

KONINKLIJKE ACADEMIE VOOR OVERZEESE WETENSCHAPPEN  
Onder de Hoge Bescherming van de Koning

## **MEDEDELINGEN DER ZITTINGEN 1980**

SUPPLEMENT N° 1

### **Enkele aspecten van de activiteit van België Overzee**

Lezingen gehouden tijdens de Algemene Vergadering  
van de Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen  
in het Paleis der Academiën naar aanleiding van de 150ste verjaring  
van België op 22 oktober 1980

ACADÉMIE ROYALE DES SCIENCES D'OUTRE-MER  
Sous la Haute Protection du Roi

## **BULLETIN DES SÉANCES 1980**

SUPPLÉMENT N° 1

### **Quelques aspects de l'activité de la Belgique Outre-Mer**

Lectures faites durant l'assemblée générale  
de l'Académie royale des Sciences d'Outre-Mer  
au Palais des Académies à l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire  
de la Belgique le 22 octobre 1980



**Enkele aspecten van  
de activiteit van België Overzee**

Lezingen gehouden tijdens de Algemene Vergadering  
van de Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen  
in het Paleis der Academiën  
naar aanleiding van de 150<sup>e</sup> verjaring van België op  
22 oktober 1980

\* \* \*

**Quelques aspects de l'activité  
de la Belgique Outre-Mer**

Lectures faites durant l'assemblée  
générale de l'Académie royale des  
Sciences d'Outre-Mer au Palais des Académies  
à l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire de la Belgique  
le 22 octobre 1980

## Inleiding

Twee jaar geleden, in aanwezigheid van Zijne Majesteit Koning Boudewijn, vierde de Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen haar jubileum. Zich ontwikkelend zoals elk levend wezen, is zij van eenvoudig Instituut dat zij was, een Academie geworden. Er zijn belangrijke instituten. Sommige Academies zijn bescheiden. De onze wenst de wereld die zich uitstrekt over de zeeën heen te overschouwen, met haar ervaring te helpen en met haar kennis vooruit te helpen. Na zich op Centraal-Afrika toegespitst te hebben, begeleid door haar Vorsten, beschouwt zij steeds meer als haar opgave, alles wat zich buiten ons aan moeilijke omstandigheden voordoet, aan problemen boeiend om te kennen, te begrijpen, op te lossen. Met andere woorden, indien ik niet reeds duidelijk genoeg was, op dit bepaald ogenblik van haar bestaan houdt de Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen de blik gericht op de landen die, meer bepaald in de tropische streken, pogen, met hun eigen energie hun volkomen ontwikkeling te verwezenlijken, in het milieu dat het hunne is.

Het België van 1980 viert zijn onafhankelijkheid, de 150 jaren die verliepen sinds ons land het recht verwierf zichzelf te besturen, zijn bezittingen te beheren, ontwerpen te maken voor zijn economie, sinds het zijn eigen Vorsten heeft, sinds België Belgisch geworden is. Overal, in de verst afgelegen hoeken van ons land, in de steden zoals in de dorpen, worden tentoonstellingen, concerten, grote openbare demonstraties ingericht. Het lijkt duidelijk dat elk, ondanks de duistere periode van economische achteruitgang die wij doormaken, iets heeft willen bijdragen, tonen wat hem eigen is en, op een wijze die zeer Belgisch is, het spel spelen met wat men onder de hand heeft. De praal van het duizendjarig bestaan van enkele van onze grootste steden, is zich komen voegen en soms vermengen met onze onafhankelijkheidsfeesten.

In onze tijd, waarin veel gereisd wordt, waarin de minste student, met enige behendigheid, het middel vindt om tijdens zijn vakanties te gaan kennismaken met de mysteries van de Aziatische godsdiensten, een week-end te gaan doorbrengen te New-York of te Moskou, is men vergeten dat de Belgen over het algemeen de indruk geven

## Introduction

Il y a deux ans, en présence de Sa Majesté le Roi Baudouin, l'Académie royale des Sciences d'Outre-Mer fêtait son jubilé. Croissant comme tout être vivant elle est devenue, de simple Institut qu'elle était, une Académie. Il y a de grands instituts. Certaines académies sont modestes. La nôtre prétend couvrir de son regard, aider de son expérience, faire progresser par ses connaissances le monde qui s'étend par delà les mers. Après s'être concentrée sous la guidance de ses Souverains sur l'Afrique centrale, elle considère de plus en plus de son domaine tout ce qui au delà de nous présente des situations difficiles, des problèmes intéressants à connaître, à comprendre, à résoudre. Autrement dit, si je n'avais déjà été assez clair, à ce moment précis de son existence, l'Académie royale des Sciences d'Outre-Mer a son regard fixé sur les pays qui, particulièrement dans les régions tropicales, tentent, avec leur énergie propre, de réaliser leur plein développement dans le milieu qui est le leur.

La Belgique de 1980 fête son indépendance, les 150 ans qui se sont écoulés depuis qu'elle s'est acquis le droit de se gouverner elle-même, de gérer ses biens, de faire des projets pour son économie, depuis qu'elle a ses propres Rois, depuis que la Belgique est devenue belge. Partout, dans les coins les plus reculés de notre pays, dans les villes comme dans les villages, des expositions, des concerts, de grandes démonstrations publiques sont organisés. Il semble assez évident que chacun a voulu, malgré la période noire de récession économique que nous traversons, y mettre du sien, montrer ce qui lui est propre et, avec un caractère particulièrement belge, jouer le jeu avec ce qu'on a sous la main. Le faste des fêtes du millénaire de certaines de nos plus grandes villes est venu s'ajouter, parfois se confondre, avec les fêtes de notre indépendance.

A notre époque, où l'on voyage beaucoup, où le moindre étudiant trouve, avec un peu d'astuce, le moyen d'aller s'initier aux mystères des religions asiatiques pendant ses vacances, d'aller passer un week end à New York ou à Moscou, on a oublié que les Belges ont généralement donné l'impression d'être une nation casanière et que le goût

hebben een hokvaste natie te zijn en dat de zin voor reizen en avontuur voorbehouden bleef aan oudere en rijkere naties. In feite hebben de Belgen, sinds zij volledig Belg zijn, niet opgehouden als enkeling, als natie of door hun Vorsten, een levendige belangstelling te tonen voor wat hen vreemd was, voor de Overzeese gebieden, beschouwd als bron van kennis of middel voor economische expansie, mogelijk aanknopingspunt voor een overdracht van kennis of technieken, van bevoorrechte godsdienst.

Het is in de geest, die men als de hare erkent, die zal herinnerd worden in haar nieuwe statuten, dat de Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen besliste haar plenaire zitting te wijden aan een uitgebreid onderzoek van de activiteiten Overzee van de Belgen.

De keuze van de onderwerpen was onmetelijk. De activiteiten van onze drie Klassen bestrijken alle kennisgebieden, van de morele en politieke wetenschappen tot de genees- en natuurkundige wetenschappen, zonder de technische wetenschappen te vergeten. Wij hebben er ons toe beperkt aan bepaalde van onze leden de zware en delicate taak toe te vertrouwen de huidige situatie te omlijnen van de geschiedenis van de Belgische katholieke missiologie, het Belgisch aandeel in de vervoerproblemen, de belangrijke Belgische activiteit in de strijd tegen de slaapziekte en de dierlijke trypanosomiasen, en meer algemeen: de geschiedenis van de Belgische expansie Overzee.

Onder het voorzitterschap van professor Jean STENGERS, met mijn hulp in afwezigheid van haar vaste secretaris professor Frans EVENS, vergaderde onze Academie dus om op haar manier ons 150-jarig bestaan te vieren. Het is zonder twijfel geen zuiver toeval dat de Internationale Koning Boudewijnprijs voor Ontwikkelingswerk voor de eerste maal op 15 november eerstkomend zal toegekend worden. Het is onder meer om deze reden dat wij de tekst van onze uiteenzettingen lieten voorafgaan door een korte nota over de twee laureaten: Paulo FREIRE en de „Consultative Group on International Agricultural Research”.

Door een milde toelage maakte de Koning Boudewijnstichting het ons mogelijk in een speciaal nummer van onze Mededelingen de uiteenzettingen te publiceren die tijdens deze gedenkwaardige zitting gehouden werden. Wij zijn er haar bijzonder dankbaar voor, zoals wij ook de auteurs danken:

E.P. Jacques THEUWS, de H. André LEDERER, de HH. Jos MORTELMANS en Jean BURKE, de H. Jacques VANDERLINDEN.

Ik ben ervan overtuigd dat de overweging die op de lectuur van deze teksten zal volgen, die bij gebrek aan tijd, slechts zeer gedeeltelijk konden voorgelegd worden binnen de enge grenzen die wij

des voyages et de l'aventure était réservé aux Nations plus anciennes et plus riches. En fait depuis que les Belges sont Belges à part entière ils n'ont cessé comme individus, comme nation, ou par leurs Rois de manifester un vif intérêt pour ce qui leur était étranger, pour l'Outre-Mer, qu'on l'envisage comme source de connaissance ou lieu d'expansion économique, point d'impact possible d'un transfert de connaissances ou de techniques, de religion privilégiée.

C'est dans l'esprit qu'on lui reconnaît, qui sera rappelé dans ses nouveaux statuts, que l'Académie royale des Sciences d'Outre-Mer a décidé de consacrer son assemblée plénière à un vaste examen de l'activité des Belges Outre-Mer.

