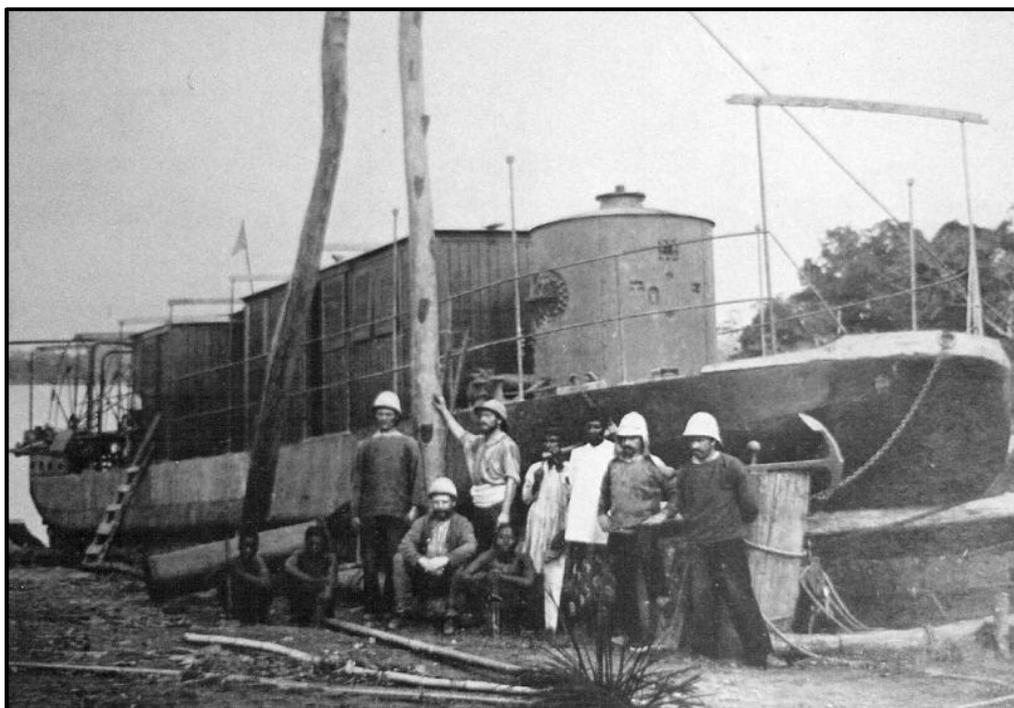


*Navigation Intérieure – Bateau-poste.
Le courrier retiré du naufrage du S/W "Ville de Bruges" – 15 avril 1908*

Le "Ville de Bruges" :

Par Jean Herreweghe

Le bateau à aubes "Ville de Bruges" était le sister-ship du "Ville de Bruxelles" et du "Ville d'Anvers". Il fut commandé en 1890 par l'État Indépendant du Congo à la SA Cockerill de Seraing dont les chantiers étaient situés à Hoboken, près d'Anvers. Les bateaux étaient ensuite expédiés en pièces détachées vers Matadi et remontés sur les chantiers du Stanley-Pool. Les bateaux de type "Ville de Bruxelles" comme le "Ville de Bruges", prenaient 35 t à 3 pieds de tirant d'eau et pouvaient charger jusqu'à 45 t. Ils étaient les plus grands steamers circulant sur le Haut-Congo avant 1898. Leur longueur était de 24 m, leur largeur de 5 m, la puissance de la machine de 125 chevaux et la vitesse en eau calme de 8 nœuds.



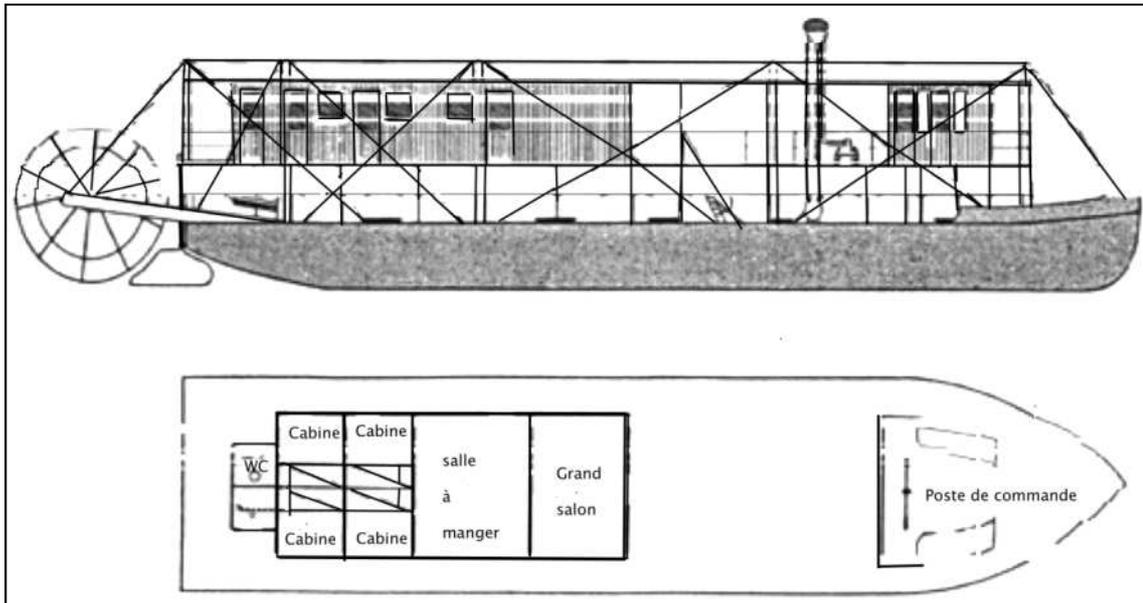
1887 – Montage du steamer, s/w " Roi des Belges" au Stanley-Pool. C'est sur ce bateau que navigua Joseph Conrad, auteur de " Au cœur des ténèbres", comme commandant en second.

