

Histoire de la navigation au Congo avant l'arrivée du Chemin de Fer à Léopoldville

Conférence donnée le 24 avril 1952 à l'Académie de Marine,
par Mr. A. LEDERER, Ingénieur civil des constructions navales.

L'HISTOIRE de la navigation congolaise avant la réunion de Matadi à Léopoldville par voie ferrée, s'identifie à peu près à l'histoire de la pénétration européenne au Congo.

Elle se divise en deux grandes périodes : l'époque des explorations qui s'étend de 1877 à 1885 et l'époque de l'exploitation commerciale qui s'étend de 1885 à 1898.

I. — EPOQUE DES EXPLORATIONS

Avant l'arrivée de Stanley au Congo, diverses explorations avaient été organisées. La plus importante, tant par le nombre que par la qualité des participants, fut, sans conteste, l'expédition du capitaine Tuckey, en 1816. Elle réunissait 56 membres dont 4 savants en renom et rien n'avait été épargné en vue de son succès.

Le but poursuivi était de rechercher si l'embouchure du Congo connu à Banane était l'exutoire du Niger qu'on venait de découvrir à Tombouctou.

Hélas ! cette expédition se termina par un véritable désastre. Les deux bateaux de Tuckey ayant dû s'arrêter face aux rapides de Matadi, les explorateurs pénétrèrent à pieds à l'intérieur du continent africain.

Epuisés par la fatigue et décimés par la maladie, les hommes durent rebrousser chemin après 108 km. de pénétration et l'on eut à déplorer 22 décès dont celui de Tuckey et des 4 savants.

L'embouchure du Congo avait acquis la réputation de pays de la mort et aucune exploration ne fut encore dirigée vers l'intérieur du continent par cette voie.

En 1877, l'arrivée de Stanley aux bouches du Congo, après son épique traversée de l'Afrique, révèle au monde l'existence d'un important réseau navigable.

A cette époque, Léopold II songeait à doter la Belgique d'une colonie et à faire pénétrer la civilisation au cœur du continent africain.

A cet effet, un organisme dénommé « Association Internationale Africaine » — en abrégé A.I.A. — avait été créé sous la présidence de Léopold II et diverses expéditions avaient été organisées. Elles tentaient d'atteindre le cœur de l'Afrique par la côte Orientale.

Dès l'annonce de l'arrivée de Stanley à Boma et la révélation de l'importance du fleuve Congo, Léopold II comprit immédiatement que c'était par cette voie qu'il fallait pénétrer en Afrique.

Afin de s'assurer le concours de l'explorateur, le baron Greindl et le général Sanford sont envoyés à Marseille pour accueillir Stanley dès son débarquement sur le continent européen.

Mais ce dernier commença par décliner l'invitation qui lui était faite pour offrir à sa patrie, l'Angleterre, les territoires qu'il venait de découvrir.

Ce n'est qu'après le refus qu'il essuya dans son pays, qu'il se mit au service de Léopold II.

Stanley se met à la disposition de notre souverain pour une durée de cinq ans.

Une entreprise technique est créée le 23 novembre 1878 en vue d'entreprendre des expéditions. Elle se nomme le Comité d'Etudes et Stanley en est le chef d'expédition.

Le but à atteindre est de fonder trois stations, lancer un bateau à vapeur sur le Haut-Congo et maintenir les communications avec la mer.

Stanley se met à l'œuvre sans retard et fait construire le matériel nécessaire à son expédition.

Chez Cockerill, on construit un bateau à vapeur destiné à naviguer sur le bief maritime du fleuve et un autre, baptisé l'« En-Avant », qui doit être lancé en amont des rapides, sur le grand bief navigable.

Le Roi fait don de son yacht le « Royal » pour assurer la navigation entre Isangila et Manyanga, petit bief navigable de 150 km de longueur, isolé par les rapides.

Dès son arrivée au Congo, Stanley débarque son matériel, fait assembler les bateaux et remonte le fleuve jusqu'à Vivi.

Il fallut un an (21-II-1880 au 21-II-1881), pour créer la route de 83 km réunissant Vivi et Isangila. Cette route permettait de contourner par la rive droite les rapides qui isolaient l'estuaire maritime du petit bief navigable Isangila-Manyanga. Au prix de difficultés énormes le « Royal » et l'« En-Avant » sont lancés sur ce bief.

Cette année d'efforts a coûté à l'expédition le décès de 6 Européens et 13 départs pour maladie ou démission.

Le matériel est amené par bateau jusqu'à Manyanga, d'où l'expédition comptait atteindre le Stanley-Pool par la rive droite.