Le choix des sujets était immense. Les activités de nos trois Classes couvrent tous les domaines de la connaissance depuis les sciences morales et politiques jusqu'aux sciences médicales et naturelles sans omettre les sciences techniques. Nous nous sommes limités à confier à certains de nos membres la tâche lourde et délicate de faire le point sur l'histoire de la missiologie catholique belge, la participation belge aux problèmes des transports, l'importante activité belge dans la lutte contre la maladie du sommeil et les trypanosomiases animales, et d'une manière plus générale: faire l'histoire de l'expansion belge Outre-Mer.

Sous la présidence du professeur Jean STENGERS, avec mon aide en l'absence de son secrétaire perpétuel le professeur Frans EVENS, l'Académie s'est donc réunie pour fêter à sa manière nos 150 ans d'existence. Ce n'est sans doute pas un pur hasard si le Prix International Roi Baudouin pour le Développement sera attribué pour la première fois le 15 novembre prochain. C'est pour cette raison entre autres, que nous avons fait précéder le texte de nos exposés d'une courte notice sur les deux lauréats: Paulo FREIRE et «Consultative Group on International Agricultural Research».

La Fondation Roi Baudouin, par un généreux subside, nous a rendu possible la publication dans un numéro spécial de nos Bulletins des lectures faites au cours de cette séance mémorable. Nous lui en exprimons notre vive reconnaissance comme nous remercions les auteurs: le R.P. Jacques THEUWS, M. André LEDERER, MM. Jos MORTELMANS et Jean BURKE, M. Jacques VANDERLINDEN.

Je suis convaincu que la réflexion qui suivra la lecture de ces textes qui, faute de temps, n'ont pu être présentés que très partiellement dans les limites étroites que nous avons fixées à nos propos,

ervoor hadden, er zal toe bijdragen het Belgisch werk, het werkgebied en de aard van de activiteiten van de Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen te preciseren.

Brussel, deze 22 oktober 1980

Raymond VANBREUSEGHEM  
Plaatsvervangende Vaste Secretaris.



contribuera à préciser l'œuvre de la Belgique, le champ et la nature des activités de l'Académie royale des Sciences d'Outre-Mer.

Bruxelles ce 22 octobre 1980

Raymond VANBREUSEGHEM  
Secrétaire perpétuel suppléant.

## **Internationale Koning Boudewijnprijs voor ontwikkelingswerk**

In de loop van 1978 heeft de Stichting besloten tweejaarlijks een Internationale Koning Boudewijnprijs voor Ontwikkelingswerk toe te kennen waarvan het bedrag voor 1980 op 3 miljoen BF werd bepaald. Deze onderscheiding zal worden toegekend aan één of meerdere personen of organisaties, zonder onderscheid van nationaliteit, die een belangrijke bijdrage hebben geleverd tot de ontwikkeling van de Derde Wereld, of tot de solidariteit en de goede betrekkingen tussen de geïndustrialiseerde landen en de ontwikkelingslanden en tussen hun bevolkingen.

De instelling en de toekenning van deze Prijs zijn tot op heden het enige initiatief van de Koning Boudewijnstichting op internationaal vlak. Solidariteit tussen de geïndustrialiseerde landen en de ontwikkelingslanden moet niet alleen om morele redenen worden aangemoedigd, maar ook omdat zij bijdraagt tot het evenwicht in de wereld. Het is duidelijk dat dit evenwicht één van de factoren is die op de levensomstandigheden van de Belgen hun weerslag hebben.

De instelling van de Prijs werd in januari 1979 openbaar gemaakt. Duizenden brieven en reglementen werden naar personaliteiten en instellingen in binnen- en buitenland verzonden, om hen uit te nodigen een kandidaat voor te stellen. Deze oproep werd beantwoord met een groot aantal kandidaturen van zeer hoog niveau. Wat betreft de dossiers, was het hartversterkend te constateren dat niet alleen kandidaten uit de Derde Wereld werden voorgedragen door personaliteiten uit geïndustrialiseerde landen, maar dat ook namen van eventuele laureaten uit het noordelijk halfrond genoemd werden door vertegenwoordigers van het zuidelijk halfrond.

Tijdens zijn zitting van 6 juni 1980 heeft de Raad van Beheer van de Stichting beslist, op basis van de voorstellen van het Selectiecomité, ingesteld volgens het Organiek Reglement, de Prijs toe te kennen aan Paulo FREIRE voor zijn bijdrage tot de pedagogie van de alfabetisering, en aan de *Consultative Group on International Agricultural Research* voor haar bijdrage tot de kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van de voedselproductie in de wereld.

## **Prix International Roi Baudouin pour le Développement**

La Fondation Roi Baudouin a décidé dans le courant de 1978, d'attribuer tous les deux ans un Prix International Roi Baudouin pour le Développement, dont le montant pour 1980 a été fixé à 3 millions de FB. Cette distinction sera conférée à une ou plusieurs personnes ou organisations, sans distinction de nationalité, qui auront apporté une contribution importante au développement du Tiers Monde ou à la solidarité et aux bonnes relations entre les pays industrialisés et les pays en voie de développement, ainsi qu'entre les peuples de ces pays.

Jusqu'à présent l'instauration et l'attribution de ce Prix sont la seule initiative de la Fondation Roi Baudouin sur le plan international. La solidarité entre pays industrialisés et pays en voie de développement doit être encouragée non seulement pour des raisons morales mais aussi parce qu'elle contribue à l'équilibre mondial. Un tel équilibre est de toute évidence un des facteurs susceptibles d'avoir des effets sur les conditions de vie des Belges.

L'instauration du Prix a été rendue publique en janvier 1979. Plusieurs milliers de règlements accompagnés de lettres ont été envoyés à des personnalités et à des institutions étrangères et belges, pour les inviter à présenter un candidat. Suite à cet appel, la Fondation a reçu un grand nombre de candidatures d'une qualité remarquable. En ce qui concerne ces dossiers, il est encourageant de constater que non seulement des candidats du Tiers Monde ont été proposés par des personnalités de pays industrialisés mais que les noms de lauréats possibles appartenant à l'hémisphère Nord ont été proposés par des représentants de l'hémisphère Sud.

Au cours de sa séance du 6 juin 1980, sur base des suggestions du Comité de Sélection institué par le Règlement Organique, le Conseil d'Administration de la Fondation a décidé d'attribuer le Prix au professeur Paulo FREIRE pour sa contribution à la pédagogie de l'alphabétisation, et au *Consultative Group on International Agricultural Research* pour sa contribution à l'amélioration qualitative et quantitative de la production alimentaire dans le monde.

**De Laureaten van de Internationale  
Koning Boudewijnprijs  
voor Ontwikkelingswerk 1980**

**Paulo Freire**

In zijn denken en zijn methode van alfabetiseren geeft Paulo FREIRE een creatief en bewust antwoord op de ellende en de verdrukking. Geboren in 1921 te Recife (Brazilië), werd Paulo FREIRE in volle economische wereldcrisis persoonlijk geconfronteerd met de „cultuur van de stilte” van de armen. Zo komt hij tot het besef dat het opvoedingssysteem één van de belangrijkste instrumenten is om deze „cultuur van de stilte” ofwel te bestendigen, ofwel te doorbreken.

De werkmethode van Paulo FREIRE komt vooral in de algemene belangstelling wanneer blijkt dat hij bepaalde gemeenschappen in zes weken kan leren lezen en schrijven.

Hij heeft ook in Chili gewerkt en verbleef korte tijd aan de „Harvard University School of Education”. Daarna werkte hij als deskundige bij de Wereldraad van Kerken te Genève. Nu is hij naar Brazilië teruggekeerd waar hij onderwijst aan de Universiteit van Sao Paulo.

VOORNAAMSTE WERKEN : *Opvoeding als praktijk van de vrijheid.*  
*Culturele actie voor de vrijheid.*  
*Pedagogie van de verdrukten.*

## Les lauréats du Prix International Roi Baudouin pour le développement 1980

### Paulo Freire

La pensée et la méthode d'alphabétisation de Paulo FREIRE constituent une réponse créative et consciente à la misère et à l'oppression.

Né en 1921 à Récife (Brésil), c'est en pleine crise économique mondiale que Paulo FREIRE est confronté personnellement avec la «culture du silence» des pauvres. C'est alors qu'il comprend que le système d'éducation est l'un des instruments majeurs qui peut soit perpétuer cette «culture du silence», soit y remédier.

La méthode de travail de Paulo FREIRE attire particulièrement l'attention générale lorsqu'il apparaît qu'il parvient à enseigner la lecture et l'écriture à certaines communautés en quelque six semaines.

Après avoir travaillé également au Chili et après un passage à la « Harvard University School of Education » Paulo FREIRE devint expert auprès du Conseil Mondial des Eglises à Genève. Il est actuellement de retour au Brésil où il enseigne à l'Université de Sao Paolo.

OUVRAGES PRINCIPAUX : *Education comme pratique de la liberté*  
*Action culturelle pour la liberté*  
*Pédagogie des opprimés*

## **Consultative Group on International Agricultural Research**

De Consultative Group on International Agricultural Research (C.G.I.A.R.) werd opgericht in 1971 en is een informele vereniging die gepatroneerd wordt door een aantal landen, waaronder België, door internationale organisaties en door privé-instellingen.

De C.G.I.A.R. steunt een net van internationale landbouwkundige onderzoekscentra dat vrijwel het hele gebied van de ontwikkelingslanden bestrijkt.

Het uiteindelijke doel is de voedselproductie kwantitatief en kwalitatief te verbeteren.