Le "Ville de Bruges" fit ses débuts le 10 septembre 1896 au départ de Léopoldville vers les Falls (Stanley-Falls). En janvier et mars 1897, il participa au transport vers Fachoda du matériel et équipement de la mission Marchand de Brazzaville à Zinga (sud de Bangui), le "Ville de Bruges" ne pouvant remonter plus haut à cette période de l'année. Il naviguait habituellement entre Léopoldville et les Stanley-Falls ou Lusambo en 4 à 6 rotations par an. Les dates de ses voyages sont connues.



Il faisait partie des grands vapeurs utilisant un cachet "bateau-poste". Un courrier existe avec la mention "à bord du Str (steamer) Ville de Bruges".

*à bord du Str Ville de Bruges
le 8 avril 1904.*



Plan de steamer type "Ville de Bruxelles".

Les bateaux de la classe "Ville de Bruxelles" possédaient un étage supérieur. Le pont inférieur était réservé au personnel et passagers africains ainsi qu'aux marchandises. Les chaudières occupaient l'avant du pont tandis que les machines encombraient l'arrière. Une stricte ségrégation raciale était appliquée dès 1885 avec l'apparition de ces bateaux à doubles ponts : le pont supérieur était exclusivement destiné aux membres d'équipage et passagers blancs et seul leur personnel pouvaient y monter. Des cabines et une salle à manger étaient spécialement aménagées pour eux. La timonerie était disposée à l'avant.

Ce pont supérieur comportait des cabines pour deux personnes, exiguës et souvent crasseuses. Elles s'ouvraient sur un pont-promenade que les voyageurs avaient vite fait de parcourir de bout en bout. Au centre, une salle plus spacieuse servait de salon-salle à manger où les Blancs se tenaient habituellement durant la journée. Le capitaine disposait d'un appartement plus vaste à l'avant. Le nombre de Blancs était généralement réduit, chacun disposant d'une cabine. En définitive, le voyage pouvait être relativement agréable.

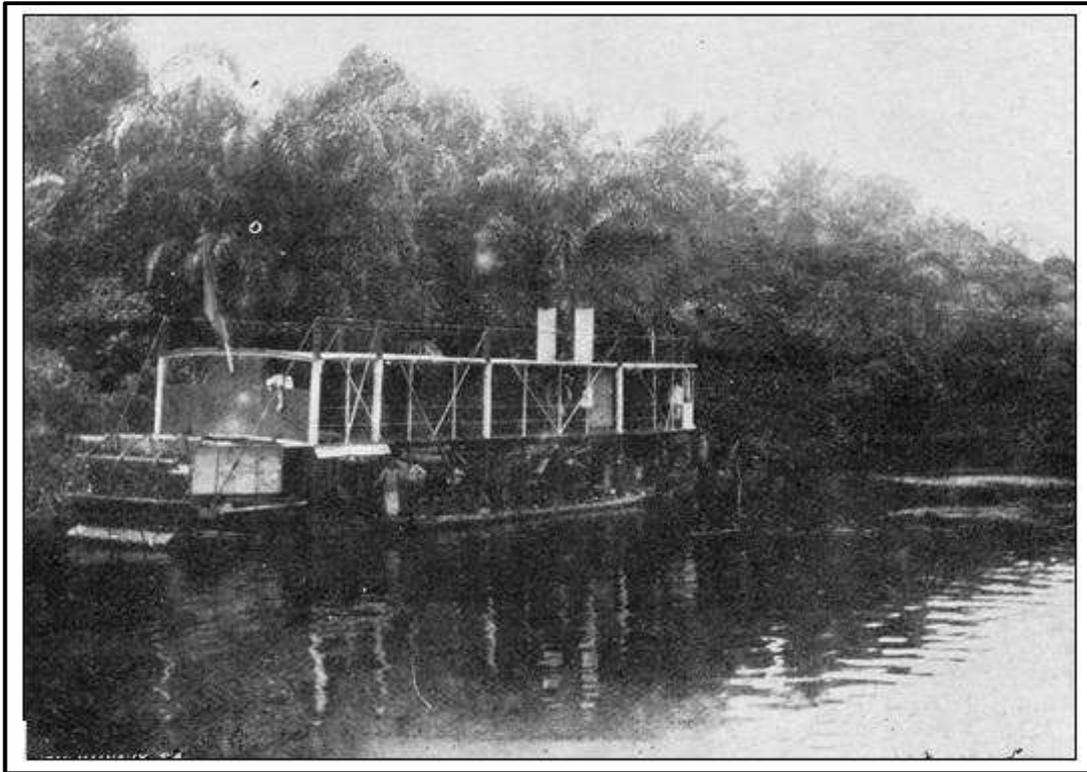
Sur le pont inférieur, en revanche, les places s'acquéraient chèrement. L'équipage noir, les cuisiniers, les serviteurs, d'une part; des voyageurs indigènes, des ouvriers ou des miliciens, leurs femmes et enfants, d'autre part; sans oublier, dans le même espace divers animaux (chiens, chèvres, poules, etc.), la chaudière, la machinerie et le précieux bois de chauffage, étaient confinés sur ce pont.