Mais arrivé à la Djoué (appelée en ce temps la Gordon-Benett), le sergent indigène Malamine tendant fièrement un étendard français barre la route à Stanley.

En effet, Savorgnan de Brazza avait devancé l'explorateur anglais en arrivant par l'Alima et avait occupé la rive droite du Stanley-pool.

Il fallait donc atteindre le Haut-Fleuve par la rive gauche. Lindner crée la route qui permit de faire passer les lourds chariots qui servaient au transport de l'« En-Avant ».

Le premier steamer est lancé sur le « Stanley-Pool » le 3 décembre 1881. La station fondée en ce point fut baptisée Léopoldville et le premier chef en fut le capitaine Braconnier.

Lors de la descente du fleuve, en 1877, l'attention de Stanley avait été attirée par un important tributaire du Congo appelé le Kwa. Son exploration est décidée et l'« En-Avant » est appareillé.

La géographie de la région était totalement inconnue et les notions qu'en avait les indigènes étaient très fantaisistes.

C'est ainsi que le Mbihé (Kasaï actuel) fut déclaré dangereux pour la navigation, tandis que la Mfimi était jugée navigable.

Remontant cette rivière, les explorateurs découvrirent le Lac Léopold II.

Stanley en rentrant à Léopoldville se sentait très fatigué et décida d'aller refaire ses forces en Europe.

A la tête de l'expédition lui succéda un botaniste allemand, le docteur Peschuel Loesche. Cet homme était grotesque et timoré ; il laissait tomber les bras devant la moindre difficulté. Aussi, comme il y en avait pas mal, il jugea de son devoir de faire cesser sur l'heure toute nouvelle tentative de pénétration et de rentrer en Europe informer Léopold II de la gravité de la situation.

Les Belges attendaient son départ pour agir. Aussi, malgré les interdictions formelles, le lendemain de la « fuite » de Peschuel Loesche, le capitaine Hanssens part en baleinière à rames vers le Haut.

Il est grand temps, si l'on ne veut pas se faire devancer par les Français dont l'expédition Mizon est annoncée.

Le capitaine Hanssens fonde Bolobo où il est rejoint par Orban et Coquilhat. A la descente, il fonde Kwamouth à l'embouchure du Kwa. Il barre ainsi la route aux Français en assurant aux Belges l'embouchure de cet important affluent.

Pendant ce temps, on n'est pas resté inactif dans le Bas-Congo. Stanley est revenu ; il donne un regain d'activité partout où il passe. Vivi est réorganisé ; le « Royal » qui rendait peu de service entre Isangila et Manyanga est lancé sur le Haut-Fleuve ; Valcke reprend le commandement de Léopoldville où l'on procède au remontage de l'« A.I. A. », petit steamer à vapeur, qui y avait été acheminé par Orban.

Quelques décès sont encore à déplorer, notamment, celui de l'ingénieur Paul Néve, celui du lieutenant Grang, chef-adjoint de Léopoldville, celui du lieutenant Janssens dont la pirogue se renversa au cours d'une tornade et celui du lieutenant austro-hongrois Kalina qui commit l'imprudence de se tenir debout dans sa pirogue pour faire ses adieux à ses amis, alors qu'il allait contourner la pointe qui porte désormais son nom. La pirogue chavira et le malheureux disparut dans les flots. C'est à cet accident que la capitale administrative du Congo Belge doit son nom.

A Bruxelles, le roi Léopold II préparait la conférence de Berlin ; aussi exigeait-il que l'activité des explorateurs ne se relâche pas.

Swinburne fonde Kinshasa, Callewaert crée Kimpoko, Manduau s'établit à la pointe de Kalina.

Stanley part vers le Haut-Congo avec Van Gele et Coquilhat et crée un nouveau poste à l'Equateur (l'actuel Coquilhatville) ; Van Gele est nommé chef de ce nouveau poste.

En redescendant à Léopoldville, Stanley explore au passage le Lac Tumba.

Sur les directives de Bruxelles, il repart le 16 octobre 1883 pour fonder un poste aux Stanley-Falls.

Au passage à Basoko, les explorateurs remarquent la méfiance des indigènes. Elle a pour origine les razzias des Arabes qui mettent le pays à feu et à sang, pillent les populations et importent de nombreux indigènes pour exercer leur ignoble commerce d'esclave. La désolation règne dans le pays, de nombreux villages sont brûlés et à peine un tiers des hommes a survécu au massacre.