De centra van de C.G.I.A.R. hebben in ruime mate bijgedragen tot de „groene revolutie”. De toegenomen graanproductie, die het resultaat is van hun onderzoek, voldoet aan de voedselbehoeften van ongeveer 300 miljoen mensen. De C.G.I.A.R. financiert momenteel wetenschappelijk onderzoek over alle belangrijke voedselproducten en dit voor alle ecologische streken van de ontwikkelingslanden. Zijn huidige voorzitter is de Heer Warren C. BAUM van de Wereldbank.

## **Consultative Group on International Agricultural Research**

Créé en 1971, le *Consultative Group on International Agricultural Research* (C.G.I.A.R.) est une association informelle patronnée par un certain nombre de pays, dont la Belgique, par des organisations et par des fondations privées. Le C.G.I.A.R. donne son appui à un réseau de centres internationaux de recherche agricole qui s'étend sur pratiquement l'ensemble des pays en voie de développement.

Son but ultime est d'améliorer quantitativement et qualitativement la production alimentaire.

Les centres du C.G.I.A.R. ont largement contribué à la «révolution verte». L'augmentation de la production en céréales qui a résulté de ses recherches permet de satisfaire aux besoins alimentaires d'environ 300 millions de personnes. Le C.G.I.A.R. finance actuellement des recherches scientifiques qui couvrent tous les produits alimentaires importants et toutes les régions écologiques des pays en voie de développement. Son président actuel est Mr Warren C. BAUM de la Banque Mondiale.

## **Belgische Missionering in de negentiende en twintigste eeuw**

door

J. A. THEUWS

### RÉSUMÉ

Les limites imposées à notre étude risquent de créer une fausse perspective. L'œuvre missionnaire, en effet, est par définition universelle et internationale. Après un déclin qui atteint son point le plus bas à la fin du 18<sup>ième</sup> siècle, la mission connut un nouvel essor aux 19<sup>ième</sup> et 20<sup>ième</sup> siècles. Le réveil religieux, suivant les avatars de la Révolution, provoqua un renouveau de l'engagement missionnaire. De nouvelles congrégations surgirent, dont plusieurs à but exclusivement missionnaire. La continuité dans l'œuvre fut assurée, non seulement par la renaissance des anciens ordres religieux, mais aussi par la reprise de certains modèles, de certaines méthodes de travail, e.a. les anciennes réductions du Paraguay. Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, il y a pourtant des nouveaux développements réorientant aussi bien la théorie que la pratique missionnaire. Évangélisation et coopération au développement vont de plus en plus de pair sous l'impulsion de la soi-disante Théologie de la Révolution et d'Instituts séculiers fondés à cet effet.

\* \* \*

### SAMENVATTING

De beperkingen die opgelegd werden voor onze studie, dreigen een vals perspectief te scheppen. Het missioneringswerk is inderdaad, per definitie, universeel en internationaal. Na een inzinking die haar dieptepunt bereikte bij het einde van de 18<sup>de</sup> eeuw, kende de missie



een nieuwe ontplooiing in de 19<sup>de</sup> en 20<sup>ste</sup> eeuw. De religieuze heropleving, die volgde op de wederwaardigheden van de Revolutie, veroorzaakte een nieuwe bloei van de missioneringsinzet. Nieuwe congregaties ontstonden, waarvan meerdere uitsluitend met missioneringsdoel. De continuïteit van het werk werd verzekerd, niet alleen door het herleven van de oude religieuze orden, maar tevens door het teruggrijpen naar bepaalde modellen en bepaalde werkmethodes, o.m. de oude Paraguayaanse reducties. Sinds het einde van de tweede wereldoorlog zijn er echter nieuwe ontwikkelingen die zowel de theorie als de praktijk van de missionering heroriënteren. Evangelisatie en ontwikkelingssamenwerking gaan meer en meer samen, onder de impuls van de zogenoemde Theorie van de Revolutie en van leken-instituten die daartoe werden opgericht.

\* \* \*

#### SUMMARY

This paper deals with Belgian missionary activities during the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century. This limits the topic in time and space and thus makes it liable to bias, the mission being by its very nature universal in scope and international in manpower. During the aftermath of the French Revolution a religious revival took place. Lay people got involved and new missionary congregations were founded, some of them typically Belgian. The Society of Jesus was restored and regained its former strength. The first priests leaving Belgium for political reasons went to North America, where they worked among the white settlers as well as among some Indian tribes. They made a substantial contribution to the American Church. Meantime Japan and China, under pressure of the Western powers, opened up their borders for trade and, as a sequel, for missionaries. Central Africa, especially the former Belgian colony, became a wide-open field for missionary zeal. Oddly enough, some methods, previously used in South America, were tried out again under different circumstances. Since the twenties, however, there is a shift in outlook and goals of the missionary commitment. More and more lay people, especially secular institutes, get involved in mission work, while more emphasis is laid upon aid and cooperation in developing countries.

Missionering is de praktische, zichtbare uitdrukking van het universele karakter van het christendom. Missionering is essentieel beweging, expansie en dus geschiedenis. Hoewel de missie noch gedetermineerd, noch gemotiveerd wordt door historische factoren is zij toch onderworpen aan de bewogenheid die elke menselijke ontwikkeling kenmerkt. Als menselijke activiteit is de missie dus ook, voor een gedeelte althans, afhankelijk van de concrete omstandigheden waarin zij tot ontwikkeling komt. De methoden of werkmogelijkheden die de missionerende kerk toepast kunnen verschillen naargelang het tijdperk, de plaatselijke socio-culturele, economische of politieke gegevens en vooral naargelang het bewustzijn dat de missie heeft van haar eigen wezen en doelstelling. Haar universeel karakter werd daarbij echter nooit verloochend. Essentieel blijft de missie, waar of wanneer ze ook plaats vindt, altijd zichzelf. Haar uiteindelijk doel is identiek met de bestaansreden van het christendom zelf.

Daaruit volgt dat het onderwerp van deze lezing van bij de aanvang met een dubbele hypotheek belast is. Dit maakt het opzet tot een nogal gewaagde onderneming. Twee beperkingen werken belemmerend op het voorgenomen onderzoek. Vooreerst is er de beperking in de tijd. Wanneer iemand de nationale geschiedenis van een land wil beschrijven wordt het grondplan van zijn werk door het onderwerp zelf aangegeven. De grenzen van de staat en het tijdperk gedurende hetwelk deze min of meer duidelijk herkenbaar zijn, geven de grote lijnen van de voorgenomen studie aan. Toch zal geschiedschrijving altijd met min of meer willekeurig afgebakende tijdvakken werken. Dit wordt echter een bijna onoverkomelijke moeilijkheid wanneer men een beweging met een essentieel universeel karakter tot onderwerp van zijn studie neemt. Missie is zo oud als de kerk zelf. Zonder voldoende inzicht in de missiegeschiedenis en haar theologische grondslag zowel van de primitieve als van de middeleeuwse kerk, loopt men gevaar de missionaire expansie van de negentiende en twintigste eeuw in een onjuist perspectief te zien. De oudere grote missionerende orden als Benedictijnen, Bedelorden, Jezuïeten, Carmelieten hadden al een eeuwenoude geschiedenis achter de rug vóór België in zijn huidige staatkundige vorm bestond.

Niet alleen de bekende Willem VAN RUBROEK, die als aspirant-missionaris (en niet, zoals werd beweerd, als gezant van koning LODEWIJK IX van Frankrijk) op zeven mei 1253 vanuit Konstantinopel met enkele gezellen naar het hof van de Groot-Kahn Mangu trok, maar ook vele anderen ondernamen toen al ongelooflijk avontuurlijke tochten met het inzicht het Woord Gods te prediken aan al wie bereid waren naar hen te luisteren en, in sommige gevallen,

zelfs aan hen die niet bereid waren te luisteren. In het laatste geval verloren zij er meestal het hoofd bij. Dit alles greep plaats in een dramatisch bewogen tijd en was in zekere zin slechts de voortzetting van de christianisering van het jonge Europa, nauwelijks herrezen uit de chaos door de grote volksverhuizingen veroorzaakt. Dominicanen en Franciscanen bleven hun leven op het spel zetten, ook na de mislukking der diplomatieke missies, om de Tataren te bekeren of de Oosterse afgescheiden christenen, onder de vage benaming Nestorianen verzameld, weer met de moederkerk te verenigen. Een hele strategie, een soort logistiek, werd ontwikkeld om deze *fratres peregrinantes propter Christum inter gentes* te steunen, uit te rusten en van de nodige volmachten en dispensaties te voorzien. Reeds toen kwamen typisch missonaire problemen aan de orde, bijv. wanneer kon eraan gedacht worden in bepaalde landen de kerkelijke hiërarchie op te richten, hoever mocht men gaan in de kerkelijke praxis om lokale culturele patronen aan te passen. Ook hier zou men het woord van de Prediker mogen aanhalen : niets nieuws is er onder de zon ! Is er eens iets waarvan men zegt : zie, dat is nieuw, het was er reeds lang in de eeuwen vóór ons.

Bij vele van deze ondernemingen waren reeds Vlamingen betrokken. Laten wij er echter aan denken dat die term toentertijd geen nauw omschreven geografische éénheid dekte. Namen werden vaak gelatiniseerd of, later, verportugeesd of verspaanst. Herinneren wij ons de oproep van Franciscus Xaverius die tot viermaal toe Belgen of Vlamingen vroeg om hem bij te staan in zijn apostolaat. Hij bedoelde daar blijkbaar bewoners van de Lage Landen mee. Hij vroeg ten andere evenzeer Duitsers, dus niet alleen Spaanse onderdanen. Volgens DE MOREAU gaf hij daarbij een curieuze reden op : deze lui waren gehard tegen elk klimaat, tegen vermoeienis en fysisch ongemak, ze waren uitstekend onderlegd en vroom ; hun kennis echter van de Zuiderse talen was te gering om in Spanje of in Italië van groot nut te kunnen zijn. Blijkbaar bestonden die taalperikelen niet in Indië of Japan.

