup>124</sup> MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 109-111.

<sup>125</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 365-374.

<sup>126</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 405-406.

<sup>127</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 375-399.

<sup>128</sup> *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» <sup>129</sup>.

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 <sup>130</sup>.

## 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 <sup>131</sup>.

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 <sup>132</sup>.

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 châssis ; 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 fastidieux remontages à Kigoma dont on se serait volontiers passé.

<sup>129</sup> de Bueger, rapport sur les travaux de l'escadrille, *op. cit.*, p. 14.

<sup>130</sup> Renkin, J., à Jaumont, Le Havre, 19 janv. 1917, *A.M.A.E.*, dossier 24, farde 1267, pièce 478.

<sup>131</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 578-591.

<sup>132</sup> *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 bique de 25 t du port de Kigoma, renversée par les Allemands dans le lac, fut remise en place pour décharger les colis lourds <sup>133</sup>.

Grâce à la conquête rapide de cette place, les troupes du 6<sup>e</sup> 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 6<sup>e</sup> 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 6<sup>e</sup> 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.

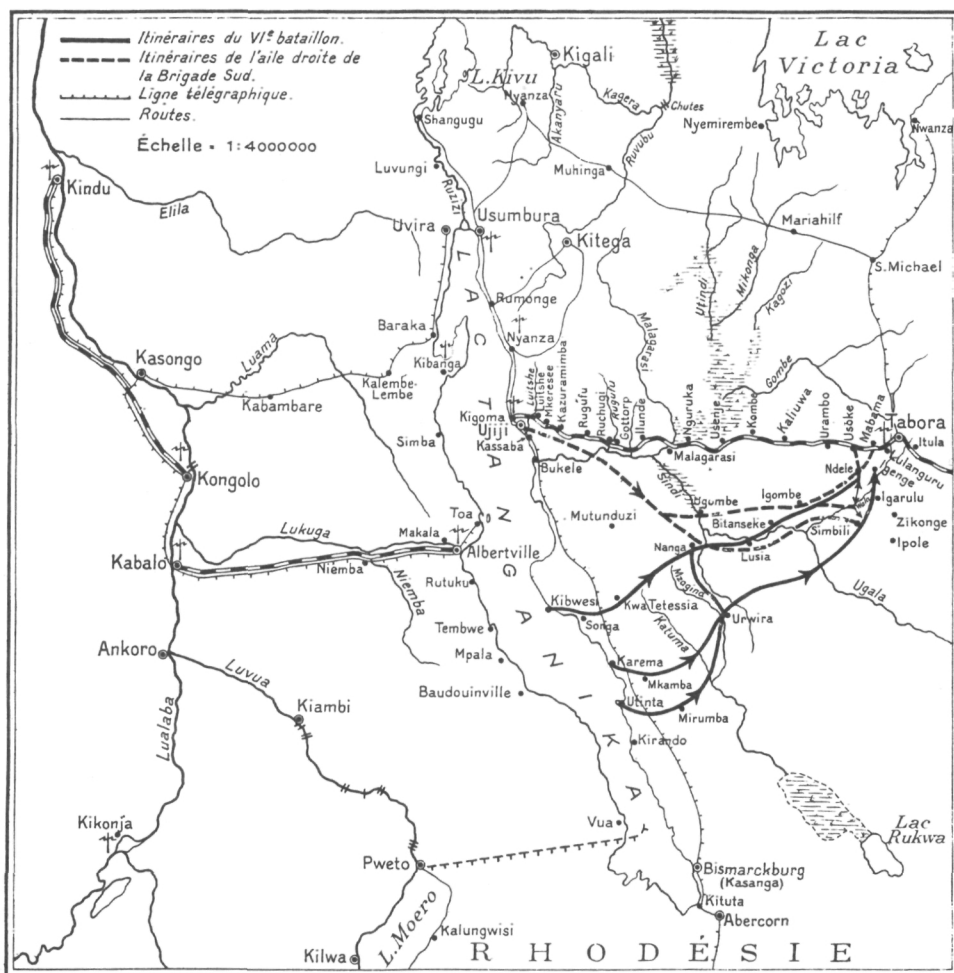
Le départ de la côte fut fixé au 18 août pour la colonne de Songa et au 20 pour celle de Karema. Comme il était possible de recruter des porteurs dans ce dernier poste, le « *Vengeur* », le « *Tanganika* » et le « *Kigali* » devaient effectuer un seul voyage sur Kibwesi pour y conduire les 250 porteurs 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* » <sup>134</sup>.