Alors que les Arabes étaient seulement à Nyangwé en 1877, ils ont suivi le fleuve et sont déjà à Basoko en 1883. Grâce à l'action éclairée de Léopold II et à la suite de cette expédition de Stanley, un terme allait être mis à ces massacres de population au cœur de l'Afrique.

Pensant que les Arabes qui désolaient la région venaient du Soudan, Stanley remonte l'Aruwimi, dont il reconnaît le cours. Arrêté par les rapides, il rebrousse chemin et remonte le Congo jusqu'aux Stanley-Falls, pour y fonder un poste. Le mécanicien écossais Benni en est le premier chef.

C'est le dernier voyage que Stanley effectua pour compte du Comité d'Études. Il rentre en Europe, tout en veillant à raffermir l'organisation des postes sur son passage.

Léopoldville prospère sous la conduite du lieutenant Valcke, tandis qu'à Vivi règne la discorde et le désordre. Stanley y met bon ordre avant son départ du continent africain.

Le capitaine Hanssens devient chef des expéditions du Haut-Congo. Un conflit ne tarde pas à éclater entre cet homme d'action et le bouillant Seymour Saulez, chef de Léopoldville. Chacun estime que l'entretien des bateaux à la base de Léopoldville lui incombe.

Le colonel de Winton, qui devint administrateur général de l'A.I.A. à la place de Stanley, arbitra le différend. Le capitaine Hanssens eut gain de cause et Seymour Saulez rentra en Europe.

Hanssens repart vers le Haut-Congo et partout, grâce à sa jovialité et à sa bonne humeur, il rencontre le plus grand succès auprès des indigènes ; sa popularité lui vaut un grand prestige sur les populations.

Il visite la station fondée à l'Equateur par Stanley et y prend au passage Van Gele, avec qui il pénètre dans l'embouchure de l'Oubanghi. Il y a lieu de remarquer que ce sont les premiers Européens à avoir pénétré dans cette rivière, car ce fait fut parfois contesté ; le traité, daté du 21 avril 1884, et conclu avec les indigènes de la région en fait foi.

Le capitaine Hanssens continua son voyage vers le Haut. Rentré malade à Léopoldville, il veut rentrer en Europe et redescend à Vivi, où il meurt le 28 décembre 1884.

Les Belges perdaient en lui un de leur plus grands pionniers congolais. Grâce à son action intelligente, il barra la route aux Français au Kasaï et sur la rive gauche de l'Oubanghi en s'assurant la maîtrise de l'embouchure de ces rivières. Ceci permettait aux Belges de conserver le contrôle d'immenses territoires qu'ils auraient pu perdre au profit des Français dans cette course de vitesse qui se jouait au cœur du continent africain.

L'activité des explorateurs se fait également sentir du côté du Kasaï.

L'administrateur général de Winton remonte le Kwango en compagnie des missionnaires protestants Comber et Grenfell à bord d'un petit bateau, le « Peace », qui se rendra célèbre par ses explorations ultérieures.

A cette époque, on ignorait encore tout du cours du Kasaï et de l'hydrographie de cette région. Le Kasaï avait été reconnu dans son cours supérieur en Angola par les grands explorateurs Livingstone, Cameron, von Wissmann et le Dr Pogge.

On ne savait où cet affluent important déversait ses eaux dans le fleuve Congo. Pour les uns, ce devait être l'Ikelemba, pour les autres, il s'identifiait avec la Ruki ou même la Lulonga. Ces rivières sont situées juste au Nord de Coquilhatville.

On ne pouvait tenter une exploration du Kasaï à partir de Léopoldville, car la route des caravanes était déjà trop encombrée et suffisait à peine à faire passer le trafic nécessaire pour Léopoldville et le Haut-Congo. D'ailleurs, on ne savait pas par quelle rivière il fallait pénétrer pour arriver jusqu'au point déjà connu du Kasaï.

Pour ces raisons, Léopold II décida d'organiser une expédition par l'Angola et qui atteindrait le Kasaï via St Paul de Loanda et Malange.

Pour cet exploration, Léopold II parvint à s'assurer le concours de l'Allemand von Wissmann, qui venait de se rendre célèbre par sa traversée de l'Afrique, et qui connaissait déjà le cours du Kasāï dans l'Angola.

Comme on ne pouvait songer à faire traverser tout l'Angola par des bateaux traînés sur chariot, un charpentier de navire, l'Allemand Bugslag, fut adjoint à l'expédition. Il devait construire des canots en bois sur les rives mêmes du Kasāï.

Le 17 juillet 1884 les explorateurs quittent St Paul de Loanda ; ils atteignent rapidement le Kasāï, où Bugslag, aidé des indigènes de la région, construit de grandes pirogues en bois tirées des arbres majestueux de cette région.

