

## Compagnie Maritime Belge du Congo

Par Philippe Lindekens



### L'histoire

Extrait du site de Charles Stockmans  
[www.congoposte.be](http://www.congoposte.be)

Au moment de la constitution du Comité d'études du haut Congo, en 1879, la partie méridionale de la côte occidentale d'Afrique n'est desservie que par deux lignes anglaises, - la *British and African Steam Navigation Cy.* et l'*African Steam Ship Cy.* - qui ont leur port d'attache à Liverpool. Ces deux lignes, après s'être fait pendant quelque temps une concurrence ruineuse, s'associent de façon à ne plus former en réalité, qu'une seule ligne. Les départs ont lieu toutes les six semaines de Liverpool, mais les bateaux touchent fort irrégulièrement Banana, à l'embouchure du fleuve ; le voyage dure plus de deux mois, par suite de la lenteur des navires et aussi à cause de la multiplicité des escales qui s'échelonnent tout le long de la Guinée, de Sierra Léone au Nigeria.

En dehors de quelques vapeurs affrétés spécialement, ce fut, naturellement, à ces compagnies de navigation que s'adressa le Comité d'études du haut Congo pour l'organisation de ses transports.

Les marchandises sont expédiées d'Anvers à Liverpool pour y être transbordées à bord des vapeurs pour le Congo. Les marchandises sont déchargées à Banana, d'où les petits steamers du Comité d'études les transportent à Vivi ou à Matadi. La totalité des marchandises transportées par cette voie durant les années 1880 et 1881 ne dépassa guère 300 à 400 tonnes annuellement. Le voyage de retour s'accomplit dans des conditions plus déplorable encore. Sa durée dépasse parfois soixante jours et les voyageurs attendant le steamer transporteur séjournent souvent six semaines à la côte quand ils quittent le Congo pour rentrer en Belgique.

La quantité de fret augmentant progressivement, l'attention des transporteurs fut attirée vers le Congo. Dès 1883, les bateaux de la ligne portugaise - l'*Empreza nacional* - commencèrent à toucher Banana. Vers la même époque fut créée la *Woermannlinie*, qui envoya également ses vapeurs au Congo.

En 1886, le Comité d'études du Congo ou plutôt l'État du Congo, car l'ancienne association venait d'être reconnue comme État indépendant à Berlin, réussit à conclure avec l'*Empreza nacional* un arrangement provisoire en vertu duquel les bateaux de cette ligne devaient toucher à Anvers pour y prendre les marchandises et les voyageurs en destination du Congo. Malheureusement, ces steamers, après leur départ d'Anvers, faisaient escale à Lisbonne durant 15 jours et la durée totale du voyage aller s'élevait ainsi à 45 jours.

Cet arrangement introduisit pour la première fois, du moins théoriquement, la question de la navigabilité du Congo au-delà de Banana. L'*Empreza*, outre ses bateaux mensuels, s'engagea à envoyer, en cas de besoin, trimestriellement, un bateau de 1 200 tonnes à Boma. Quoique l'ensemble des transports dépassât 200 tonnes en moyenne par mois, il n'y eut aucun départ spécial de ce genre, car l'arrangement ne subsista que pendant trois mois. Au moment où il allait être dénoncé à cause des difficultés de l'escale de Lisbonne, l'État reçut de la *Compagnie gantoise de Navigation* la proposition d'établir une ligne belge de transports vers le Congo, par la mise en service de trois vapeurs de 1 650 tonnes environ : le *Brabo*, qui remonte pour la première fois le fleuve Congo jusqu'à Boma, le *Lys* et le *Vlaanderen*. Cette courageuse entreprise ne fut pas de longue durée, car en 1888, devant la concurrence acharnée que lui font les armements étrangers, la Compagnie gantoise renonce et retire ses navires.

## *Les Congolâtres*

Au commencement de 1888, l'État traita de nouveau avec les anciennes lignes anglaises. Il leur garantit tout son fret depuis Anvers jusqu'au Congo, direct ou via Liverpool avec transbordement dans ce port, les départs doivent avoir lieu d'Anvers chaque fois que les marchandises à charger dépasseraient un tonnage de 500 tonnes, de Liverpool quand cette quantité de fret ne pouvait être garantie. Dès cette époque, les expéditions eurent assez d'importance pour que les départs d'Anvers fussent à peu près réguliers. La durée du voyage fut fixée à 30 jours pour les steamers partant d'Anvers. Jusqu'à ce moment, l'État indépendant du Congo était à peu près l'unique chargeur pour le Congo. A la fin de l'année 1888, la situation se modifie radicalement.