In alle geval een eindeloze reeks pogingen werd van in de vroege middeleeuwen reeds ondernomen om Azië te christianiseren. Voor de meest dynamische en meest beloftevolle periode is het voldoende de namen te noemen van de Jezuïeten TRIGNAULT, DORVILLE, VERBIEST e.a. De hele missionering in China tot aan de kommunistische overrompeling moet gelezen worden tegen de achtergrond van die doorlopende pogingen.

De Zuidamerikaanse missies dragen nog de stempel van figuren als Pedro DE GANTE (of Peter VAN MOER), van wie het niet vaststaat of

hij inderdaad verwant was met Keizer Karel, en Joos DE RIJCKE (aan wie wellicht ten onrechte het invoeren van de tarwe in Ecuador wordt toegeschreven). Een reis langsheen de Amerikaanse kust van de Indische oceaen, vanaf San Diego tot San Francisco, brengt ons van de ene stad naar de andere langs de zgn. *Camino Reale* die de vroegere missieposten, nu moderne steden, met elkander verbindt : van San Luis Rey over Los Angelos (genoemd naar het Franciscaanse heiligdom Santa Maria de Angelis), Santa Barbara, enz. tot de huidige hoofdstad van Californië. De eenentwintig missies langs deze hoofdweg werden door één man gesticht : Julius DE SERRA (1) \*.

Dit brengt ons tot de tweede beperking die onze lezing bemoeilijkt. Naargelang de politieke lotgevallen van de Lage Landen trokken vele missionarissen naar de uithoeken van de van ouds bekende of nieuw ontdekte werelddelen, zonder veel aandacht te schenken aan wat wij nu hun nationaliteit zouden noemen. Zij werkten veelal in groepen met meer internationale allures dan wij dat nu gewoon zijn. De zgn. apostolische school der Jezuïeten te Turnhout heeft dit verschijnsel nog lang in de hand gewerkt, vooral gedurende de periode dat in dit land alle onderwijs vanaf de middelbare graad uitsluitend in het Frans werd verstrekt. Slechts vanaf 1860 en vooral vanaf 1888 worden bepaalde missiegebieden min of meer uitsluitend aan Belgische instituten toevertrouwd (2). Daarbij komt echter dat de grote missionerende orden of congregaties waartoe in het verleden en zelfs nog ten huidige dage de meeste zendelingen behoren, niet van Belgische oorsprong zijn, maar in dit land vertegenwoordigd zijn onder vorm van min of meer onafhankelijke en min of meer aangepaste abdijen, districten of provincies. Het centraal bestuur van dergelijke religieuze instellingen bevindt zich meestal in Rome of in de omgeving van deze stad. Dit geldt natuurlijk op de eerste plaats voor de mannelijke instituten en in veel mindere mate voor de vrouwelijke congregaties die meestal van diocesaan recht zijn en, soms langer dan ze zelf wensen, blijven. Dit brengt mee dat een bepaalde geest deze internationale instellingen doordringt, dat ze een min of meer karakteristieke vorm van apostolaat als hun eigen opdracht beschouwen en daartoe dikwijls typische missiemethoden aanwenden om hun eigen tradities in het missiegebied te vestigen. Denken we slechts aan de missiemethoden en de doelstellingen van Benediktijnen, van Jezuïeten of Carmelieten. Van uit hun specifieke religieuze inspiratie zullen ze de accenten anders leggen. Het zou moeilijk zijn de werkwijze van

---

\* De cijfers tussen haakjes verwijzen naar de nota's *in fine*.

de Jezuïeten op haar juiste waarde te schatten zonder ooit gehoord te hebben van een pater SCHALL en zijn opvolger de Vlaming VERBIEST of van een zekere pater RICCI. Het mag een legende zijn dat Franciscus Solano de Indianen bekeerde door zoete melodieën te spelen op de viool, maar zelfs de legende typeert een mentaliteit en het geduldige werk van de beroemde SAHAGÚN in Mexico is geen legende. Men kan de vraag stellen of de inlijving in een internationale religieuze gemeenschap voor de regulieren belangrijker is dan hun burgerlijke nationaliteit. Dit moge voor sommigen onder hen het geval geweest zijn, voor anderen echter, zoals voor vele Portugezen en Spanjaarden gedurende de periode van het „*Patronato*” of „*Padroado*”, was het nationale hemd hun nader dan de clericale rok, als ik het zo mag uitdrukken. Toch zullen de religieuze tradities der missionerende congregaties zich laten gelden en de nationale kenmerken doorkruisen. Een Jezuïet zal altijd een Jezuïet zijn vóór hij iets anders is en een Dominicaan, waar men hem ook ontmoet of welke taal hij ook spreekt zal altijd een Predikheer zijn. Dit scheidt een interessante variëteit en zorgde, bij tijd en wijl, voor belangwekkende problemen van menselijke en religieuze samenhang. Ons onderwerp is echter beperkt tot Belgische missies en krijgt dus door de speling van al die variabelen een enigszins kunstmatig karakter. Met deze ruimtelijke beperking, zowel als met de beperking in de tijd, moet terdege rekening gehouden worden.

## 1.

Wij zegden in de inleiding dat de missie als beweging onderworpen is aan de bewogenheid van de menselijke geschiedenis. Het einde van de achttiende eeuw gaf het beeld te zien van een wereld in mutatie, zoals men het nu gaarne zegt. Reeds rond het midden van de eeuw verkeerde de missie in een diepe crisis. Dit was het gevolg van gebeurtenissen in een wereld waarmee de missie rechtstreeks of onrechtstreeks te maken had. Wij zouden een onderscheid kunnen maken tussen uitwendige, factoren, d.i. gebeurtenissen die de missie eerder onderging, en inwendige factoren, d.i. feiten die in de missionering zelf ontstonden en een of andere ontredde veroorzaakten.

De uitwendige oorzaken van het verval moeten we zoeken in de geleidelijke ineenstorting van de Spaanse en Portugese macht. Beide wereldmachten waren over hun hoogtepunt heen. Europa zelf was verscheurd en verzwakt. De katholieke naties, die het als hun opdracht hadden beschouwd het christelijk geloof over de wereld te

vestigen, waren verdrongen door de strijdvaardige protestantse landen, Engeland en Holland. Niettegenstaande CROMWELL'S inzichten een anti-paapse kruistocht te ontketenen, waren de protestantse kerken nog niet aan grootscheepse zendingsbekommernissen toe. Wel was de grondslag gelegd voor de godsdienstige verdeeldheid die later de hernieuwde missionering zo zwaar zou belasten.

Door de ontredde in de landen van waaruit de missie eeuwenlang ondernomen werd, waren de bronnen waaruit mensen en materiaal werden aangevoerd, niet alleen vertroebeld maar ongeveer uitgedroogd. Het Hollandse mercantilisme, gedragen door het zelfbewuste en zelfzekere Calvinisme, zag er niet tegen op de antichristelijke krachten te steunen waar deze in conflict kwamen met reeds gevestigde christenheden. Want na de ineenstorting van de traditionele machten waarmee het christendom terecht of ten onrechte werd vereenzelvigd, begonnen de heidense naties zich tegen de Westerse missies te verzetten. Sinds 1614 reeds hield Japan zijn grenzen gesloten. China deed hetzelfde sinds 1731.

Doch ook de missie zelf had gefaald op meerdere punten. China was niet alleen een enorme uitdaging maar ook een mateloze belofte. Nu had de onzalige ritensrijd niet alleen de diepere religieuze penetratie verlamd, maar ook wrevel en achterdocht gewekt bij de toenmalige Chinese intelligentia. Vooral dan de finale, weinig genuanceerde beslissing die simpelweg alle traditionele ritens voor de christenen verbood, zette een domper op al te optimistische verwachtingen. In een op de spits gedreven formule wordt de kwestie soms uitgedrukt door de simplistische tegenstelling : of *tabula rasa* of adaptatie. De pauselijke bulle *Ex quo*, getekend door BENEDICTUS XIV in 1742 zette voor twee eeuwen een punt achter de eindeloze discussies die in veel gevallen ver van academisch waren. Met een tekst van St-Augustinus werd het hele netelige probleem afgedaan : *non sunt mala quia prohibita sed prohibita quia mala*. Een gelijkaardig probleem kwam ook in Indië, in Japan, in Indochina ter sprake (3).

Als men zoekt naar de diepere grond van de moeilijkheden stoot men onvermijdelijk op een universeel probleem. Een waarheid, een visie van de werkelijkheid die men als gereveleerd beschouwt en die men als dusdanig aanvaardt, kan slechts gezien worden in een geïncarneerde vorm. Revelatie gebeurt in een menselijke taal en wordt noodzakelijk in een menselijke taal doorgegeven. De uitdrukking van wat gereveleerd wordt is afhankelijk van het menselijk milieu waarin het gereveleerde ontvangen wordt. Het wordt opgenomen en doorgegeven bij middel van een *hic et nunc* geldend communicatiesysteem. Dit relateert een openbaringsgegeven tot op zekere hoogte want alle

menselijke communicatiesystemen zijn beperkt en aan tijd en plaats gebonden. Het gereveleerde gegeven transcendeert alle menselijke systemen. Geen enkel kan de totale waarheid volledig adequaat uitdrukken. De waarheid reikt oneindig verder dan de „broze aarden vaten” waarin ze wordt gedragen. Het enige probleem is het overgieten van het gegevene van het ene in het andere vat, om in de scripturaire beeldspraak te blijven. De wortel van het probleem zit in de diepere opvatting van onze menselijke werkelijkheid: een meer statische of een meer dynamische visie van het wereldbeeld waarin wij leven, een visie die op haar beurt een vertaling is van de onherleidbare spanning tussen het universele en het particuliere.