Le personnel blanc se limitait au capitaine, véritable maître tout-puissant, quelque fois un second commandant, et un mécanicien, responsable de la bonne marche du navire et de son entretien. L'équipage africain était constitué de sondeurs, chauffeurs, bucherons et cuisiniers. Ces postes étaient exclusivement réservés aux africains mais on pouvait aussi trouver à bord des barreurs, timoniers, aide-mécaniciens et des pilotes africains.

Une journée à bord d'un steamer sur le fleuve Congo en 1900:

Entre quatre ou cinq heures du matin, la diane sonnait et retentissait le premier coup de sifflet. Le chauffeur rallumait les feux de la chaudière et le transbordement du bois coupé pendant la nuit, pour huit à neuf heures de marche, commençait, envahissant les cales et le pont. Les africains, qui avaient passé la nuit sur la berge, étaient sur pied et s'étiraient, s'interpellaient, se chamaillaient, s'injuriaient. Tout le matériel était rembarqué. Le petit déjeuner se prenait avant ou après le départ. Ceux qui le voulaient prenaient un bain entre le bateau et la berge pour éviter les crocodiles. Au second coup de sifflet vers 6 h 30, la planche était enlevée. Les retardataires se dépêchaient de rejoindre le bateau ... à la nage.

Commençait alors une journée de lente navigation, morne et ennuyeuse parmi une végétation monotone et entrecoupée seulement par les appels des sondeurs : "fond !" et "pas de fond !". La vie à bord pour le voyageur était rythmée par les repas. Seul l'équipage restait actif en permanence.



Le stern-wheeler " Ville de Bruges".

Les passagers européens vaquaient à leurs occupations dans la salle à manger-séjour ou entamaient une partie de carte, certains écrivaient quelques lettres ou annotaient leurs journaux de route ... si les trépidations de la machine le permettaient. Au pont inférieur, ce n'était que bavardages, rires, disputes ou chants quelques fois accompagnés d'un rythme de tam-tam dans un joyeux brouhaha.

Les repas n'étaient pas inclus dans le prix du trajet. Les blancs dépendaient entièrement du capitaine pour leur approvisionnement en conserves. C'est le second ou le boy qui s'occupait des vivres frais destinés aux passagers. Le produit de la chasse et les fruits achetés par qui que se soit étaient réservés à la table commune. La viande en général était fournie par des petites poules et des chèvres assez maigres, quelques fois un mouton. Mais la chasse permettait de varier l'apport : éléphant, hippopotame, buffle, antilope, singe ou crocodile. La pêche fournissait également une nourriture abondante.

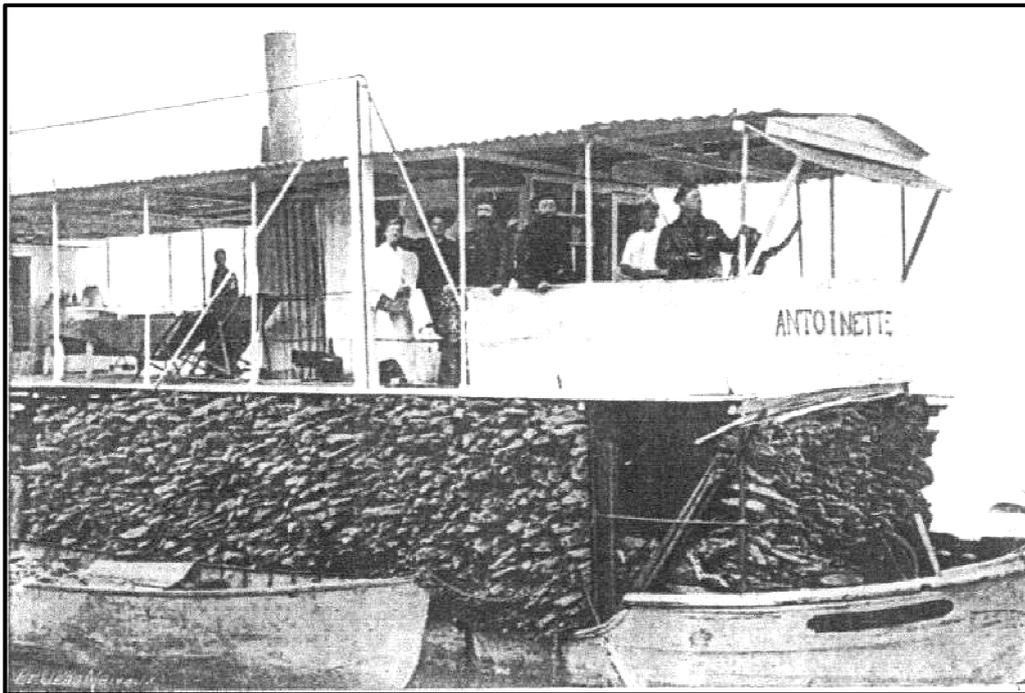
Les fruits et légumes étaient nombreux : épinards, racines de manioc, choux. Bananes vertes rôties, maïs, ignames et patates douces étaient servies quotidiennement.