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

<sup>133</sup> 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.

<sup>134</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 124-134.

de Tabora et d'Udjiji le justifiaient <sup>135</sup>. La jonction entre la Brigade sud et le 6<sup>e</sup> 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 6<sup>e</sup> bataillon franchirent la rivière Ugala le 2 septembre. Dans le courant de ce même mois, le 6<sup>e</sup> bataillon était en liaison étroite avec la colonne de droite de la Brigade sud et passait sous les ordres du lieutenant-colonel Thomas <sup>136</sup>.



Carte 6. - Attaque sur Tabora.

<sup>135</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 362-363.

<sup>136</sup> *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 <sup>137</sup>.

Finalement, les Brigades nord et sud, conjugant leur action, reçurent la reddition de Tabora le 19 septembre 1916 <sup>138</sup>. Afin d'assurer sa protection, le général Tombeur prescrivit au colonel Olsen de pousser des unités jusqu'à Sikonge pour profiter de la débânde 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 <sup>139</sup>.

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.

<sup>137</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 437-445.

<sup>138</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 490.

<sup>139</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 492-493.

Sur la section 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.<sup>140</sup>

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<sup>141</sup>. 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<sup>142</sup>. 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<sup>143</sup>.

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

<sup>140</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 579-583 ; Jadot, O., rapport sur la remise en état, *op. cit.*

<sup>141</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 574-578.

<sup>142</sup> Moulaert, G. à Henry, E., *A.M.A.E.*, dossier 2670<sup>ab</sup>, farde opérations navales, doc. b II, à bord du s/w «*Flandre*», 1<sup>er</sup> février 1916.

<sup>143</sup> 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 3<sup>e</sup> 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 <sup>144</sup>.

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 Afrique-Orientale allemande, à partir du 17 janvier 1917, ils ne participèrent plus aux actions offensives et durent se résigner à administrer les territoires dont l'occupation leur avait été attribuée <sup>145</sup>.

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 <sup>146</sup>.

<sup>144</sup> *Ibid.*, p. 34 ; Tombeur, Ch., rapport sur les opérations, *op. cit.*, p. 32-34.

<sup>145</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 2, p. 593-595.

<sup>146</sup> *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 <sup>147</sup>.

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 <sup>148</sup>.

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 <sup>149</sup>.

Un gros problème était 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 obédience belge, dans les derniers mois de 1916, le cercle d'Udjiji put fournir 350 tonnes de vivres et 5000 porteurs <sup>150</sup>.

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 <sup>151</sup>. De son côté, la Province Orientale fournit environ 100 tonnes de riz par mois <sup>152</sup>.

<sup>147</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 596.

<sup>148</sup> Moulaert, G. à Renkin, J., *A.M.A.E.*, dossier F. P. 823, doc. 161, annexe, Paris, 12 mars 1917.

<sup>149</sup> Moulaert, G., *La campagne du Tanganika*, *op. cit.*, p. 145-154.

<sup>150</sup> *Ibid.*, p. 145-147.

<sup>151</sup> *Ibid.*, p. 169-170.

<sup>152</sup> 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 <sup>153</sup>. 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 <sup>154</sup>.

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 <sup>155</sup>.

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 luttèrent 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 <sup>156</sup>.

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

<sup>153</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 3, p. 23-24.

<sup>154</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 12 et 19-20.

<sup>155</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 34-37.