En ce point, von Wissmann fonde un poste, nommé Luluabourg, et le commandement en est donné au charpentier Bugslag.

Le 28 mai 1885, l'expédition quitte Luluabourg en canot pour redescendre le cours du Kasāï.

Dès le mois de février 1885, un petit vapeur croisait entre l'embouchure de la Ruki et celle de la Lulonga pour accueillir von Wissmann et ses hommes.

A la surprise générale, cette expédition débouche à Kwamouth, donc 500 km plus au Sud que prévu, et arrive à Léopoldville le 18 juillet 1885. Le Kasāï avait donc comme exutoire le Kwa dont Stanley avait découvert l'embouchure huit ans auparavant.

Au passage, l'expédition avait reconnu l'embouchure du Sankuru.

Le réseau fluvial navigable du Congo s'avérait encore plus vaste que l'on ne s'était figuré.

Wolf, un des compagnons de von Wissmann, rapatrie les Balubas de l'expédition à bord du nouveau bateau à vapeur le « Stanley ». Il est accompagné dans ce voyage par le colonel de Winton qui venait un peu auparavant de proclamer l'Etat Indépendant du Congo. Le premier gouverneur général du Congo tenait à visiter personnellement ces nouveaux territoires qu'il avait à administrer désormais.

Dans des explorations ultérieures, Wolf et von François à bord de l'« En-Avant » remontèrent le Sankuru et la Lubefu. Ils avaient reconnu 1000 km de rivières navigables.

Malheureusement au cours de ces voyages, la chaudière de l'« En-Avant » subit une avarie fort grave qui immobilisa le bateau pendant près d'une année.

Un pasteur protestant anglais, le révérend Grenfell, était installé au Congo depuis peu. Pour son premier départ, il avait reçu des fidèles une baleinière à rames et à voile qui avait été baptisée le « Plymouth ». Par son œuvre civilisatrice, ce missionnaire avait réussi à susciter un mouvement d'enthousiasme dans son pays, et grâce aux souscriptions publiques il put acquérir un petit bateau à vapeur qu'il s'appelait le « Peace ». Ce bateau avait été construit chez Thornycroft et était une des toutes premières unités construites avec une hélice sous voûte.

Nous avons déjà mentionné l'exploration du Kwango entreprise avec cette petite unité.

Grenfell, qui avait établi sa mission à Polobo, part en octobre 1884 à bord du « Peace » vers le Haut, pénètre dans l'Oubanghi jusqu'à 175 km de son embouchure et visite l'Ikelemba sur toute sa longueur navigable.

En compagnie de Van Gele, il remonta la Mongala, l'Itimbiri et la Lomami. Sur le chemin du retour, il fait une nouvelle incursion dans l'Oubanghi, qu'il remonte sur 540 km de longueur ; en ce point, il est arrêté par des rapides.

Le 10 août 1885, avec von François, il explore la Ruki, la Tschupa, la Busira et la Lulonga.

En 1886, il retourne au Kwango qu'il remonte jusqu'aux rapides qui lui barrent la route.

Ce missionnaire explorateur découvrit plus de 2.000 km de rivières navigables qu'il parcourut avec le « Peace ».

L'exploration qu'il avait entreprise dans l'Oubanghi avait soulevé un problème dont la solution était à rechercher. D'où provenait l'eau de cet important tributaire du Congo ?

Des polémiques passionnées s'engagèrent au sujet du bassin de l'Oubanghi.

Le géographe belge Wauters analysant les données connues, l'identifie avec l'Uele découvert par Schweinfurth en 1870.

Léopold II désigna le capitaine Van Gele pour éclaircir cet énigme, car il avait son importance pour résoudre certains problèmes en discussion avec les Français.

Le 28 août 1885, Van Gele part avec le « Henry Reed » du missionnaire protestant Bellington. Les Français veulent lui interdire la navigation sur l'Oubanghi, mais il passe outre. Malheureusement, il est arrêté aux rapides qui avaient déjà barré la route à Grenfell.

Il faut attendre une meilleure époque pour franchir les rapides. Van Gele entreprend une nouvelle expédition à bord de l'« En-Avant ». Celle-ci, bien que très difficile, est couronnée de succès et la thèse de Wauters est confirmée par l'exploration sur le terrain.

L'importance des territoires congolais et l'étendue de son réseau navigable ne pouvait laisser indifférent les hommes d'affaire belges.

Thys fonde la C.C.C.I. pour mettre à l'étude la construction d'un chemin de fer destiné à contourner les rapides de Matadi à Léopoldville. A cette fin, deux expéditions sont constituées.