Les Congolâtres

Tous ces produits étaient fournis par les populations des régions traversées, qui venaient faire commerce avec les bateaux. Les repas devaient s'adapter aux ressources du pays d'où l'importance d'un bon cuisinier.

Quelques fois, les factoreries et les missions recevaient les passagers comme hôtes à leurs tables. Cela permettait d'échanger les dernières nouvelles ou de se dégourdir les jambes.

Le bateau s'arrêtait vers 16 ou 17 h dans l'après-midi mais souvent il stoppait plus tôt. Le capitaine choisissait son point d'étape essentiellement en fonction des ressources en bois. Un africain plongeait alors, l'ancre serrée dans les bras et allait l'amarrer au rivage. Ensuite les africains débarquaient tandis que les blancs restaient à bord. C'était l'heure où les bucherons qui avaient passé la journée à bord, entassés là comme ils le pouvaient, se mettaient à l'ouvrage pour une bonne partie de la nuit. Le mécanicien dégorgeait sa chaudière, éteignait les feux et vérifiait le matériel.



Le steamer "Antoinette" après avoir fait le plein de bois.

Des feux s'allumaient sur la berge pour préparer les repas ou éloigner les animaux. Les nattes étaient étendues à terre et d'autres jetées sur des piquets pour servir d'abri. Les hommes se réunissaient autour des feux, fumaient ou chantaient. On se raillait, on s'interpellait, on racontait la journée ou on commentait les faits et gestes des blancs.

Les blancs dinaient à bord vers 19 h. Le repas était souvent perturbé par divers insectes qui venaient s'abattre sur la table ou tourbillonnaient autour de la lampe à huile de palme qui dégageait une odeur âcre et une fumée épaisse. Ils s'enfermaient ensuite dans leurs cabines pour la nuit.

Vers minuit, les coups des bucherons se faisaient plus rares et c'était l'heure où le camp s'endormait. Seuls restaient éveillés les gardes postés autour du camp et sur le toit du bateau, veillant aux attaques d'animaux sauvages (éléphants, hippopotames, lions, etc.) ou des populations voisines hostiles, toujours prêtes à chaparder.

En 1894, remonter de Léopoldville vers les Falls coûtait 225 Francs (repas non fournis) pour les européens et 50 francs pour les africains et respectivement 110 et 30 francs pour le retour. Les religieux bénéficiant d'une réduction de 50 pour cent.

Le naufrage :

Un des aléas naturels les plus redoutés des capitaines sur le fleuve Congo sont les tornades. Elles sont extrêmement dangereuses. A la saison des pluies, elles sont courantes sur le fleuve et se déchaînent presque toujours de façon soudaine. En moins de cinq minutes, le ciel s'obscurcit, le vent violent se lève et siffle à travers les arbres de la rive. Les vagues se forment, viennent battre contre la coque et lavent le pont. Il s'agit alors de renoncer au plus vite à la navigation et de trouver un point d'accostage. Ces tornades ne durent souvent pas plus d'une demi-heure.

Au matin du 15 avril 1908, le vapeur « Ville de Bruges » quittait Lisala mais dans l'après-midi, proche d'Umangi, il fut surpris par une violente tornade. A défaut de crique abritée, le capitaine tenta de trouver son salut en cherchant refuge vers une île du fleuve.

Le bateau fut renversé par la tempête et s'échoua, la quille en l'air. 47 personnes périrent ; cinq des six européens et 42 africains sur les 72 membres d'équipage et passagers africains. Le lieutenant norvégien, Johan-Adolf Ronning, chef de secteur, 2^{ème} classe, à Kéro (Lado), en fin de terme figurait parmi les victimes. Seul rescapé européen, le mécanicien d'origine Finnoise, en réchappa malgré les crocodiles, en utilisant une cage à poule comme bouée

Ce lourd tribut était la conséquence de la mauvaise construction du bateau ... et des riverains qui accoururent de partout, non pas toujours pour aider mais pour piller le bateau, n'hésitant pas à tuer des passagers pour les voler. Beaucoup de rescapés furent secourus par la population de la Mission Catholique d'Umangi.

Le lendemain, le s/w "Pierre Ponthier", propriété de la Compagnie des Chemins de Fer des Grands Lacs arriva sur place et parvint à libérer des pillards qui s'étaient retrouvés prisonniers dans l'épave et avaient survécus enfermés dans la partie émergente de la coque.



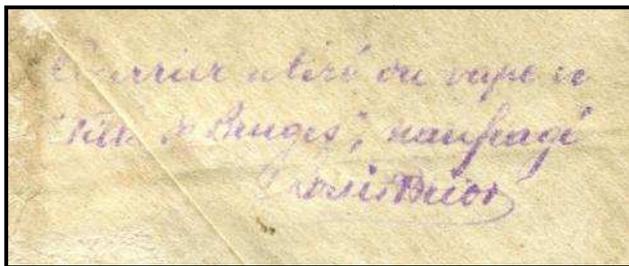
4 agresseurs furent condamnés et exécutés mais plusieurs héros de cette tragique journée furent décorés dont une femme, Elika, épouse d'un sergent de la Force publique, qui s'était comportée avec héroïsme pendant le drame. Elle fut la première Congolaise décorée par l'Etat.

