

Du sang sur le lac Tanganyika

Même pour les initiés, cela dut être une révélation d'apprendre que notre aviation militaire coloniale, limitée à trois avions, n'était certainement pas en retard mais plutôt en avance, dans le domaine opérationnel tout au moins, sur l'aviation militaire métropolitaine qui, sur le front de l'Ouest se trouvait dans les limbes elle aussi.

Ajoutez à cela que je vais tenter, non seulement de vous raconter par le détail les attaques contre le fameux SMS Graf von Goetzen, mais, de surcroît, essayer d'élucider un mystère vieux de soixante-quinze ans, sacrifiant ainsi à la rage télévisuelle des thrillers et autres récits à suspense.

En clair, je vais d'abord vous résumer les quatre versions au moins (dont une ou deux sont copiées sur les deux autres), de ce qui a dû se passer à Kigoma en date du 16 juin 1916 à la nuit tombante, et le mois suivant, les 26, 27 et 28 juillet 1916, lors de l'évacuation de Kigoma par les troupes allemandes et l'occupation de la rive Est du lac par la Force Publique belgo-congolaise.

Ces versions sont contradictoires, ainsi que vous pourrez le constater dans quelques instants. En fait la question se pose de savoir si nos vaillants pilotes ont touché et mis hors de combat le fameux von Goetzen, ou si le commandant du navire ennemi, en se cachant derrière un écran de fumée, serait parvenu à saborder son bâtiment pour le faire échouer ensuite dans les eaux peu profondes de la rive.

Cette alternative n'est évidemment pas à écarter sans un examen sérieux, puisqu'à ce moment précieux de l'Histoire, les Allemands

étaient persuadés qu'après avoir évacué temporairement Kigoma, leur retour offensif, notamment pour renflouer le von Goetzen, était pour le surlendemain ou pour le début de la saison des pluies. La solution de l'énigme qui, comme toute solution de ce genre est une surprise, souffrez chers amis que je la réserve pour la fin de cet exposé, ainsi que le veulent la logique et la tradition.

Sabotage du von Goetzen dans la baie de l'éléphant au nord de Kigoma

Récit du commander G.B. Spicer Simson, DSO, Royal Navy

Le récit du Commander Spicer Simson est bien différent du compte-rendu de Louis Leconte, ancien conservateur du Musée Royal de l'Armée, qui suit :

– *«Après la destruction du Kingani en date du 26 décembre 1915 et du Hedwig von Wissmann en date du 10 février 1916, restèrent donc en service le Pangani et le von Götzen. Un jour le Pangani prit par erreur une petite embarcation belge, armée d'une seule mitrailleuse, pour le Mimi ou le Toutou. Il fit rapidement demi-tour et fila à toute vitesse vers la rive allemande. Comme il ne faisait surveiller pas sa direction, il finit par s'échouer sur un écueil. Dès lors Spicer Simson appareilla avec le Fifi et fit tirer quelques obus sur l'épave pour l'achever complètement. Le problème du Graf von Götzen était beaucoup plus épineux. Le Kingani ne déplaçait que 36 tonnes, le Hedwig von Wissmann 60 tonnes, mais le dernier navire ennemi à flot était un bâtiment plus robuste déplaçant 800 tonnes, et qui était armé d'une des pièces de 105mm, récupérées du croiseur SMS Koenigsberg.*

Nous avons amené des torpilles munies de leurs appareils de lancement. Il s'agissait de soi-disant berceaux de lancement (dropping gear) et non, bien sûr de tubes lance-torpilles. L'amirauté britannique avait d'ailleurs eu beaucoup de mal à se procurer ce genre d'appareils de lancement, car il c'était du matériel passé de mode depuis tout un temps déjà.

Ce nonobstant, j'avais le sentiment que nous n'aurions plus jamais l'occasion de l'utiliser pour torpiller le Graf von Goetzen qui, soit dit en passant, ne se décidait pas à sortir du port. Mais, un beau matin, en survolant le port de Kigoma pour une nouvelle tentative de bombardement, on s'aperçut que le navire ennemi n'y était plus.

Pendant trois semaines, la Naval African Expedition, toujours sous les ordres du commander Spicer Simson et d'un détachement de la Force Publique belgo-congolaise sous les ordres du capitaine-commandant Goor, a fouillé fiévreusement chaque baie, chaque port et chaque embouchure de rivière le long de la côte orientale, d'un bout à l'autre du lac. De toutes parts, tout qui possédait une arme à feu nous tirait dessus au passage, car les indigènes des deux rives s'étaient mis en tête que tout ce qui flottait sur le lac était allemand.