L'une, conduite par Cambier, a pour mission de lever le tracé du chemin de fer et d'en estimer le coût de construction ; l'autre, conduite par Alexandre Delcommune, doit faire l'exploration commerciale et la reconnaissance économique du Congo.

Pour celle-ci, un bateau, le « Roi des Belges », fut commandé chez Cockerill. Le transport des chariots qui devaient amener les colis les plus lourds fut extrêmement laborieux, mais, en revanche, le remontage du bateau fut mené rapidement.

Thys en personne vint au Congo passer l'inspection des expéditions ; il mit son séjour à profit pour remonter le Kasaï à bord du s/w « Stanley ». L'unité était commandée par le capitaine Shagerström. Au cours de ce voyage il releva la carte de la rivière ; celle-ci fut publiée à Bruxelles en 1888.

Dès que le s/w « Roi des Belges » fut prêt Delcommune en compagnie de De Meuse, remonte le Kasaï. Au cours d'une exploration de cinq mois, il visite la Mfimi, le lac Léopold II, la Lukenie, le Sankuru, la Lubefu, le Kwango et le Kwilu. Toutes les rivières ont été remontées jusqu'à leur point extrême de navigabilité.

Delcommune entreprend ensuite une seconde exploration sur le Congo et ses affluents. Au cours de celle-ci, le « Roi des Belges » est commandé par Joseph Conrad qui rapportera de ce voyage beaucoup de mélancolie et des pages inoubliables.

L'expédition visite le Congo, la Lomami, l'Aruwimi, l'Itimbiri, la Lulonga, la Ruki et le lac Tumba.

Le rapport de Delcommune était enthousiaste et concluait à une richesse suffisante des régions visitées pour justifier la construction du chemin de fer projeté.

On peut dire que ce voyage clôturait l'époque des explorations, l'ère de l'exploitation commerciale commençait.

II. EPOQUE DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE

Dès 1858, la N.A.H.V., appelée communément la maison hollandaise, s'était établie à Banane et ensuite, à Boma. Elle avait été imitée en cela par les établissements français de Daumas et Béraud.

Ces établissements ne tardèrent pas à suivre les explorateurs et dès 1885, la N.A.H.V. ouvre à Kinshasa un établissement dirigé par M. Gresshoff ; Daumas et Béraud s'installent à Brazzaville et confient la gestion de leur nouvelle succursale à Camille Delcommune, le frère d'Alexandre.

Ces deux firmes, ayant eu connaissance du résultat de l'exploration d'Alexandre Delcommune, décident de lancer des steamers sur le Haut-Congo afin d'étendre d'avantage le champ de leur activité commerciale et de créer de nouvelles factoreries à l'intérieur du pays. A cette fin, la N.A.H.V. lance sur le Stanley-Pool le s/w « Holland » et la maison Daumas et Béraud le s/s « Alima ».

Une mission américaine est envoyée au Congo à cette époque pour se rendre compte des possibilités commerciales du pays. Elle se compose de deux officiers, Taunt et Tisdell. Ce dernier, manquant d'enthousiasme, rebrousse chemin avant d'avoir atteint les rives du Stanley-Pool. Taunt, au contraire, poursuit son voyage et remet un rapport qui aboutit à la création de la Sanford. Cette société est la première société commerciale créée au Congo. Elle fit d'assez brillantes affaires. Elle remit tout son avoir à la S.A.B., filiale créée le 10 décembre 1888, par la C.C.C.I. pour exercer le commerce dans le Haut-Congo.

A cette date, la Sanford avait déjà lancé quatre unités sur le Stanley-Pool. Ces unités s'appelaient le « Florida », le « New-York », le « Général Sanford » et le « Baron Weber ».

Le transport des bateaux par route des caravanes posait un sérieux problème. Ils devaient être divisés, autant que possible, en charges de 30 kgs.

Dès 1886, la route Nord fut abandonnée au profit de la route Sud, non seulement parce que cette dernière était moins escarpée, mais aussi parce qu'on évitait ainsi le tronçon Isangila-Manyanga sur lequel la navigation était fort dangereuse.

Le grand animateur des transports sur la route des caravanes fut Emile Francqui. En une année, il avait fait passer 80.000 charges de Matadi à Léopoldville ; 60.000 hommes étaient occupés à ce travail.

Au cours de l'année 1887, six bateaux en pièces détachées avaient passé par cette voie.

Cette méthode belge était réaliste et les résultats n'étaient pas mauvais.

L'évêque protestant américain, Mgr Taylor, crut pouvoir s'en écarter, mais l'échec fut cuisant.