Le courrier récupéré :

La boîte contenant le courrier postal resta immergée dans la coque pendant plus de deux mois, le temps nécessaire pour prévenir Léopoldville et revenir avec le matériel adéquat. Elle fût récupérée et ramenée à Boma où le courrier fut trié. Pratiquement tous les timbres, très oxydés et fortement décolorés, s'étaient décollés des cartes et enveloppes et gisaient au fond de la boîte. La plupart des adresses étaient devenues illisibles à cause de l'encre délavée.

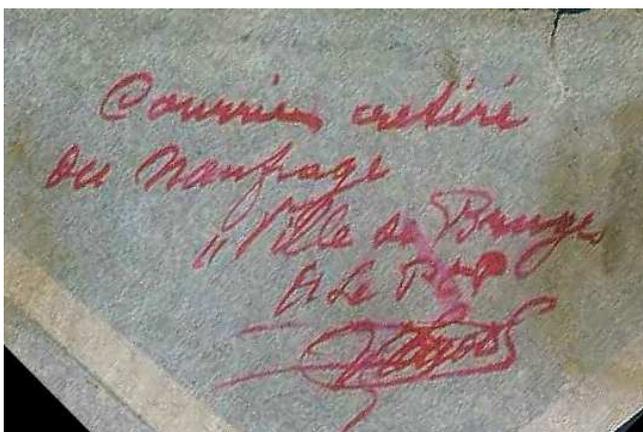
Les quelques rares lettres et cartes qui purent être déchiffrées furent transmises après réparation à leurs destinataires.

Ces enveloppes étaient refermées soit par un cachet de cire portant la légende OFFICE DE BOMA / POSTES, soit au moyen de bandes de papier gommé, appelées cachets gommés, le cachet postal de Boma du 9 juillet 1908 apposé et une mention écrite à l'encre violette: "Courrier retiré du vapeur Ville de Bruges naufragé. Louis Brion".



Mention écrite à l'encre violette:
"Courrier retiré du vapeur
Ville de Bruges, naufragé.
Louis Brion".

Cachet de cire avec la légende :
OFFICE DE BOMA / POSTES



Une autre lettre existe avec l'inscription à l'encre rouge "Courrier retiré du naufrage "Ville de Bruges". Pr le PtP, signature illisible", avec le cachet de Boma daté du 5 octobre 1908.

Ces lettres sont très rares. Attention, il existe des fausses mentions!

Cachet gommé type 2A

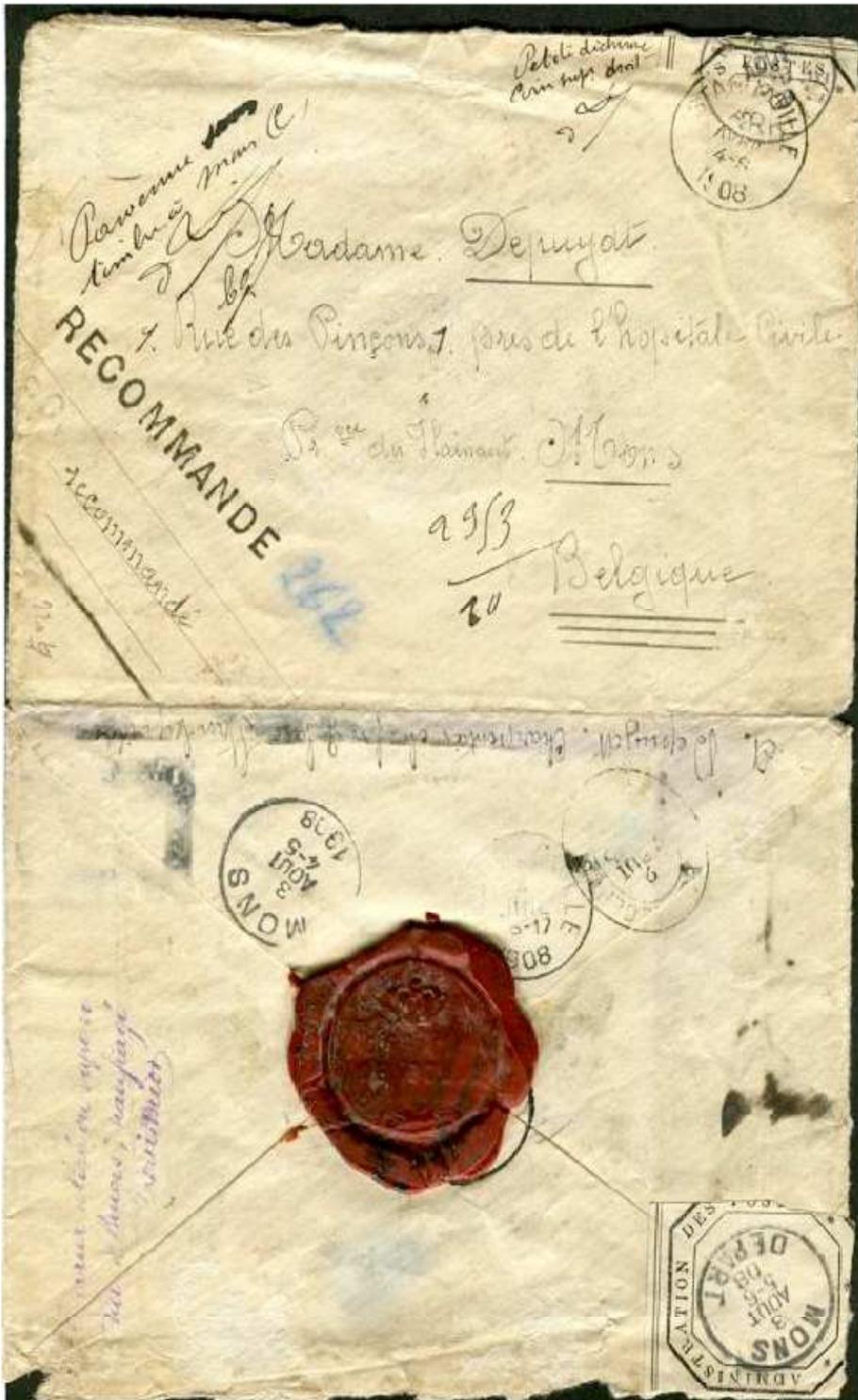
« ETAT INDEPENDANT DU CONGO
* POSTES * »