Dès 1887 avait été créé, à Bruxelles, la *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie*. Cette compagnie, de par la nature même de ses entreprises, ne pouvait avoir à faire que des expéditions restreintes ; mais à la fin de 1888 furent créées successivement la *Compagnie des magasins généraux* et la *Société anonyme belge pour le commerce du haut Congo*, dont l'appoint permit de régulariser définitivement les départs d'Anvers. Enfin, en août 1889, fut constitué la *Compagnie du chemin de fer* ; en décembre, celle des *produits du Congo*. Aussi, dès le commencement de 1890, les départs réguliers et mensuels, par vapeurs anglais, emportèrent d'Anvers des chargements minimum de 1 000 tonnes.

Deux autres lignes : les *Chargeurs réunis* et la *Prince Line* se décident à toucher Anvers, tandis que la *Woermann Linie* vient prendre les passagers à Flessingue d'abord, à Ostende ensuite. La durée du voyage entre Anvers et le Congo est réduite alors à 25 jours.

En 1891, l'État Indépendant du Congo et quelques sociétés commerciales passent des conventions de transport avec un syndicat formé par la *British and African Steam Navigation Cy.* et l'*African Steam Ship Cy.*, toutes deux de Liverpool, et la *Woermann Linie* de Hambourg. Le syndicat s'engage à expédier le 6 de chaque mois un steamer d'Anvers à Matadi et à effectuer le trajet en 25 jours au plus à l'aller, en 30 jours au plus au retour, ce qui constitue une sérieuse amélioration.

Nombreux sont les Belges éclairés qui souhaitent voir nos transports coloniaux s'effectuer sous le pavillon national ; aussi quelques années plus tard, sous la pression de l'intérêt croissant qui se manifeste dans le pays en faveur du Congo, un nouveau et sensible progrès est accompli, par la création presque simultanée, au moyen de capitaux en partie nationaux, de deux sociétés de droit belge. Il s'agit de la ***Société Maritime du Congo***, fondée le 20 février 1895, filiale de la *Woermann Linie* d'une part et de la ***Compagnie belge Maritime du Congo***, fondée le 24 janvier 1895, filiale de l'*African Steam Ship Cy* dirigé par Elder Dempster de Liverpool d'autre part.

La *Compagnie belge maritime du Congo* aligne le *Coomassie* assez âgé et le tout nouveau *Léopoldville 1* tandis que la *Société Maritime du Congo* aligne l'*Eduard Bohlen* qui sera remplacé rapidement par le *Bruxellesville 1*. Un service mensuel sous pavillon belge, est organisé en commun, et le *Léopoldville 1*, l'inaugure le 6 février 1895 en arrivant au Congo vingt jours après avoir quitté Anvers. L'*Eduard Bohlen* part le 6 mars et le *Coomassie* le 6 avril.

Au cours des années qui suivent, l'augmentation sensible du trafic résultant de la création de nombreuses sociétés commerciales belgo-congolaises et l'amélioration des moyens de déchargement au Congo, permettent aux deux organismes de se développer rapidement. Aussi, dès 1900, des départs furent-ils organisés le 1er et le 16 de chaque mois au moyen de six vapeurs : *Albertville 2*, *Anversville 1*, *Léopoldville 2*, *Stanleyville 1*, *Bruxellesville* et *Philippeville*. Cette fréquence doit bientôt être abandonnée, faute de trafic suffisant. Par ailleurs, la *Société Maritime du Congo* se retire le 3 avril 1901.