En 1886, accompagné de 24 missionnaires, il débarqua au Congo avec un radeau en bois propulsé à voile. Rapidement, il se rendit compte que ce moyen de navigation n'était pas pratique pour le Congo.

Il retourne en Amérique où il fait l'acquisition d'un bateau ultra-moderne. La coque était galvanisée et l'unité était prévue avec l'installation électrique (en 1886 !). Celle-ci doit servir à l'alimenter un puissant phare et une scie électrique qui débitera les planches nécessaires à l'érection des habitations.

Le bateau, amené d'une pièce, devait être tiré par un locomobile à travers les Monts de Cristal.

Au rêve succéda la réalité. Le locomobile ne parvint même pas à se mouvoir lui-même sur la plage de Vivi. On essaya de tirer le bateau à bras d'hommes ; il dut être abandonné dans la brousse à quelques kilomètres de Léopoldville.

Pendant ce temps on ne chômait pas à Léopoldville où le montage des unités nouvelles était mené activement. Le problème de la réparation se pose, car les petites unités comme l'« En Avant » et l'« A.I.A. » pouvaient facilement être traînées à terre.

Des unités de l'importance du s/w « Stanley » ne pouvaient souffrir un pareil traitement.

Les officiers de marine préconisaient de construire une cale sèche; cette idée était peu pratique vu les fortes variations du plan d'eau à Léopoldville. Liebrechts émit l'idée de faire un slipway qu'il réalisa avec l'aide du capitaine Shagerström. Cet ouvrage rendit les services qu'on en attendait, mais pour sa réalisation Liebrechts eut à lutter contre la routine et, même, la mauvaise volonté.

Les premières unités comme l'« En Avant » et l'« A.I.A. » pouvaient charger environ 5 T., le s/w « Stanley » en prenait 20.

En 1886, l'ingénieur Delcourt entreprend la construction d'un stern-wheeler de 35 T., le s/w « Ville de Bruxelles ».

Cet illustre ingénieur, conseiller maritime de Léopold II, avait participé à l'élaboration de tous les projets de bateaux construits pour le Congo. Il avait réalisé notamment le s/w « Stanley » qui servit de modèle pendant un demi-siècle pour la construction de bateaux coloniaux.

Le s/w « Ville de Bruxelles » avait été construit avec une coque en bois, dans l'espoir de servir de modèle pour l'érection de bateaux au moyen de bois coloniaux.

Le transport de l'unité fut laborieux et le bordé en bois avait déjà fortement souffert en cours de route. Le lieutenant Lippens, qui avait été chargé du remontage, dut apporter plusieurs transformations à l'unité.

Les essais eurent lieu le 25 octobre 1888. Ils faillirent se terminer par un incendie sous les chaudières.

La coque en bois résista très mal au climat africain et, dès 1893, elle fut remplacée par une nouvelle coque en acier. Pour 66 mois de navigation, le bateau fut arrêté pendant 20 mois pour réparations à la coque. Depuis, cette unité a connu une glorieuse carrière et navigue encore toujours.

En dehors des deux unités des missions protestantes et de celles de la N.A.H.V. et de Daumas et Béraud, les unités lancées sur le fleuve appartenaient à l'Etat.

Mais, la S.A.B. qui avait repris les quatre unités de la Sanford, avait besoin d'augmenter sa flottille. Elle reprend à la C.C.C.I. le « Roi des Belges », qui avait servi à l'exploration d'Alexandre Delcommune.

Un chantier et un débarcadere sont créés à l'emplacement actuel de la Citas. Baudouin Léonard y construit un slip de 80 m. de long, afin d'y pouvoir remonter les nouvelles unités et entretenir celles qui existent.

La lutte commerciale est âpre ; la S.A.B. reprend les bateaux et les factoreries appartenant à la maison Daumas et Béraud. Elle acquiert ainsi le s/w « Ville de Paris », side wheeler de 50 T., le « France » de 7 T. et un petit dock flottant constitué par deux caissons flottants d'une puissance de levage de 80 T.

Deux unités sont construites sur les plans du s/w « Ville de Bruxelles ». Ce sont les s/w « Archiduchesse Stéphanie » et « Princesse Clémentine ».

Mais en 1894 la chute des cours du caoutchouc et de l'ivoire met la S.A.B. en situation financière difficile.

La flotte constituait une lourde charge pour cette société, à un moment où l'Etat éprouve le besoin d'acquérir des unités nouvelles.

Un accord est conclu entre l'Etat et la S.A.B. Celle-ci vend six unités à l'Etat pour une somme de 2.500.000 frs payable en dix annuités.