Avec dans la marge

« Aff. Etrang. Mod. N°26 P »

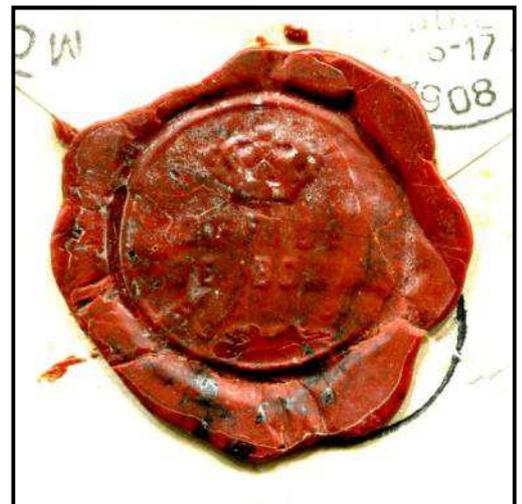
Caractéristique : 2 cercles extérieurs FINS





Lettre expédiée en recommandé depuis Stanleyville le 2 avril 1908 par A. Depuydt, Charpentier Chef à la Compagnie des Grands lacs à destination de son épouse résidant à Mons. Passage par Léopoldville le 2 et 4 juillet 1908 (cachet 23 mm) et cachet de Bruxelles Réception en date du 2 août 1908. Annotation manuscrite : « Parvenu sans timbre à Mons ».

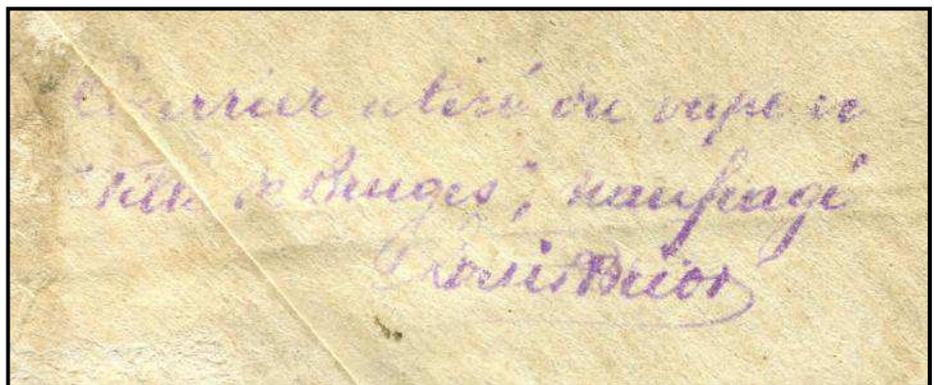
Au dos, cachet à la cire OFFICE DE BOMA / POSTES. Cachet d'arrivée et départ de la poste de Mons le 3 août 1908 et réparation avec cachet gommé. Trace de l'oxydation d'un timbre de 1 Franc d'un autre courrier de la boîte.



Cachet de cire avec la légende : OFFICE DE BOMA / POSTES

(Collection J. Herreweghe).

Mention écrite à l'encre violette:
**“Courrier retiré du vapeur
 Ville de Bruges, naufragé.
 Louis Brion”.**



Les Congolâtres



(Collection Ph. Lindekens)

Carte-vue partie du Haut Congo le 1er avril 1908 à destination de Bruxelles où elle parvint le 2 août ; le timbre fut annulé à Stanleyville le 7 avril. Naufragé le 15 avril et récupéré deux mois plus tard avec son timbre décollé et une trace oxydée d'un 15 c d'une autre carte du sac postal. Trié à Léopoldville le 5 juillet 1908 pour reprendre alors son voyage vers le destinataire.