Au bout de trois mois environ, nous eûmes enfin la preuve que l'ennemi était arrivé à la conclusion que le lac Tanganyika n'était plus pour lui un endroit de tout repos. Les bateaux de tonnage inférieur à celui du von Goetzen avaient disparu l'un après l'autre, sans que le commandement allemand ait réussi à savoir exactement où ils étaient passés. Aussi avaient-ils pris la décision

de sortir le von Goetzen du port et de le saborder dans la baie de l'éléphant.

Les vingt-huit membres de la Naval African Expedition, officiers et marins, avaient tous accompli leur tâche et rentraient en parfaite santé. Nous n'avions aucun accident à déplorer de quelque nature que ce soit. A dire vrai, nous comptions tout-de-même un blessé, un sous-lieutenant qui, menacé par un sujet allemand, lui avait porté un coup-de-poing et s'était blessé en heurtant les dents du quidam. La plaie s'infecta et il fallut amputer l'officier d'un doigt. La mission était terminée. On désarma les vedettes et on les transféra à l'autorité belge, c'est-à-dire à la Force Publique, afin qu'elle les utilise à son gré. En fait, elles servirent de transport. Après quoi, chacun rentra chez soi.»

Le lieutenant de vaisseau Wainwright et cinq autres officiers furent décorés de la DSO, – la Distinguished Service Order et la plupart des marins reçurent la Distinguished Service Medal. Sans doute, le chef de l'expédition, le commander Spicer Simson, fut-il décoré lui-même en cette circonstance.

A notre époque, qui connaît le succès des Rode Rubber et autre Sang sur les Lianes, il faut absolument que je vous raconte la fin du Kingani et de son équipage. C'est encore et toujours le commander Spicer Simson qui a la parole : – *«Je donnai l'ordre au Kingani de gagner la côte belge à la vitesse maximum et je fis pointer notre canon (du «Fifi») dans la direction du Kingani. D'après les survivants, le bateau était sur le point de couler; mais en réalité, il ne coula pas avant qu'il n'eût atteint le port.*

Histoire

Aussitôt après avoir franchi les passes, il chavira brusquement, avant que nous n'ayons eu le temps de l'obliger à s'échouer sur la plage. Les survivants étaient cependant sauvés.

Les deux officiers et trois sur quatre des matelots allemands avaient été tués et seuls deux mécaniciens et un marin européens étaient indemnes, sans compter une partie de l'équipage indigène. Le jour même, les corps des Allemands tués au combat étaient débarqués et ensevelis. Il nous fallut placer une garde armée près des tombes afin d'empêcher les askaris congolais de déterrer les cadavres. Certes, ils n'avaient pas encore oublié leurs coutumes anthropophages et nécrophages."

L'honnêteté m'oblige à ajouter que, lors de mon premier séjour à Tabora en 1980, les vieux de la vieille m'apprirent que, pour leur génération de vétérans, le qualificatif "Belge" était encore et toujours synonyme de "cannibale". Il est vrai que le général Tombour, lors de son offensive, avait mis en première ligne une ou plusieurs compagnies dont les recrues étaient originaires du Mayumbe, le célèbre pays des mangeurs d'hommes, cher au baron Dhanis.

Bombardement du von Goetzen sans dégâts visibles

Récit de monsieur le conservateur Louis LECONTE
Le récit de Louis Leconte est bien différent de celui du commandeur Spicer Simson.
Lire à ce sujet "Les ancêtres de notre Force Navale", Bruxelles, 1952.
– "Cependant il importait de détruire le von Goetzen. Dès le début du mois de juin 1916, les aviateurs en avaient reçu la mission. Le Vengeur devait servir d'escorte et se trouver à l'heure du bombardement à proximité de Kigoma.
Diverses circonstances retardèrent l'opération jusqu'au 7

juin. Un seul hydravion décolla, – (l'autre étant accidenté) – mais une panne de moteur l'obligea à amerrir à 35 km du but. Le Vengeur aperçut ses signaux de détresse. Il alla le prendre en remorque et le ramena au port. Le 10 juin, une nouvelle tentative fut effectuée et cette fois-ci avec succès. Le von Goetzen reçut une bombe qui sembla provoquer une large déchirure dans la paroi. Son canon et sa mitrailleuse cessèrent de tirer. Une seule bombe tomba à 10 mètres d'une allège qui se trouvait à côté du vapeur.



Short Type 827 n° 8219 en opération au sein des Forces belges sur le lac Tanganyika en 1916. (www.belgian-wings.be)

Mais au retour, l'hydravion eut une panne semblable à celle du 7 juin. Cette fois-ci le Vengeur ne le retrouva pas immédiatement, mais le commandant Goormit alors le cap sur Kigoma et arriva suffisamment à temps pour retrouver les naufragés, – le lieutenant aviateur Bebaeghel et le lieutenant Collignon, observateur – et de prendre l'hydravion en remorque.