La *Compagnie Belge Maritime du Congo* (CBMC) restée seule, continue le service avec trois vapeurs et des départs réguliers toutes les trois semaines. Pour augmenter le confort des passagers et répondre en même temps aux nécessités d'un trafic constamment croissant, ces vapeurs sont promptement remplacés par des navires plus grands et plus modernes. **En même temps la durée du voyage est réduite à 19 jours, les escales étant La Pallice, Ténériffe, Dakar, Conakry, Sierra Léone et Boma.**

## *Les Congolâtres*

En 1910, après que l'État Indépendant du Congo devint la colonie du Congo Belge ; un groupe de capitalistes belges ayant à sa tête le colonel Thys, qui fut près du Roi Léopold II un des artisans les plus actifs et les plus perspicaces de la colonisation congolaise, entreprend la nationalisation de la ligne qui relie la Colonie à la Mère patrie. Par un accord avec l'armement anglais, la *Compagnie Belge Maritime du Congo*, qui, jusqu'alors, n'avait été entièrement belge que de nom, passe en totalité sous un contrôle belge.

Soucieuse de l'amélioration constante de l'important service qu'elle assume la **Compagnie décide l'abandon des escales de Ténériffe et de Freetown (Sierra Leone), pour ramener la durée du voyage à 18 jours.** En 1912, elle commande deux nouveaux vapeurs : l'*Albertville 4* et l'*Anversville 2*. L'*Albertville 4*, l'*Anversville 2* et l'*Élisabethville 1* constituent dès 1912, un groupe homogène de vapeurs rapides à deux hélices. Cette flotte se complète au Congo par le remorqueur Colonel Thys, par six allèges de haute mer et par quatre chalands de rivière afin d'alléger, aux basses eaux, les paquebots avant qu'ils ne s'engagent dans l'estuaire maritime en aval de Boma. Les départs ont lieu régulièrement d'Anvers, toutes les trois semaines.

En 1914, l'invasion du Pays oblige la Compagnie à transporter son organisation en Angleterre, dans les bureaux de l'Agence Maritime Walford, à Londres et dans ceux de la Elder Dempster Cy Ltd., à Hull. A partir de 1915, la Compagnie aligne ses trois paquebots sur la relation Grande Bretagne - Congo d'abord au départ de Liverpool. Les paquebots prennent ensuite Hull comme point de chargement et de déchargement des marchandises. L'embarquement des passagers ainsi que leur débarquement a lieu à Falmouth.

Pendant toute la durée de la guerre, la Compagnie assure des relations aussi régulières que possibles avec le Congo Belge qui, déjà en plein essor, rend aux Alliés les plus précieux services. Ses navires transportent, outre le trafic ordinaire, une bonne partie des 700 officiers et sous-officiers envoyés d'Europe en Afrique pour renforcer la Force publique, pendant les trois années que dure la campagne contre les Allemands dans cette partie du monde, ainsi que des approvisionnements considérables et rapportent à la Grande Bretagne du cuivre, du copal et des oléagineux. Mais la *Compagnie Belge Maritime du Congo* paye un lourd tribut à la guerre sous-marine : son vapeur *Élisabethville* est torpillé le 6 septembre 1917, au large de Belle-Île (île de Bretagne en face de Quiberon) par un sous-marin ennemi.

Dès la fin des hostilités, en 1918, se posent d'importants problèmes : celui du rétablissement des relations normales de la mère patrie avec sa Colonie ainsi que l'évacuation rapide des stocks énormes de produits coloniaux accumulés en Afrique, dont l'arrivée en Belgique est indispensable au prompt relèvement de notre industrie. Résolument, les dirigeants de la Compagnie prennent les mesures nécessaires. Dès 1919, ils confient sa gérance à l'*Agence Maritime Internationale*, puissant organisme créé le 3 mars 1919.

En même temps que les relations maritimes entre Anvers et le Congo se développent par l'acquisition successive de trois navires de charge, le *Kinshasa*, le *Mateba* et le *Matadi*, navires qui seront transférés à la *Compagnie Africaine de Navigation* lors de sa fondation le 31 janvier 1920 et également gérée par l'*Agence Maritime Internationale* ; l'*Albertville 4*, est remplacé en 1922 par l'*Élisabethville 2*. L'année suivante, en 1922, le *Thysville 1* vient prendre rang parmi les navires de la Compagnie, dont l'effectif s'est renforcé dans la suite du *Stanleyville 2*

Les résultats de ces mesures énergiques ne se font pas attendre : les ports du Congo, tant fluviaux que maritimes furent décongestionnés ; les transports, aussi bien ceux des passagers que ceux des marchandises, reprennent dans les meilleures conditions. Nouvelle commande : l'*Albertville 5* entre en service le 28 février 1928 et la mise en ligne du *Léopoldville 5* se fait en octobre 1929. Un nouveau remorqueur, le *Cambier*, est enfin venu s'adjoindre au *Colonel Thys*. Le matériel fluvial au Congo comprend en outre neuf grandes allèges, quatre petites et plusieurs baleinières. La Compagnie africaine de navigation sera absorbée par la Compagnie Belge Maritime du Congo le 11 juillet 1929.