Al deze geladen discussies schiepen ten slotte ook tegenstellingen tussen de missionarissen onderling. Elk ging zowat zijn eigen gebied als een soort leengoed beschouwen waar hij niet alleen zekere verplichtingen, voortvloeiend uit zijn opdracht, op zich had genomen, maar waar hij ook zekere rechten had verworven. Hij, of de groep waartoe hij behoorde, besliste over methoden, over wat kon aanvaard worden en wat niet. Waar een inlandse clerus ontstaat vereenzelvigt zich die gemakkelijk met de Europese opvoeders en neemt de verdeeldheid, de uitwassen en de vooroordelen op de koop toe, ten minste in het beginstadium van de lokale kerk.

Intussen verzandde ook in Europa het missie-ideaal in de disputen met het Jansenisme. De missie geraakte op de achtergrond en men had slechts oog voor haar minst aantrekkelijke aspecten. Het heilige vuur doofde uit in de benepen atmosfeer van de theologische haar-kloverij.

Daarbij kwam dat het laïciserende karakter van de Encyclopedie het algemene tijdsbeeld begon te bepalen en de mentaliteit van de massa, vooral in Frankrijk, ging beïnvloeden. Roepingen, vooral dan tot het niet bijzonder aantrekkelijke missionarisleven, verminderden. De massale inwijkingen van uit de protestantse landen in Noord-Amerika, die vlug een antikatholiek karakter deden ontstaan, brachten de missionering onder de Indianen in de verdrukking. Ten slotte, na veel strijd en gekonkel, werd de Sociëteit van Jezus volledig opgeheven in 1773 (4).

De Franse revolutie bracht natuurlijk geen verbetering in de toestand. Integendeel. De revolutionaire oorlogen beletten het vertrek van menig missionaris, om niet te spreken van de nodige financiële steun die bijna volledig ontbrak. Er waren nog te weinig landeigen priesters en/of kloosterlingen om de verdere groei van de missie veilig te stellen. In de missies die onder de jurisdictie stonden van de Congregatie voor de Voortplanting van het Geloof (zoals bekend

opgericht in 1622) waren er op het einde van de achttiende eeuw nog slechts een vijfhonderdtal priesters werkzaam, bijgestaan door zowat tweehonderd vrouwelijke religieuzen. De Congregatie zelf werd ten andere opgeheven in 1798 door HALLER. Hij vond het een nutteloze en dus overbodige instelling. Toen de Franse revolutie uitbrak en de kerk in Europa dreigde weg te vagen, was de missie op zulk een dieptepunt gekomen dat haar overlevingskansen bedenkelijk schenen (5).

## 2.

Niettegenstaande de schampere benaming die sommige revolutionairen PIUS VI hadden gegeven, nl. Pius de zesde en de laatste, werd hij, na een moeilijk conclaaf in Venetië, toch opgevolgd door kardinaal CHIARAMONTI die de naam voerde van PIUS VII. Hij werd verkozen op 14 maart 1800 en op 3 juli kwam hij te Rome aan, een verwoeste en gedemoraliseerde stad. Het herstellingswerk kon beginnen.

Fundamenteel ging het om een nieuwe grondslag voor de menselijke maatschappij te vinden. De vroegere staten waren gebouwd op aristocratie en monarchie die zich bekleed waanden met een gezag dat in het goddelijk recht zijn oorsprong had. De vrije keuze van het volk zou zich nu gaan doorzetten als gezagsbron voor de bestuursinstellingen. Kon echter een constitutionele regeringsvorm ook overgedragen worden op de kerk? Haar bestuur berustte op het beginsel der monarchie. Het zou haar moeilijk vallen het tegenovergestelde beginsel voor de burgerlijke maatschappij te aanvaarden. De lekenstaat verscheen en ontsnapte aan elke godsdienstige obediëntie. Ook het zelfbeschikkingsrecht der volkeren werd aan de orde gesteld. De sociaal-economische revolutie die de innerlijke maatschappelijke structuren grondig zou gaan wijzigen, had ook belangrijke consequenties op wereldvlak. Europa, vanuit een machtspositie geschapen door de industriële revolutie, nam een beslissende voorsprong op de andere werelddelen, „en deze evenwichtsverstoring zou zich uitdrukken in een expansiedrang, die overal op de planeet het rijk van de blanke vestigde: van de ontdekkingsreiziger, handelman, zendeling en missionaris, planter, mijndelver, bestuurder. De negentiende eeuw zou zodoende ook de eeuw van het Europese imperialisme en het Europese kolonialisme zijn”. Dit schiep nieuwe, enorme kansen voor de missie. De Westerse beschaving kon nog steeds beschouwd worden als een dochter van het christendom. De missie kon zich



echter niet met die beschaving in al haar vormen vereenzelvigen, maar zou op min of meer geslaagde manier van de geboden materiële kansen gebruik maken. Het was een nieuwe uitdaging die ergens ook een nieuwe valstrik in zich droeg. Men kan het de missie niet verwijten dat zij zich binnen het nieuwe kader van het tijdsgebeuren ging ontplooiën, evenmin als men het haar kan verwijten dat ze altijd en overal bereid werd gevonden de dikwijls bloedige prijs voor haar vergissingen te betalen. Het oude adagium in de kerk dat het bloed der martelaren het zaad is voor nieuwe christenen werd nog nooit gelogenstraft door de geschiedenis (6).

Het duurde een tijd voor de missie aan een heropbloei toe was. Het concordaat met NAPOLEON had de wederzijdse stellingen van kerk en staat afgebakend op een voorzichtige wijze, zonder de al te gevoelige kwesties duidelijk te omschrijven of toe te lichten. Zo werd er niets bepaald omtrent het herstel der kloosterorden. Ook de spanningen binnen de kerk werden daardoor niet opgelost. Niettemin was de basis voor een heropbloei aanwezig (7).

Het is altijd een riskante onderneming een bewogen tijdvak uit de geschiedenis te willen samenvatten en de drijvende krachten ervan te ontleden. We kunnen niet meer doen dan enkele steunpunten aanduiden. Toen de revolutionaire koorts in Europa afzwakte, ontstond er weer nieuwe interesse voor ontdekkingsreizen naar de nog niet in kaart gebrachte delen van de wereld. Afrika kwam weer in de belangstelling. Nieuwe geografische genootschappen werden opgericht om de ontdekkingsstochten te organiseren en uit te rusten. Het bleef natuurlijk niet bij zuiver wetenschappelijke belangstelling. Een soort van geestelijke emancipatie bewoog de kringen van intellectuelen en vernieuwde handelsinteressen zorgden voor de materiële middelen om de nodige contacten te leggen. Scheepvaartlijnen ontstonden, het Suez-kanaal werd gegraven, en onder de druk van de Westerse mogendheden kwamen tot dan toe gesloten landen weer open voor handel met het Westen. Om andere dan godsdienstige belangen werd ook de verspreiding van het christendom weer getolereerd. Het tolerantiebeprij was nochtans verre van een veilig vrijgeleide voor de eerste missionarissen. De vervolging in China onder KJAKING in 1802 lag om zo te zeggen nog vers in ieders geheugen. De Europese koloniale expansie ontplooië zich in Afrika, in Oceanië, in Indië, Indochina en Indonesië (8).

De heropbloei van de missie was zeker geen gevolg van deze uiterlijke factoren. Deze boden slechts de gelegenheid om de missiebeweging weer op gang te brengen. De eigenlijke oorzaken waren van innerlijke aard. In Frankrijk had NAPOLEON om opportunistische

redenen weer een wettelijk bestaan verleend aan de „Société des Missions étrangères”, aan het „ Séminaire du Saint-Esprit” en aan de congregatie der Lazaristen. Dit duurde niet lang maar, na de val van het keizerrijk werden deze instellingen opnieuw wettelijk opgericht in 1815 en 1816 (9).

In België had de Franse Revolutie een soort koloniaal regime ingeluid. Belastingen, opeisingen en afpersingen allerhande waren schering en inslag. Bibliotheken en kunstschaten van abdijen werden geplunderd of vernield. Kerken werden in puin gelegd of gesloten en hier en daar werden een soort liturgische feesten georganiseerd om de godin van de Rede te vieren.

Juridisch werd de kerk grondig gewijzigd door het concordaat van 1801 en de overeenkomsten van 1821 en 1830. Dit gold niet alleen de territoriale hervorming maar ook de sociaal-economische structuur. Vooral echter van belang was de verandering van mentaliteit, niet alleen in het profane milieu, maar ook binnen de kerkgemeenschap. De liberale geest werd niet tot staan gebracht door een muur of een kerkdeur. De nieuwe burgerij ontstond voor een deel uit de industriëlen en voor een deel uit de al of niet oude adel waarvan velen door de verworven kerkelijke goederen weer voet aan de grond hadden gekregen. Tot spijt van vele conservatieve geesten bleek een simpel herstel van de oude orde onmogelijk.

De geestelijkheid was in aantal teruggelopen en had haar bevoorrechte positie verloren. Een nieuwe geest, vrucht van de doorstane beproeving, bezielde de clerus. En toch betreurden en verwierpen vele clerici de toestand door de revolutie geschapen. Men scheen de tekenen van de tijd niet te onderkennen en de omstandigheden, de voor de hand liggende dagelijkse noden maakten dit ook wel bijzonder moeilijk. Overleven was het eerste probleem.