Un troisième hydravion fut monté le 25 juin. Il aurait pu tenter le bombardement le 30 juin. Le von Goetzen aurait été touché, mais aucun impact de bombe n'a cependant été décelé sur la coque du navire après le renflouement. A l'époque, on concluait cependant que le von Goetzen avait été mis hors de combat. Nous étions convaincus que la maîtrise du lac nous était acquise.

Le Vengeur en rentrant de ces sorties de secours, tout en remorquant un hydravion blessé, couvrait au maximum deux nœuds à l'heure, une allure de promenade. Il était

une proie facile pour les bateaux allemands basés à Kigoma. Ceux-ci ne sortirent cependant pas de leur baie pour l'attaquer et le commandant Goor en conclut dans ses rapports que l'ennemi avait définitivement renoncé à la maîtrise du lac. Ceci se vérifia par la suite.

Le 9 juillet l'aviation de reconnaissance belge signala que le Graf von Goetzen était encore à flot et qu'un nouveau navire, l'Adjutant de 150 tonnes et de 36 mètres de long, était au montage.

Mais peu après, elle constata que le von Goetzen avait été désarmé, que le montage de l'Adjutant était abandonné, sa coque avait même été détruite."

Le TRSS Liemba

TRSS est l'abréviation de Tanganyika Railways SteamShip, le nom du propriétaire du défunt von Goetzen, en date du 16 mai 1927 - L'explication qui suit est la traduction d'une notice affichée en anglais et accompagnée d'intéressantes photographies du navire, au salon des premières classes du Liemba, le ci-devant von Goetzen, devenu ferryboat de la TRC, la Tanzania Railways Corporation, battant pavillon tanzanien.
– "Le von Goetzen ne fut jamais engagé dans un combat naval pendant la première guerre mondiale, bien qu'il ait été armé d'un canon de 105 mm en provenance du SMS Koenigsberg, après la destruction de ce croiseur dans les bouches de la rivière Rufiji en juillet 1915.

En juin 1916, le von Goetzen fut bombardé par l'aviation belge. Lorsque Kigoma fut évacué par les troupes allemandes le 26 juillet 1916, à la suite du contrôle de la voie ferrée par les troupes alliées, le navire fut sabordé en eau peu profonde dans une crique située au nord et à proximité du Cap Bengue, non loin de Kigoma.

Seuls émergeaient les mâts et le haut de la cheminée à l'arrivée des alliés. Après l'armistice, le secteur de Kigoma fut occupé et administré par l'armée belgo-congolaise.

Les Belges réussirent à soulever le von Goetzen et à le remorquer entre deux eaux jusqu'à l'intérieur du port de Kigoma, où il fut couché sur le fond. En mars 1921 la Grande-Bretagne prit la relève de la Belgique dans cette région et lui racheta l'épave pour 4.000 livres sterling.

Les travaux de renflouement reprirent en 1922 avec des moyens accrus, ponton de levage, air comprimé, etc. Après bien des déboires, les travaux de remise à flot furent achevés le 16 mars 1924.

Le navire fut transféré à la Compagnie des Chemins de Fer du Tanganyika et les travaux de remise en état, qui devaient durer près de deux ans et coûter 16.400 livres sterling, commencèrent en juin 1925. Le 16 mai 1927, le navire fut rebaptisé Liemba par l'épouse du gouverneur britannique ad interim. La vitesse de 8,5 nœuds aurait été atteinte aux essais.

"Liemba" était, dit-on, le nom que les riverains donnaient au Tanganyika à l'époque où le docteur Livingstone atteignit ses berges. En juillet 1927 le Liemba commença à assurer un service régulier, reliant les ports de la côte Est du lac jusqu'à Mpulungu (Zambie). Ce service ne fut interrompu qu'en 1952 pour une révision complète comportant d'importantes transformations et la mise en place de nouvelles chaudières."

L'énigme des avatars subis par le von Goetzen, semblait donc devoir être résolue à partir du moment où Belges et Britanniques s'emparèrent du navire allemand et prirent en main son destin. Mais il y a plus et il y a mieux.

Pendant la décennie 1980 - 1990, la Tanzanie fit appel à la Coopération au Développement Belge pour construire sur les mers intérieures est-africaines que sont les lacs Victoria et Tanganyika, des cales sèches flottantes et des navires supplémentaires, la demande de service ferryboat dépassant l'offre.