(Collection W. Deijnckens)

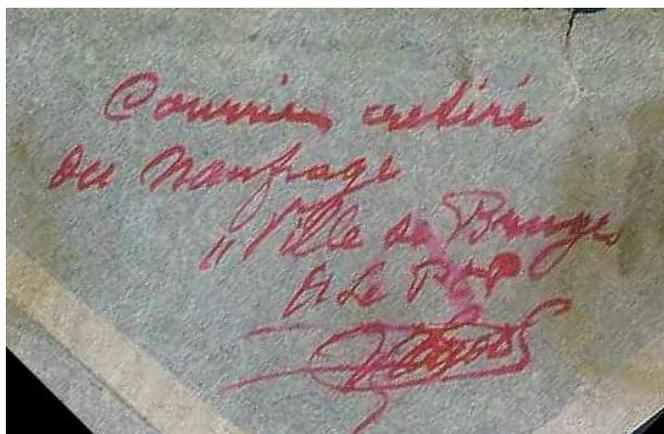
Carte-vue écrite à de Kinau-Buli? et expédiée de Stanleyville en avril 1908 à destination de Liège où elle parvint le 3 août ; le timbre fut annulé à Stanleyville. Naufragé le 15 avril et récupéré deux mois plus tard avec son timbre. Trié à Léopoldville le 5 juillet 1908 et ré-expédiée vers le destinataire. L'expéditeur était L. Renson, surveillant de travaux de 1^{ère} classe, auprès de la Compagnie de chemins de fer des Grands Lacs.

(Collection privée).



Courrier entrant : lettre expédiée probablement de Bruxelles en janvier 1908 vers Lado via Le Caire et Khartoum. Inscription à son arrivée au crayon bleu: "Descendu à Boma". Après le naufrage, ce courrier a été réceptionné le 7 septembre à Boma. Réparation au cachet gommée le 5 octobre à Boma et renvoi le 7 octobre vers Dima (inscription au crayon bleu). Passage le 10 octobre 1908 par Léopoldville.

Au dos, inscription à l'encre rouge "Courrier retiré du naufrage "Ville de Bruges".
Pr le PtP, signature illisible



Inscription à l'encre rouge "Courrier retiré du naufrage "Ville de Bruges". Pr le PtP, signature illisible", avec le cachet de Boma daté du 5 octobre 1908.

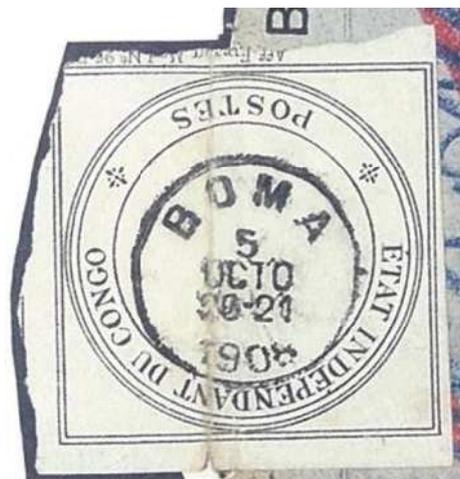
Ces lettres sont très rares. Attention, il existe des fausses mentions!

Cachet gommé type 2A

« ETAT INDEPENDANT DU CONGO
* POSTES * »

Avec dans la marge
« Aff. Etrang. Mod. N°26 P »

Caractéristique : 2 cercles extérieurs FINS





(Collection
privée,
ex-collection
de l'abbé
Gudenkauf)



Cachet gommé type 2A

« ETAT INDEPENDANT DU CONGO
* POSTES * »

Avec dans la marge
« Aff. Etrang. Mod. N°26 P »

Lettre expédiée de Buta le 2 avril 1908 par le capitaine Landeghem, fondateur de Buta, à destination de sa mère résidant à Bruxelles. Passage par Léopoldville le 5 juillet et cachet de Boma en date du 9 juillet sur bande de cachet gommé. Mention "Courrier retiré du naufrage "Ville de Bruges" à l'encre violette au recto, coté supérieur gauche.

Au dos, importante réparation avec cachets gommés avec oblitérations de Boma, 9 juillet 1908 et cachet d'arrivée à Bruxelles en date du 2 août 1908.

Les Congolâtres

Les timbres décollés:

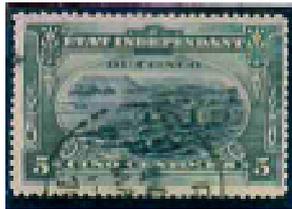
Le Général Du Four avait une importante collection de timbres isolés retrouvés dans le naufrage. Les couleurs de ces timbres, fortement oxydés, sont “passées” et les timbres semblent plus gris.

Toutes postes confondues, on retrouve les valeurs suivantes : 5 c., 10 c., 15 c., 25 c., 40 c. et 50 c.. Il existe une empreinte d'oxydation d'un 1 Fr sur une lettre mais celui-ci n'a pas été retrouvé Jusqu'à maintenant.

Les oblitérations trouvées sont:

Uvira

du 11 au 14
mars 1908



14 mars 1908



14 mars 1908



11 mars 1908

Kasongo

du 22 au 28 mars 1908



28 mars 1908

Buta

du 21 mars au 3 avril 1908



21 mars 1908



25 mars 1908



21 mars 1908



21 mars 1908



21 mars 1908

Stanleyville

du 2 au 11 avril 1908



11 avril 1908



9 avril 1908



10 avril 1908



4 avril 1908



4 avril 1908

Les Congolâtres

Buta , du 21 mars au 3 avril.