<sup>156</sup> 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 Blanckenberghe en mission au lac Moëro avec le lieutenant Goor en 1914, rendit de signalés services pour le cabotage le long des rives du lac <sup>157</sup>.

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 6<sup>e</sup> 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 6<sup>e</sup> bataillon <sup>158</sup>.

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 <sup>159</sup>.

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

<sup>157</sup> MOULAERT, G., *La campagne du Tanganika*, *op. cit.*, p. 169 et 173 ; *Les campagnes coloniales belges*, *op. cit.*, t. 3, p. 42-43.

<sup>158</sup> *Les campagnes coloniales belges*, *op. cit.*, t. 3, p. 49-53.

<sup>159</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 55-57.

capturées successivement, du 2 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 1917, dans la région de Moshi et de Luita <sup>160</sup>.

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 <sup>161</sup>.

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 Hannynghton, aux environs de Kilwa.

En outre, plus au sud, le major von Stuemmer 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 <sup>162</sup>.

Les forces belges étaient à ce moment en pleine réorganisation et elles souffraient d'une grave pénurie d'officiers et de porteurs <sup>163</sup>.

À la fin juin 1917, l'État-Major des troupes belges fut déplacé à Dodoma ; la Brigade sud se trouvait à Kigoma, sauf le 2<sup>e</sup> bataillon en garnison à Niemba, le long de la ligne Kabalo-Albertville, et le 5<sup>e</sup> bataillon à Karema, sur la rive orientale du lac.

La Brigade nord avait lancé les 11<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> bataillons à la poursuite de Naumann ; le 12<sup>e</sup> bataillon était en route pour Iringa et le 10<sup>e</sup> bataillon se trouvait en occupation dans la région de Karema.

La réserve était constituée par le 9<sup>e</sup> bataillon cantonné dans les environs de Gottorp <sup>164</sup>.

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 <sup>165</sup>.

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 1<sup>er</sup> 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

<sup>160</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 78-79.

<sup>161</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 11-118.

<sup>162</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 123-125.

<sup>163</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 43.

<sup>164</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 134-135.

<sup>165</sup> *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 <sup>166</sup>.

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 <sup>167</sup>.

L'obstacle suivant qui arrêta 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 <sup>168</sup>.

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 1<sup>er</sup> novembre 1917.

Elles étaient de retour à Kilosa entre le 2 et le 20 décembre <sup>169</sup>.

## 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 <sup>170</sup>.

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*» entra en service sur le lac, après bien des avatars ; d'un steamer, il était devenu un motorboat, bien que les auxiliaires

<sup>166</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 150-152.

<sup>167</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 153-166.

<sup>168</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 195-199.

<sup>169</sup> *Ibid.*, t. 3, p. 222.

<sup>170</sup> 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 <sup>171</sup>.

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 <sup>172</sup>. Occasionnellement, la flotte belge prit des transports pour les Britanniques ; cependant, le rôle le plus important qu'elle assumait 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 <sup>173</sup>.

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 <sup>174</sup>.

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 Havre, 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 <sup>175</sup>. 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 <sup>176</sup>.

<sup>171</sup> *Ibid.*, p. 170-173.

<sup>172</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 3, p. 600-601.

<sup>173</sup> MOULAERT, G., La campagne du Tanganika, *op. cit.*, p. 173-175.

<sup>174</sup> *Ibid.*, p. 186-187.

<sup>175</sup> RENKIN, J., Note à Londres, A.M.A.E., dossier F.P. 823, pièce 118, Le Havre, 5 févr. 1917.

<sup>176</sup> GORANSON, 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*»<sup>177</sup>. 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<sup>178</sup>. 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<sup>179</sup>.

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*»<sup>180</sup>.

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 âgé de 79 ans. Un dirigeable fut allongé pour porter sa capacité à 68 590 m<sup>3</sup> 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<sup>181</sup>.