Te midden al deze politieke en ideologische beroering ontstond er nu een eigenaardig fenomeen. Men zou het bijna kunnen uitdrukken in Hegeliaanse termen. De revolutionaire beweging riep een soort tegenbeweging op. Sommige aanhangers van het vroege rationalisme vonden blijkbaar de intellectuele vrede niet en keerden terug naar een vernieuwde christelijke levensvisie. Dit had o.m. te maken met de opkomst van de romantiek die langs de protestantse landen om, het katholiek gebleven gedeelte van Europa bereikte. Ook in België hadden De CHATEAUBRIAND, De BONALD, De MAISTRE grote invloed. Evenzo LACORDAIRE en OZANAM die een intenser godsdienstig leven op gang brachten. Leken richtten weer studiekringen en liefdadigheidsinstellingen op. Een wijde waaier van sociale, caritatieve activiteiten ontstond uit religieuze bekommernissen: zieken-

zorg, lectuurverspreiding, gevangenisbezoek, enz. Sommige van deze lekengroepen groeiden uit tot nieuwe kloostercongregaties. Op 7 mei 1814 werd de Sociëteit van Jezus over de hele wereld weer opgericht. Andere congregaties, bijv. de Redemptoristen, begonnen weer te bloeien en het aantal leden steeg jaar na jaar. Opvallend was het aantal nieuwe stichtingen, vooral van vrouwelijke congregaties, die het licht zagen rond het midden van de negentiende eeuw. Het is van belang te onderstrepen dat de nieuwe instituten aan de basis ontstonden, uit het christenvolk zelf om zo te zeggen ontkiemden. Beantwoordend aan dezelfde noden, streefden vele instellingen gelijkaardige doelstellingen na, vooral ziekenverpleging en onderwijs. Bijna alle besloten vroeg of laat zich in te zetten voor de missie.

Al deze markante persoonlijkheden, ordestichters en bereidwilligen voor de vernieuwde vormen van apostolaat zijn natuurlijk slechts denkbaar tegen de achtergrond van een wijdvertakte, authentieke en dynamische religiositeit. Socio-culturele factoren hebben natuurlijk meegespeeld, maar de diepere aandrift van deze heropleving wortelt in geestelijke gronden (10).

De geestelijke stroming die eerst in Frankrijk tot uitdrukking kwam had natuurlijk een diepe weerslag in België. Men mag niet vergeten dat adel en burgerij, dat al diegenen die zich om een of andere reden tot de elite rekenden, verregaand verfranst waren. Katholieken en liberalen zochten toenadering maar een oud probleem bleef voor beide zijden een steen des aanstoets. Volgens de overtuigde liberalen moest de tijdelijke of wereldlijke macht de bovenhand over de geestelijke macht behouden.

In België kwam de godsdienstige herleving slechts na 1830 op gang. De nuntiatuur werd heropend, hoewel niet om de juiste redenen; religieuze en liefdadige instellingen werden opgericht en de volksmissies waren een krachtig middel tot verdieping van het geloofsleven. Vooral het onderwijs speelde een voornamelijk rol.

De oudere religieuze instituten verdwenen of kwamen slechts moeizaam terug op gang, terwijl de nieuw opgerichte congregaties het beter deden. Reeds gedurende de eerste helft der negentiende eeuw werkten een aanzienlijk aantal Belgische priesters in den vreemde, alhoewel nog geen specifieke missiegebieden aan Belgische congregaties waren toevertrouwd. De massale inwijking in Amerika schiep, niettegenstaande het protestantse overwicht, voor de Belgische clerus de mogelijkheid een nieuw werkterrein te vinden indien de toestanden in hun bezette vaderland het geraadzaam maakten onder te duiken of het land te verlaten. Ook leken waren bij deze

eerste missionaire inspanningen betrokken. Jean-Pierre DE NEF, een industrieel uit Turnhout, stelde niet alleen zijn fortuin maar ook zijn tijd en zijn kennis ter beschikking van de kandidaat-missionarissen voor Amerika. Pastoor Karel NERINCKX, afkomstig uit Herfelingen en pastoor te Everberg, zag zich genoodzaakt zijn parochie te ontvluchten. Hij weigerde de fameuze eed af te leggen en besloot, wellicht geïnspireerd door een brief van een Luikse Jezuiet die reeds in Amerika verbleef, uit te wijken om zijn krachten te wijden aan de evangelisatie van de Noord-Amerikaanse Indianen. Gedurende ongeveer twintig jaar sloofde hij zich uit in het onmetelijke gebied van Kentucky. Tot zijn spijt werd zijn tijd grotendeels in beslag genomen door de blanke bevolking maar hij hield niet op andere priesters te werven voor zijn apostolische plannen. De hele kerkgeschiedenis van deze periode in Amerika is om zo te zeggen gemaakt door Belgische uitwijkelingen. Het waren voor velen avontuurlijke tijden, zoals voor de broer van de eerwaarde Heer NERINCKX. Deze broer was vijf jaar jonger dan Karel en trad reeds op vijftienjarige leeftijd in bij de Kapucijnen. Hij had nog geen geloften gedaan toen dezen door de Fransen verdreven werden. De jongeman verbleef een tijdje bij zijn broer te Everberg maar werd aangehouden en te Brussel in de gevangenis geworpen. Vandaar werd hij naar Frankrijk overgebracht en ten slotte op transport geplaatst naar Cayenne. Hij wist uit de strafkolonie te ontsnappen en geraakte in Londen waar hij priester werd en een religieuze gemeenschap van zusters stichtte. Later werd hij nog vermeld als kandidaat voor de vacante zetel van het diocees New-York. Hij stierf in Londen in 1855. Karel NERINCKX keerde driemaal terug naar België om medewerkers te zoeken voor zijn apostolaat. Hij slaagde erin mensen als DE SMET, VERHAEGEN, VAN DE VELDE en vele anderen te overtuigen van de noodzaak zich in de nieuwe wereld voor de goede zaak in te zetten. De Jezuiten zagen reeds vóór de officiële heroprichting der Sociëteit, een arbeidsveld dat voor hun apostolaat wijd openstond (11).

### 3.

Verschillende factoren werkten dus de heropbloei van de missie in de hand. De wereld werd meer en meer een open gebied. Een nieuw levensgevoel uitte zich in allerhande activiteiten. Het werd een tijdvak van pioniers, of zo dacht men althans. De door de Jezuiten op het einde van de achttiende eeuw uitgegeven *Lettres édifiantes et*

*curieuses* waren tot 1824 herhaaldelijk herdrukt. Van dan af werden ze vervangen door de *Annalen van de Voortplanting van het Geloof*. Een dame uit Lyon, Pauline JARICOT, gesteund door de heren van de Congregatie van Lyon (een van die liefdadige instellingen gesticht door leken) had in 1822 het plan opgevat een genootschap op te richten om geld te verzamelen ten voordele van de Overzeese missies. Het werk breidde zich uiterst snel uit, werd verheven tot Pauselijk Missiewerk in 1826 en groeide uit tot het wereldwijde Werk voor de Voortplanting des Geloofs. Reeds vanaf 1831 werden Belgische Bijdragen verzameld op een georganiseerde manier. Het gelijkaardige Werk van de heilige Kindsheid werd eveneens door GREGORIUS XVI goedgekeurd. Ook hier kwamen de Belgische bijdragen reeds in 1846 binnen. Ten slotte zag in 1889 het Werk van de Apostel Peter (Sint-Petrus Liefdewerk) het licht. Reeds in 1814 had PIUS VII het College van de Propaganda heropgericht. Eens de Sociëteit van Jezus hersteld hernam deze onmiddellijk haar activiteiten. Vooral GREGORIUS XVI, vóór zijn verkiezing tot paus prefect van de Propaganda, gaf een nieuw impuls aan het missiewerk. Het aantal missionarissen steeg op minder dan een eeuw tijd van ongeveer vijf honderd tot vijftigduizend (waaronder twintigduizend landeigen priesters).

Gedurende die tijd werden in West-Europa 43 nieuwe missiecongregaties opgericht. Zowat 200 vrouwelijke congregaties ontstonden. Overal werden verenigingen opgericht voor hulpverlening aan de missies en zowat 400 grotere of kleinere missiebladen werden uitgegeven in verschillende landen en talen (12).

Zelfs indien we ons zouden beperken tot een opsomming en korte beschrijving van ontstaan en doeleinden van in België gestichte mannelijke en vooral vrouwelijke congregaties of onafhankelijke huizen gedurende deze periode, zouden wij niet alleen de perken van deze bijdrage ver overschrijden, maar ook het geduld van de eventuele lezer erg op de proef stellen. Wij kiezen daarom twee typische missiecongregaties die hier in de negentiende eeuw werden opgericht.

De congregatie van het Onbevlekt Hart van Maria, gewoonlijk genoemd Scheut, werd gesticht door een priester van het aartsbisdom, de eerwaarde Heer Theofiel VERBIST, geboren te Antwerpen op 12 juni 1823. Hij studeerde aan het klein en groot seminarie te Mechelen, waar hij, zoals het toen de regel was, in het Frans werd opgevoed. Hij werd priester gewijd op 18 september 1847.