Par la même occasion et dans le même contrat, parmi les navires nécessitant un séjour en cale sèche figurait le MV Liemba. J'ignore si le vieil adversaire était content de revoir les Belges qui venaient une fois encore à sa rescousse... Si l'espoir d'enfin pouvoir résoudre l'énigme fut réel, il fut de courte durée. Après soixante ans de liftings, tout souvenir des plaies encourues à l'occasion de ce qui n'était déjà plus coutume d'appeler la Grande Guerre, avait disparu. L'âge affichait ses ravages, mais, des cicatrices visibles de plaies anciennes, aucune trace ne fut décelée par la Belgian Shipbuilders Corporation.

Pour le MV Liemba tout se passa bien. En 1990, complètement over-

hauled et remis à neuf, il naviguait derechef. Il risque donc d'être un des rares navires centenaires toujours à flot, une condition flatteuse qu'il doit à la Coopération belge. Pour finir, la question s'impose : ai-je, de guerre lasse, abandonné la recherche de la solution de l'énigme, que je vous ai pourtant promise depuis le début ?

La réponse est de nature normande : "oui et non". En fait je n'ai pas eu l'occasion d'abandonner quelque recherche que ce soit. Intrigué par les hydravions que le Génie de la Force Publique et le don de la débrouille de nos compatriotes avaient transformés en bombardiers occasionnels, je me décidai à consulter les ouvrages de référence, à savoir et en premier lieu, la "Jane's Encyclopedia of Aviation" et la "History of the Belgian Air Force, 1910 - 1990". Jane's nous apprend (en ma traduction française), que les hydravions engagés par la Force Publique sur le lac Tanganyika au début de la première guerre, étaient de fabrication britannique, de marque SHORT et de type 827 et propulsés par un moteur de 140 CV de marque Canton-Unné. John Pacco ajoute ce qui suit (ma traduction de l'anglais) :

– *"Dans le courant de 1916 quatre Short 827 et leurs équipages furent empruntés par l'Armée britannique aux Royal Air*

Services de Zanizibar (à l'époque une colonie anglaise). Durant la campagne de l'Est africain ces avions ont participé aux combats et, à l'occasion de l'une des missions au dessus du lac Tanganyika, le navire de guerre Graf von Goetzen fut mis hors d'état. Par ces exploits, l'armée belgo-congolaise put mener à bien sa progression à travers le territoire ennemi."

Grâce à John Pacco l'énigme, si jamais il y en eut, est définitivement résolue.

■ Willy Alenus
(Bruxelles, Maison des Ailes,
27 juin 1991)

Bibliographie
(lecture recommandée)

JANSSENS, Lieutenant Général F.P. Emile, *"Histoire de la Force Publique"*, Wesmael Charlier, Namur, 1979, 270 pp.

MILLER, Charles, *"Battle for the Bundu, The first World War in East-Africa"*, Book Club Edition, Purnell Book Services Limited, London, 1974, 353 pp.

MOULAERT, Colonel du Génie George, *"La Campagne du Tanganyika"*, L'Édition Universelle, S.A. Bruxelles, Desclée De Brouwer & Cie. 1934, 238 pp.

SHANKLAND, Peter, *"The Phantom Flotilla"*, Collins, London & Glasgow, 1968.

1) G.B. Spicer Simson, DSO, Royal Navy, servit sur le Haut-Yang-Tsé, en Bornéo du Nord et en Gambie, avant de prendre le commandement de la Naval African Expedition. Le grade de commander correspond au grade de major dans l'armée.

2) Le commander omet de signaler que les survols et les tentatives de bombardement sont à mettre à l'actif de l'aviation belgo-congolaise. Il est vrai que le colonel Moulaert et le commander "s'entendaient" comme le maréchal Bernard Law Montgomery et le général cinq étoiles Dwight Eisenhower durant la deuxième guerre mondiale.

3) *Jane's Encyclopedia of Aviation*, Studio Editions, 1989, p. 801. Pacco, John, - *History of the Belgian Air Force, 1910 - 1990*, JP Publications, Aartse-laar, 1989, p. 9.

Short 827 and 830 (UK). These were two seat floatplanes of typical Short Styling, powered by 112 kw (150 hp) Sunbeam and 149 kw (200 hp) Salmson or 104.3 (140 hp) Canton-Unné engines respectively. They were flown by the RNAS, the Royal Naval Air Service as reconnaissance and bombing aircraft from 1914 onwards. Some 120 hydroplanes were eventually built. (Jane's Encyclopedia of Aviation, p. 801).



Short Type 827 n° 3094 : mise à l'eau dans le lac Tanganyika en 1916. (www.belgian-wings.be)