Kasongo , du 22 mars.

Stanleyville , du 2 au 11 avril.

Uvira , du 14 mars

(Ex montage de la collection de l'abbé Gudenkauf)

Occurrence des timbres rencontrés selon les valeurs et stations:

Valeurs	5 c.	10 c.	15 c.	25 c.	40 c.	50 c.
UVIRA	14 mars		14 mars			14 mars
KASONGO						27 mars 28 mars
STANLEYVILLE	2 avril 4 avril 11 avril	8 avril 9 avril (x2) 11.04	10 avril		4 avril	4 avril
BUTA	21 mars 25mars (x2)	illisible 25mars (x3)	21mars (x3)	21 mars		21 mars 3 avril
Total	7	8	5	1	1	7

Les Congolâtres

Les 10 c. sont les plus nombreux (8 x), suivi des 5 c. et 50 c. (7 x), 15 c. (5 x) et un exemplaire seulement des 25 c. et 40 c. Ces derniers sont donc les plus rares.

10 c. correspond à l'affranchissement pour l'intérieur d'une carte postale simple et 15 c. pour une lettre de 15 gr. 50 centimes correspond à l'affranchissement simple d'une lettre pour l'étranger (15 gr), l'affranchissement minimum de papiers d'affaires ou d'imprimés ou la surtaxe pour un recommandé.

Buta est la station la plus fréquemment rencontrée (13 x) suivie de Stanleyville (10 x), Uvira (4 x). Kasongo (2 x) est la plus rare.

Conclusion :

Nous avons essayé de vous donner un aperçu des lettres, cartes et timbres connus jusqu'à maintenant. N'hésitez pas à adresser copie de tout autre document ou timbre en votre possession. Un grand merci à Walter Deijnckens, Philippe et Thomas Lindekens, Patrick Maselis, Stuart Smith pour leur contribution à cette chronique.

Summary :

The stern-wheeler "Ville de Bruges" cruised regularly from Léopoldville to the Stanley-Falls or Lusambo since 1896. It was one of the largest steamer on the Congo river and owned a « bateau-poste » cancel.

On april 15th 1908, leaving Lisala and near Umangi, it was caught in a heavy tornado and capsized, the keel remaining above water. 5 of the 6 Europeans and 42 of the 72 Africans crewmen perished. Villagers from around rushed not to help but to plunder.

The next day, the s/w "Pierre Ponthier" arrived and rescued some plunderers trapped in the emerging hold. The mailbox was retrieved only two months later and sorted at Boma. Nearly all the stamps, unglued from the letters and cards, laid at the bottom of the box and the addresses were unreadable.

The few letters who could be deciphered were sealed with a wax seal or repaired with a gummed strip, cancelled with the Boma cancel and carried a handwritten note "Courrier retiré du vapeur Ville de Bruges, naufragé. Louis Brion" in violet ink.

One letter is known with the inscription "Courrier retiré du naufrage "Ville de Bruges". Pr le PtP, signature (unreadable)", in red ink and cancelled at Boma with a later date.

Those letters are very rare. False inscriptions exist.

General Du Four was a great collector of retrieved single stamps which are heavy oxydized and faded. cancellations found are :

BUTA	21th march – 3rd april 1908
KASONGO	22th march – 28th march
STANLEYVILLE	2nd april - 11th april
UVIRA	11th march -14th march

Buta is the most commun cancellation, Kasongo the rarest. 25 c. and 40 c. are the rarest values.

Conclusion:

We tried to show you all the letters, cards and stamps we know. Any new material in relation with the « Ville de Bruges » is welcome.

Bibliographie :

- COQUILHAT, Camille : Sur le Haut-Congo, 1888.
- CHAPAUX, Albert : Le Congo, 1894.
- BULS, Charles, Croquis congolais, 1899.
- DELCOMMUNE, Alexandre : Vingt années de vie africaine. Récits de voyage, d'aventures et d'explorations au Congo belge (1874-1893), 1922.
- DU FOUR, Jean; Congo, Cinquante ans d'histoire postale. 1962.
- MEYERS (Dr), Le prix d'un Empire, Bruxelles, 1964
- LEDERER, André; Histoire de la navigation au Congo, 1965.
- ABBÉ GUDENKAUF, G; Mailboat steamers on Congo rivers & lakes (1886-1940), 1985.
- CONRAD, Joseph : Au cœur des ténèbres, 1989.
- AMERLINCK (J.), Carnets de route. Expédition au Katanga avec M. M. Bia et Francqui (mai 1891-avril 1893), 1991.
- COLLECTIF; Nouveau cahiers du CELAT, 1992.
- ACADEMIE DES SCIENCES D'OUTRE-MER: Biographie Belge d'Outre-Mer, T VIII, 1998.
- GELADE, Valérie ; Les débuts de la navigation sur le fleuve Congo (1882-1898), 2002.
- VAN OVERSTRAETEN, Carl ; En steamer sur le Congo, journal de bord en 1905, 2011