Van stichters van religieuze orden of congregaties verwachten wij gewoonlijk dat ze buitengewone persoonlijkheden zijn, niet alleen op het godsdienstige vlak, maar ook in hun uiterlijke verschijning, in

hun gedraging, in hun manier van leven. Meestal greep er een ommekeer plaats in hun leven, ze werden door de Geest gegrepen, verlicht, geroepen of ze hadden verbazende visioenen en dergelijke dingen. Niets van dit alles is te vinden in het leven van de stichter van de eerste Belgische missiecongregatie. Volgens zijn biografen was hij een zeer evenwichtig man, groot van gestalte, gelijkmoedig en zeer dienstvaardig. Hij was goed van hart maar niet hooghartig. Hij straalde een beheerste vorm van gezag uit. Zijn studies deed hij met volharding en toewijding, zonder nochtans blijk te geven van superieure intellectuele begaafdheid. Hij leefde verstorven naar de opvattingen van zijn tijd maar, zover bekend, gaf hij zich niet over aan buitensporige ascetische oefeningen. Hij bezat een ingeboren gevoel voor maat, leefde een leven van gebed en verrichtte de gewone godsvrucht oefeningen zoals dat in die tijd van de geestelijken verwacht werd. Hij was een eerder bescheiden man, maar eens dat hij iets ondernam toonde hij een niet te ontmoedigen volharding. Wanneer men zijn biografie begint te lezen verwacht men een soliede carrière in het raam van de toenmalige kerkelijke, diocesane mogelijkheden. Hij scheen niet geroepen te zijn tot heroïeke ondernemingen. In het moderne jargon zou men hem eerder een anti-held noemen.

Hoe kwam hij ertoe stichter te worden van een exclusief missionaire congregatie? Misschien mogen wij zeggen dat het deels was omwille van een vroege belangstelling voor de missie en deels omwille van de omstandigheden die hem dwongen verder te gaan dan hij oorspronkelijk van plan was. Is niet iedere levensloop een niet te doorpeilen wisselwerking tussen min of meer duidelijke bedoelingen en onvoorziene situaties en omstandigheden? Reeds van op het seminarie was hij bevriend met E.H. VAN SEGVELT die, zoals later bleek, ook interesse had voor de missies. De eerste jaren echter van zijn priesterleven bracht E.H. VERBIST door in het groot-seminarie als subregent. Vanaf 1853 werkte hij als aalmoezenier aan de militaire school te Brussel. Daar kwam later de functie bij van directeur bij de „Sœurs de Notre Dame (de Namur)”. Ook deze congregatie was reeds zeer vroeg georiënteerd naar de missie. In 1840 al had ze een eerste caravaan zusters naar de nieuwe wereld gezonden. Een belangrijk feit is echter zijn benoeming tot ijveraar, en later tot algemeen directeur, van het in Frankrijk opgerichte Werk van de heilige Kindheid dat fondsen verzamelde ten behoeve van de verlaten kinderen in de missielanden. Langs dit Werk om kwam hij in contact met de wereld van de missies. Vanaf 1860 begon hij te denken aan een stichting en deed toen reeds de eerste stappen. Op de algemene vergade-

ring van het Werk in 1861 ontmoette hij o.a. Mgr MOULY, apostolisch Vicaris van Peking.

Er was reeds een poging geweest om in België een college van de Congregatie voor de Voortplanting des Geloofs op te richten, maar de bemoeiingen van de E.H. HELSEN waren faliekant uitgelopen. VERBIST maakte zijn plannen in stilte en ging stap voor stap vooruit. Het is opvallend hoe rustig hij zijn weg bewandelde en slechts die middelen gebruikte die hem volkomen wettelijk schenen. Zijn centrale idee, die hij ten andere nooit losliet, was zelf naar China te gaan met enkele volgelingen, gekozen uit alle Belgische bisdommen, om er uit liefde tot God alles te offeren voor Christus en de Kerk. Hij steunde daarbij op drie personen die van ambtswege aangeduid waren om hem raad en voorlichting te geven: zijn hiërarchische overste, de kardinaal-aartsbisschop van Mechelen onder wiens jurisdictie hij als seculier priester ressorteerde; de secretaris en later kardinaal-prefect van de Congregatie voor de Voortplanting van het Geloof, kardinaal BANABO, aan wiens jurisdictie alle missieprojecten onderworpen waren; E.P. BOSSUE S.J. aan wie E.H. VERBIST de leiding van zijn geestelijk, godsdienstig leven had toevertrouwd.

Een politiek feit van grote betekenis was de ondertekening van het Frans-Chinees verdrag in oktober 1860. China stond weer open voor de missionarissen. E.H. VERBIST dacht dat nu zijn plannen moesten uitgevoerd worden. Als eerste volgeling nodigde hij zijn vroegere vriend en collega E.H. VAN SEGVELT uit. De bedoeling werd nu duidelijker omschreven. Hij wilde een congregatie van Belgische priesters vormen die zich zouden wijden aan de Chinese missie. Daartoe zouden zij de eenvoudige geloften van stabiliteit, gehoorzaamheid en armoede afleggen. Daarnaast wilde hij een comité stichten van priesters die in België de belangen van de in China werkende congregatie zouden behartigen. Voor de financiering zou hij steunen op de meeropbrengst van het Werk der heilige Kindsheid en het Werk voor de Voortplanting des Geloofs, meeropbrengst die zeker zou voortbloeien uit deze Belgische stichting.

Nu begonnen, zoals gewoonlijk, de moeilijkheden zich op te stapelen. Dat eerste plan bleek onuitvoerbaar, niet alleen om praktische maar ook om juridische redenen. Het project moest aangepast worden. In zijn eerste smeekschrift aan Kardinaal STERCKX, door VERBIST zelf en zijn enige gezelschap ondertekend, werden zelfs de gedenkwaardige woorden van de grote apostel van Indië „geef mij Belgen” in herinnering gebracht. De aspirant-missionarissen zouden zich ten dienste stellen van lokale ordinarij met behoud van hun hoedanigheid en karakter van Belgische priesters. Hun gemeenschap-

pelijke levensvorm zou door diezelfde lokale bisschoppen goedgekeurd moeten worden en een Belgische priester, eveneens aanvaard door de lokale bisschop, zou aan het hoofd staan van hun communiteit. Daarenboven zouden alleen Belgen, wettelijk tot priester gewijd, als kandidaten aanvaard worden. Met Belgisch geld zouden zij in hun levensonderhoud voorzien.

Wat we hier zien opduiken is de idee van nationale missies. Ook de noodzaak van een Frans paspoort, af te leveren door de Franse gezant te Peking, om lijf en goed onder Franse bescherming te stellen, roept bij de lezer de idee op van het vroegere „patronaat”. De omstandigheden waren natuurlijk grondig veranderd maar een collusie tussen wereldlijke en geestelijke macht was niet denkbeeldig.

Intussen werkten VERBIST en zijn eerste gezellen onverdroten voort, alhoewel zij hun respectievelijke functies bleven vervullen. Zij begonnen hun statuten op te stellen. De gebruikte termen waren niet altijd juridisch onaanvechtbaar. Toch werd de definitieve redactie in november 1862 aan de kardinaal-aartsbisschop voorgelegd. Het kwam er ten slotte op aan een volledig georganiseerde religieuze of seculiere congregatie op te richten met een noviciaatshuis in de Belgische hoofdstad „opdat de missie waarlijk Belgisch weze en blijve”. Eindelijk, na veel werk, veel pleidooien, veel rechtzettingen ook, werd de congregatie canoniek opgericht op 28 november 1862 „onder de autoriteit van de H. Congregatie van de Propaganda en van de Aartsbisschop van Mechelen en onder de bescherming van de Belgische bisschoppen” (p. 107).

Scheut werd het eerste huis en daar legden de eerste vijf Scheutisten hun geloften af. Als missieveld hadden ze veel meer gekregen dan ze gedroomd of gevraagd hadden. Hun eerste bescheiden bedoeling een weeshuis op te richten, liefst in een havenstad om goede verbindingslijnen open te houden, was vlug voorbijgestreefd. Eens de congregatie gevormd werd hun het apostolisch vicariaat van Mongolië toevertrouwd in 1864. Na de paspoortenkwestie opgelost te hebben (er was een misverstand met de Franse ambassade gerezen), kon de eerste karavaan vertrekken op 25 augustus 1865. Na een avontuurlijke reis per spoor, per boot, per huifkar, per palankijn gedragen tussen twee muilezels, kwamen ze op 6 december aan te Siwantze waar ze de eerste bescheiden post overnamen van de Franse Lazaristen. Op dat ogenblik was VERBIST 42 jaar oud, VAN SEGVELT 39 (hij stierf reeds op 5 april 1867 van vlektyfus), VRANCKX 35. P. HAMER, de eerste Nederlander die in de congregatie trad en die later vreselijk door de Boxers werd gefolterd alvorens hij vermoord werd, was bij hun aankomst 25 jaar oud en Paul SPLINGARD, de



lekehelper-catechist was er amper 22. Er ontstond nu een eigenaardige situatie: de stichter en algemene overste van de nieuwe congregatie vertrok naar Mongolië zodat daar het hoofdkwartier was. Het noviciaatshuis bleef te Scheut.

Het is niet onze bedoeling de verdere lotgevallen van de congregatie te volgen. Toen de stichter in 1868 het hele vicariaat wilde bezoeken alvorens naar België terug te keren om zich met de verdere uitbouw van de congregatie bezig te houden, stierf hij op 3 februari in een onooglijk dorpje in aanwezigheid van een paar inheemse christenen. In zekere zin kan men zeggen: dáár begon Scheut voor goed (13).