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

<sup>177</sup> Kilmarnock à de Broqueville, *A.M.A.E.*, dossier F.P. 823, farde V.G. 126, pièce n° 1. Le Havre, 15 oct. 1917.

<sup>178</sup> Renkin, J. à de Broqueville, *A.M.A.E.*, F.P. 823, farde V.G. 126, pièce n° 2, Le Havre, 27 oct. 1917.

<sup>179</sup> (?) à Renkin, J., *A.M.A.E.*, dossier F.P. 823, farde 126, pièce n° 9, Londres, 24 juillet 1918.

<sup>180</sup> MOULAERT, G., *La campagne du Tanganika*, op. cit., p. 119.

<sup>181</sup> 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 11<sup>e</sup> bataillon le long de la ligne Kabalo-Albertville, ainsi que les troupes du Katanga, c'est-à-dire, le 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 rencontra 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 3<sup>e</sup> 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 3<sup>e</sup> 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 1<sup>er</sup> bataillon et le conduire à Vua. Mais l'armistice mit fin à ces préparatifs<sup>182</sup>.

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<sup>183</sup>.

La première guerre mondiale en Afrique était finie.

<sup>182</sup> Les campagnes coloniales belges, *op. cit.*, t. 00, p. 261-263.

<sup>183</sup> 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 commandant 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 illusoire 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 royal 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 « <i>Paul Renkin</i> ».	face p. 142
Photo 2. — m/b « <i>Toutou</i> » dans la forêt.	face p. 142
Photo 3. — s/s « <i>Vengeur</i> », m/b « <i>Netta</i> » et s/s « <i>Kisangani</i> ».	face p. 142
Photo 4. — s/s « <i>Hedwig von Wissmann</i> » et s/s « <i>Alexandre Delvommune</i> ».	face p. 143
Photo 5. — m/b « <i>Fifi</i> ».	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*, 9<sup>e</sup> 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., Stinghamer, 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                 | Afrique orientale allemande, 123, 140, 143,        |
| Abong-bang, 138                                   | 145, 146, 147, 148, 149, 150, 153, 160,            |
| Académie royale des Sciences d'Outremer           | 165, 166, 167, 169, 177, 179, 182, 183,            |
| (A.R.S.O.M.), 140, 149, 172                       | 184, 186   |
| Acte de Berlin, 119, 122, 126                     | Afrique portugaise, 122                            |
| Acte de neutralité, 122                           | Agadir, 115  |
| Académie royale de Marine (A.R.Ma), 152           | <i>Aigrette (vedette)</i> , 129                    |
| Académie royale des Sciences coloniales           | <b>Albert (roi)</b> , 124                          |
| (A.R.S.C.), 126, 129                              | <i>Albert Dolisie (s/w)</i> , 125                  |
| <i>Adjudant (s/s)</i> , 160, 164, 168, 169        | Albertville, 157, 162, 163, 164, 167, 168, 169,    |
| African Lakes, 146, 152                           | 170, 171, 172, 173, 176, 178, 179, 181,            |
| Afrique, 119, 120, 122, 124, 148, 154, 155,       | 183, 185, 186                                      |
| 156, 161, 162, 171, 172, 177, 179, 183,           | Albini, 149  |
| 184, 185, 186                                     | <i>Alexandre Delcommune (s/s)</i> , 145, 148, 150, |
| Afrique belge, 122                                | 154  |
| Afrique Centrale, 122, 172                        | Allemagne, 119, 120, 122, 124, 125, 127            |
| Afrique équatoriale française (A.E.F.), 126, 129, | Amirauté, 154, 161                                 |
| 136   | 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  
**Behaëge**, 162, 163  
 Belgique, 119, 120, 122, 123, 124, 125, 184  
 Berlin, 123, 125  
 Bianco, 155  
 Biaramulo, 167  
**Billefont**, 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-Ostafrika 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  
**Fréron**, 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  
**Hannington**, 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  
 Mikenno, 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  
**Ouessou**, 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 Stuemmer**, 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