En février 1930, son appellation est modifiée en ***Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal)***.

## *Les Congolâtres*

C'est la crise économique et la Compagnie ne commande aucun paquebot durant les années trente si ce n'est *Baudouinville 1* en 1937. Ce dernier, livré en 1939, ne pourra effectuer que trois voyages avant la seconde guerre mondiale durant laquelle il aura une triste fin.

Lors de l'invasion de la Belgique par les Allemands le 10 mai 1940, la Compagnie donne immédiatement l'ordre aux bateaux se trouvant à Anvers de quitter le port et de se rendre dans les ports français faisant plus confiance en la capacité défensive de ces derniers qu'à celle des Anglais. *L'Élisabethville 2*, *l'Albertville 5* et le *Baudouinville 1* quittent Anvers avec comme passagers la direction et le personnel de la Compagnie. Les navires vont à La Pallice puis à Bordeaux. La marine française réquisitionne *l'Albertville 5* et l'envoie au Havre où il est coulé par l'aviation allemande. Le *Baudouinville 1* reste dans le port de Bordeaux. Par après il sera transféré à Nantes où il sera sabordé le 10 août 1944 par les Allemands en déroute. *L'Élisabethville 2* arrive à La Pallice le 14 mai et repart le 6 juin pour la Grande Bretagne.

A ce tribut déjà assez élevé il faut ajouter les 294 marins qui périrent quand le *Léopoldville 5* fut torpillé le 24 décembre 1944 et savoir que 23 des 31 navires de la flotte seront perdus.

Pendant les quatre premiers mois de la guerre la ligne Grande-Bretagne - Congo sera assurée notamment par le *Léopoldville 5* et celle du Congo vers les États-Unis, où plusieurs sociétés commerciales ont établi leur siège commercial, par *l'Élisabethville 2* et le *Thysville*. Le 20 septembre 1940 toute la flotte sera réquisitionnée et les trois paquebots serviront de transport de troupes. Le premier paquebot, le *Thysville* n'accostera à Anvers, à la fin de la guerre, que le 23 septembre 1945.

A la libération la Compagnie dispose de sept navires parmi lesquels deux paquebots *l'Élisabethville 2* et le *Thysville*. Les problèmes de 1945 sont identiques à ceux de 1918. La colonie manque de biens d'équipement et d'énormes quantités de marchandises doivent être acheminées vers la Belgique. De nombreux colons désirent rentrer au pays alors que leurs remplaçants attendent leur départ vers la colonie.

En 1945, la Compagnie assure seize voyages vers le Congo. Mais cela n'est pas suffisant, c'est pourquoi trois cargos *l'Alex Van Opstal 2*, *l'Armand Grisar* et le *Gouverneur Galopin* ainsi que deux navires *Victory*, le *Steenstraete* et le *Tervaete* sont transformés pour transporter des passagers. La ligne du Congo est renforcée également grâce au *Mar del Plata* et au *Copacabana*, navires destinés initialement à la ligne vers l'Amérique. **La ligne du Congo est rouverte le 25 octobre 1945.**

Parallèlement et dès août 1945, la Compagnie commande trois paquebots : *l'Albertville 6*, *Léopoldville 6*, mis en service en 1948, et *l'Élisabethville 3* mis en service en 1949. Ces nouveaux navires peuvent faire la traversée en deux semaines contre trois avant guerre. En 1948, la Compagnie commande deux nouveaux paquebots mixtes : le *Baudouinville 2* qui sera mis en service en 1950 et le *Charlesville* qui sera mis en service en 1951.

En 1947, la ligne du Congo étant normalisée le *Copacabana* et le *Mar del Plata* sont réintroduits sur la ligne de l'Amérique et en 1949 ce sont les *Steenstraete* et le *Tervaete* qui sont retirés. Les paquebots à vapeur *Thysville 1* et *Élisabethville 2*, rescapés d'avant guerre, sont vendus. En 1952, le *Copacabana* et le *Mar del Plata* sont réintroduits sur la ligne du Congo vu le succès de celle-ci.