Dès lors, c'est l'Etat qui assure les transports au Congo. En dehors de la flotte de la Marine du Haut-Congo, il n'y a désormais sur le fleuve que les bateaux des missionnaires ou des unités commerciales d'intérêt local.

Pour devenir un outil économique utile, la Marine du Haut-Congo a besoin d'être organisée et dirigée par une main ferme. Le capitaine Costermans, qui était arrivé au Congo en 1892, sera le grand animateur des transports fluviaux au Congo.

Ainsi que ses prédécesseurs, il est à la fois Commissaire d'Etat à Léopoldville et directeur de la Marine du Haut-Congo.

Deux collaborateurs de premier plan aideront Costermans dans sa tâche de réorganisation de la Marine ; se seront Shagerström qui s'occupe surtout de la navigation et des cartes et Baudouin Léonard qui développe le chantier, remonte et répare les bateaux. Ce dernier avait passé à l'Etat lors de la cession des principales unités de la S.A.B.

Le but de Costermans était d'organiser au plus vite un horaire de navigation régulier. A cette fin, il fait activer, dès son arrivée, l'expédition de la nouvelle coque en acier du s/w « Ville de Bruxelles ».

A cette époque, les bateaux s'arrêtaient chaque après-midi vers trois heures pour permettre à l'équipage de couper la provision de bois nécessaire au voyage du lendemain. Afin de réduire ces pertes de temps, des postes à bois sont organisés.

Lorsque tout ce dispositif est prêt, Costermans organise un service régulier de navigation avec départ de Léopoldville tous les 11 jours ; la rotation des bateaux sur le parcours de Stanleyville était de 55 jours. Avec l'aide de Shagerström, un service de la carte est créé. Celle-ci est tenue régulièrement à jour en recueillant les renseignements auprès des capitaines à chaque arrivée de bateau.

Il importait de ne retenir que les indications exactes, ce qui était une tâche malaisée, puisque les moyens de contrôle immédiats étaient inexistants.

En 1896, afin de faciliter la tâche des navigateurs, des balises sont placées dans le Stanley-Pool et à la passe de Swimburne dans le Kasai.

Avec l'aide de Baudouin Léonard, Costermans réorganise les ateliers de Léopoldville. La force motrice est obtenue au moyen d'une vieille machine à vapeur de 15 C.V. récupérée d'une unité déclassée.

Un nouveau slipway doit être créé, car celui érigé par Liebrechts devient trop petit.

Pendant ce temps, la construction du chemin de fer destiné à réunir Matadi à Léopoldville avançait rapidement.

Costermans avait décidé de mettre en ligne un bateau de 150 T. de capacité pour le jour de l'inauguration officielle du chemin de fer.

C'était un travail extrêmement important pour l'époque et, tout comme Liebrechts, Costermans eut à vaincre l'inertie et la mauvaise volonté de ceux qui prétendaient que jamais une unité de cette importance ne pourrait naviguer sur le Congo. Sa ténacité eut raison de toutes les difficultés et de tous les obstacles.

Le 1^{er} juillet 1898, lors de l'inauguration officielle du chemin de fer, le s/w « Brabant » flottait fièrement sur le Stanley-Pool, prêt à conduire les visiteurs et les voyageurs.

Désormais, une ère nouvelle était inaugurée au Congo. L'arrivée du chemin de fer au Stanley-Pool avait une répercussion importante sur l'économie du Congo.

En particulier, les bateaux ne devaient plus être amenés par portage à Léopoldville. Ce n'étaient plus les sujétions de ce moyen de transport primitif qui limiteraient la capacité des unités, mais bien les conditions de navigabilité de la rivière.

L'époque héroïque était révolue.

*
**

Il est intéressant de faire la comparaison de l'effort des Belges et des Français au Congo à ce moment.

Le grand explorateur français, Pierre Savorgnan de Brazza, était arrivé en 1876 sur le réseau hydrographique du Congo. Il avait re-

monté le fleuve Ogoué jusqu'à Franceville, puis s'était avancé à pied jusqu'à Diélé sur l'Alima. Mais, ses compagnons de voyage n'avaient pas voulu poursuivre leur route en ce point, ce qui l'obligea à rebrousser chemin. Si Brazza avait continué son expédition, il eut découvert l'importance du bassin hydrographique du Congo avant Stanley et il eut devancé à Boma l'explorateur anglais. Brazza avait d'ailleurs toujours conservé une certaine amertume à ce sujet.

En 1880, il revint en compagnie de Ballay par l'Ogoué et l'Alima. A Diélé, les deux explorateurs lancèrent sur l'Alima un petit bateau à vapeur baptisé le « Ballay ». La chaudière destinée à cette unité arriva seulement en 1883, car la première chaudière fut perdue dans les rapides de l'Ogoué. Ce n'est que le 11 février 1884 que le « Ballay » navigua sur l'Alima.

En 1886, deux autres unités, le « Djoué » et l'« Oubanghi », furent lancées à Diélé.

La voie de transport choisie par Brazza était extrêmement laborieuse car le cours de l'Ogoué est coupé par de nombreux rapides qu'il fallait franchir en pirogue. Pas mal de marchandises étaient perdues dans les rapides ou détériorées par l'eau lorsqu'on réussissait à les sauver.

En revanche le portage de Franceville à Diélé n'était pas très long.

De Chavannes raconte dans ses mémoires que trois pour cent seulement des marchandises expédiées arrivaient intactes à Brazzaville. Aussi De Chavannes avait préconisé le portage par la route Loango-Brazzaville. Après s'être heurté au refus de Brazza, il finit par avoir gain de cause et, bien que le portage fut plus long, les pertes et les avaries furent considérablement réduites.

Lorsque la maison Daumas et Béraud lança l'« Alima » sur le Stanley-Pool, elle avait choisi pour le transport du bateau, la route de Vivi et de Manyanga-Nord.

Enfin, citons Mgr. Augouard, qui lança sur le Stanley-Pool un petit vapeur baptisé le « Léon XIII ». Les cartes du fleuve et de l'Oubanghi dressées par Mgr. Augouard étaient remarquables et ses préfaces spirituelles révélaient de sa part une connaissance profonde de la psychologie africaine.

Pour le montage et l'entretien des bateaux français, le docteur Cureau construisit en 1893 un petit slip à Brazzaville.

En 1898, au moment où le Stanley-Pool était relié par voie ferrée à l'estuaire maritime du Congo, 43 unités fluviales sillonnaient les eaux du bief de Léopoldville.

Elles étaient la propriété de dix armateurs. Quarante unités, dont une de 150 T., battaient pavillon belge ; trois unités appartenaient aux Français.

Parmi ces unités, quarante avaient été transportées par la route des caravanes ouverte par Stanley et les pionniers belges ; trois unités françaises étaient arrivées par la voie de l'Ogoué et de l'Alima.

Il s'agit d'un fait unique dans l'histoire de la navigation. Ce tour de force est dû à l'action intelligente de Léopold II et à l'ardeur des pionniers belges. Ceux-ci recevaient tout l'appui de notre grand roi.

L'ensemble de ces circonstances permit à notre roi de créer l'Etat Indépendant du Congo et aux Belges de faire passer quarante bateaux par les monts de Cristal.

Brazza ne manquait ni de foi, ni d'enthousiasme, mais il n'avait pas trouvé auprès de son gouvernement un soutien comparable à celui que Léopold II avait donné à nos pionniers.

Lorsqu'on contemple le passé, et que l'on regarde les circonstances qui ont conduit à la création de l'Etat Indépendant du Congo par Léopold II, on reste confus de l'ensemble de faits extraordinaires qui semblent accumulés par la Providence en notre faveur.

Au moment où les Belges tentent une grande entreprise coloniale, la Belgique ne possède pas de Marine.

Le bassin du Congo a été défendu contre les entreprises des hommes de race blanche par les rapides et la grande expédition de Tuckey s'est soldée par un désastre.

Brazza avait atteint le bassin du Congo en 1876 à Diélé, mais, à cause du manque d'audace de ses compagnons, il doit rebrousser chemin.

Un Anglais, Stanley, découvre le bassin du Congo en 1877 et immédiatement Léopold II dépêche ses envoyés au devant de l'explorateur ; mais celui-ci refuse l'invitation de notre souverain pour offrir ses services à l'Angleterre.

A cause du refus qu'il essuie dans son pays, il retourne vers Léopold II. Dès lors, l'action coloniale des Belges commence, se développe et se poursuit sans relâche.

L'exposé qui précède a mis en scène les principaux acteurs du début de notre expansion au Congo. Leurs actions peuvent paraître bien diverses et les buts poursuivis bien différents.

En fait, dans la coulisse, un homme coordonne l'ensemble et harmonise les efforts ; c'est notre grand roi Léopold II envers qui les Belges ne pourront jamais être assez reconnaissant car il a doté leur pays d'une colonie. Il a aussi rendu un service inestimable aux populations africaines et à l'humanité en arrêtant définitivement le fléau de l'esclavage.

Onstrudee Company

129