En 1953, la Compagnie commande deux nouveaux paquebots, le *Jadotville* et quelques mois plus tard le *Baudouinville 3*. Ce sera le dernier avant l'indépendance du Congo survenant en 1960. Ces bateaux mus par des turbines à vapeur qui permettent d'atteindre dix-sept nœuds peuvent transporter 325 passagers. Ils seront respectivement mis en service en 1956 et 1957.

Cet article et les suivants se basent sur les collections de Ph Lindekens, Patrick Janssens, Jean Herreweghe, Charles Stockmans, Rudi Vertommen, Patrick Maselis et archives des ventes publiques & internet (Ebay – Delcampe)

**La littérature à consulter :**

- « Mailboat services from Europe to the Belgian Congo (1879-1922) par l'Abbé G. Gudenkauf – Cockrill Series Booklet nr 41
- “la poste maritime” par Claude Delbeke - Club de Monte-Carlo 2009
- Anvers – Congo ou La Grande Aventure – Collection « Histoire & Philatélie » nr 12 d'E & M Deneumostier.
- « à propos de la liaison maritime postale Anvers – Congo » par Jacques Bury, articles parus dans le Balasse Magazine
- Articles et site internet de Charles Stockmans – [www.congoposte.be](http://www.congoposte.be)
- Articles de Walter Deynckens parus dans diverses revues philatéliques dont le StudieKring Belgisch Kongo
- « les griffes de paquebot du Congo Belge » par Jean –Marie Frenay paru dans le bulletin de l'Amicale Philatélique nr 402 / février 1995
- « Congo – 50ans d'histoire postale » par Jean Du Four – Edition de la Revue Postale

Nous allons étudier au fil des bulletins les marques oblitérantes ou non utilisées sur les documents postés à bord des paquebots de la Compagnie Belge Maritime du Congo puis de la Compagnie Maritime Belge.

Cette étude, basée sur plusieurs collections et sur la littérature ci-dessus se fera par nom de paquebot plutôt que par type de marque comme ce fut le cas dans la plupart des articles et ouvrages. Cela nous paraît plus simple pour s'y retrouver quand on consulte la littérature et cette méthode permet de faire un récapitulatif chronologique des marques & cachets en fin d'article.

Le but est de recenser ce qui est connu à ce jour, d'émettre des avis sur l'authenticité de certaines marques et de définir les périodes d'utilisation et les couleurs employées pour ces marques.

Ces marques et cachets peuvent se retrouver soit sur le document, non oblitérantes soit sur les timbres ; dans ce cas, les timbres concernés seront soit des timbres belges, soit des timbres congolais, soit des timbres des diverses escales. Comme ces divers cas sont possibles et doivent exister, il ne nous est pas paru nécessaire de recenser ce qui était connu à ce jour.

**Nous commencerons notre étude par les Paquebot ALBERTVILLE, 6 navires auront le privilège de porter ce nom depuis 1896 jusque 1973. Nom attribué en hommage au Prince Albert de Belgique, qui deviendra notre Roi Albert Ier.**

Voici une [courte biographie extraite du site internet de Charles Stockmans](#) :

*Cinquième enfant du Prince Philippe, Comte de Flandres, frère du Roi Léopold II à qui il succède le 23 décembre 1909. En 1909, Léopold II invite le Prince Albert, qui a 34 ans, à se rendre au Congo où il effectue un voyage de douze cents kilomètres de pistes à pied, à cheval ou en vélo. Parti de Southampton, le 3 avril, via le Cap, les Victoria Falls, la Rhodésie du Nord et les grandes voies fluviales (Lualaba et Congo) il gagne Léopoldville qu'il atteint le 15 juillet. Il s'embarque le 27 juillet à bord du Bruxellesville 3 pour rentrer à Anvers le 16 août.*

*Le Roi Albert effectue, accompagné de son épouse la Reine Élisabeth, le premier voyage officiel d'un souverain au Congo du 5 juin au 31 août 1928.*

*Le Roi accomplit son troisième voyage en avion par le Nord-Est en 1932 pour visiter la région cotonnière de l'Uele et le Parc National qui porte son nom.*