*Tabel I* geeft een idee van de huidige spreiding en sterkte van de congregatie. *Tabel II* toont de verschillende nationaliteiten waartoe de huidige leden behoren (14). *Tabel III* geeft de lijst der overledenen.

Conspectus Generalis C.I.C.M.

TABEL I  
**CONSPECTUS GENERALIS C.I.C.M.**  
**(1-1-1980)**

	P	B	D	F	Tot. PROV.	Tot. REGIO	TOTAAL
Casa Generalizia	10	—	—	—			
Alii	7	—	—	—			
<b>ROMA</b>	<b>17</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>		<b>17</b>	
Noord-België	270	42	—	11	323		
België Mérid.	61	7	—	—	68		
Nederland	43	18	—	—	61		
<b>EUROPA</b>	<b>374</b>	<b>67</b>	<b>—</b>	<b>11</b>		<b>452</b>	
Basankusu + Mbandaka	2	—	—	—	2		
Kinshasa	95	16	1	45	157		
Kananga	96	14	—	—	110		
Lisala	39	7	—	—	46		
Budjala	34	3	—	—	37		
Boma	42	3	—	—	45		
Inongo	27	4	—	—	31		
Kasai Oriental	46	5	—	—	51		
Cameroun	22	1	1	5	29		
Zambia	8	—	—	—	8		
Sénégal	6	—	—	—	6		
Nigeria	5	—	—	—	5		
<b>AFRICA</b>	<b>422</b>	<b>53</b>	<b>2</b>	<b>50</b>		<b>527</b>	
Sinica	35	1	—	1	37		
Philippines	166	4	—	25	37		
Indonesia	38	—	—	—	38		
Japan	65	1	1	—	67		
<b>ASIA</b>	<b>304</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>26</b>		<b>337</b>	
U.S.A.	72	1	—	6	79		
Dominican Republic	21	1	—	2	24		
Haiti	39	5	—	1	45		
Guatemala	39	—	—	2	41		
Brazil	31	3	—	1	35		
Mexico	3	—	—	1	4		
<b>AMERICA</b>	<b>205</b>	<b>10</b>	<b>—</b>	<b>13</b>		<b>228</b>	
<b>TOTAAL</b>	<b>1322</b>	<b>136</b>	<b>3</b>	<b>100</b>		<b>1561</b>	

Tabel II  
Per nationaliteit — Par nationalité — Per nationality :

B	1143
NL	157
USA	91
RP	84
Za	69
CN	3
IND	3
CA	2
CHIN	2
JP	2
Ang	1
BR	1
IT	1
GUA	1
CR	1

Tabel III

D. — CONSPECTUS GENERALIS SECUNDUM LOCUM OBITUS

Sodales defunctorum in	Sin.— Form.	Con. Za.	Phil. RP.	Mak. Ind.	Sing. H.K.	Guat. GUA	Japan	Eur.	U.S.A US.	DR.	HA.	BRA.	TOT.
1867 - 1899 . . . .	27	12	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	51
1900 - 1909 . . . .	44	12	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	77
1910 - 1919 . . . .	62	6	3	—	—	—	—	36	—	—	—	—	107
1920 - 1929 . . . .	45	15	1	—	—	—	—	23	—	—	—	—	84
1930 - 1939 . . . .	31	21	7	—	—	—	—	39	—	—	—	—	98
1940 - 1949 . . . .	31	34	9	3	—	—	—	54	—	—	—	—	131
1950 - 1959 . . . .	4	36	10	—	1	1	—	99	1	—	—	—	173
1970 - 1976 . . . .	—	15	15	1	1	1	2	106	5	2	2	1	151
Summa totalis	145	172	59	4	2	2	3	522	10	2	2	1	1024

Een vrouwelijke missie-congregatie, evenzeer van Belgische oorsprong, ontstond in de tweede helft der negentiende eeuw. Alhoewel de congregatie later sterk aanleunde bij Scheut, geeft de stichting ons een zeer verschillende kijk op de oorsprong en de groei van religieuze instituten binnen het kader van de Rooms-katholieke kerk. Ze vertoont een ander „patroon”, een ander „model”, als we deze termen mogen gebruiken. Als ordestichters noodzakelijkerwijs over een charisma beschikken, dan draagt dit charisma toch in zeer hoge mate de karaktertrekken van de persoon die ermee begiftigd is.

Marie-Louise DE MEESTER werd op 8 april 1857 geboren te Roeselare in een gezin van de gegoede middenstand. Reeds als kind scheen ze bepaalde trekken te vertonen die haar altijd zouden bijblijven. Ze was intelligent en „ze wist wat ze wilde”. Al vroeg gaf ze blijk van haar vermogen elke situatie de baas te blijven, al was het niet altijd zonder enig ongeduld. Ze ontving de gewone opvoeding van de meisjes van haar stand, nl. de lagere school bij de Grauwzusters, vier jaar middelbare school op pensionaat bij de Kanunnikessen van St-Augustinus te Ieperen en een jaar op de zgn. Academie van de Ursulinen te Doornik.

Ze groeide op in de periode dat een vernieuwde interesse voor de missie weer veld won in België. De eerste Scheutisten waren naar Mongolië vertrokken. Verschillende missie-pioniers waren afkomstig uit de streek van Roeselare: P. LIEVENS, Victor ROELENS e.a. en in 1891 waren de eerste Zusters van Liefde (in 1803 door Kan. P.J. TRIEST gesticht te Lovendegem en in 1805 overgebracht naar Gent) reeds vertrokken naar het toenmalige Kongo. Zusters in de missies was toen nog een tamelijk nieuw experiment en werd niet overal met dezelfde geestdrift onthaald. Men was aan de vrouwelijke emancipatie nog niet toe. Marie-Louise scheen wel het temperament te hebben om door die nieuwigheid bekoord te worden. Toen ze besloot in te treden in een religieuze instelling had ze al wel de onuitgesproken bedoeling naar de missie te gaan. Intussen was het bekend geraakt hoe moordend het missielevens voor jonge zusters was in die dagen. Niemand moedigde haar dus aan in haar vage missieplannen. Integendeel. Marie-Louise dacht na, bad veel en nam ten slotte een besluit: ze zou intreden bij de kanunnikessen van St-Augustinus bij wie ze haar middelbare studies gedaan had. Eens haar besluit, na rijp beraad en betrouwbare raad van anderen, genomen ging ze dadelijk aan het werk. Eerst moest ze de toelating vragen aan haar vader. Zijn antwoord was: nooit! Hij wilde er niets meer over horen. Maar op Paasmaandag, 16 april 1879, trad Maria in bij de kanunnikessen, met de goedkeuring van haar vader... Zij werd Dame MARIE-LOUISE.

Na de gebruikelijke opleiding werd ze belast met onderwijs en opvoeding van de leerlingen der hogere klassen. Haar interesse voor de missie was echter gebleven. Langs een van de leerlingen kwam zij in contact met P. Victor VERLEURE, een carmeliet missionaris in Mulagumoodu in Zuid-Indië. De hele zustercommuniteit „adopteerde” de missionaris. Deze nodigde de communiteit weldra uit twee of drie zusters te zenden om het weeshuis dat hij gesticht had in handen te nemen. Na de gebruikelijke informatieve briefwisseling besloten de zusters een aanvraag in te dienen bij de bisschop van Brugge om een stichting te beginnen in Mulagumoodu. Mgr WAFFELAERT, die Mgr DE BRABANDERE was opgevolgd, maakte er korte metten mee: een definitief neen omdat de zusters niet eens voldoende talrijk waren om hun onderwijstaak in Ieperen behoorlijk te vervullen. Twee zusters konden zich niet eenvoudig bij deze taak neerleggen: zuster MARIE-LOUISE en een novice zuster Marie-Ursule DE JONCKHEERE, een van haar vroegere leerlingen die was ingetreden onder voorbehoud dat ze naar de missie zou gezonden worden. Deze belofte kon dus niet ingelost worden en ze dacht eraan over te gaan naar de Franciskanessen Missionarissen van Maria. Zuster MARIE-LOUISE bevestigde dan dat ze, onafhankelijk van de anderen, toelating zou vragen om naar Indië te gaan. Zuster MARIE-URSULE had nog geen geloften en was dus dadelijk beschikbaar. MARIE-LOUISE vroeg raad en zette de enige stap die het haar mogelijk zou maken haar plan ten uitvoer te leggen. Ze vroeg de exclaustatie aan de bisschop, d.i. de toelating om buiten haar congregatie te leven, vrijgesteld van de jurisdictie van haar eigen religieuze oversten om zich te onderwerpen aan de jurisdictie van de bisschop in wiens diocees zij wenste te leven en te werken. Het indult werd toegestaan op 13 augustus 1897. In het diocees Brugge was zuster MARIE-LOUISE ontslagen van haar geloften welke overgedragen werden aan de jurisdictie van de bisschop van Quilon.

Dit lijkt eenvoudig genoeg, maar voor een religieuze, 40 jaar oud, na 18 jaar regulier kloosterleven, was dit een schokkende beslissing. Wij kunnen slechts gissen hoeveel overtuiging, hoeveel vastberadenheid, hoeveel zielesterkte er nodig was om tot deze oplossing te komen. Voor zuster MARIE-URSULE lag het probleem anders: ze was slechts novice en dus niet gebonden, ze was slechts 25 jaar oud en haar familie was het niet eens met haar besluit. Op 3 september reeds vertrokken de dames naar Marseille om er in te schepen voor Colombo. Na een zeer bewogen zeereis vertrokken ze op 6 november per huifkar naar Mulagumoodu. Op 7 november begon hun missionaire loopbaan.

Soms is geschiedenis samengebald in enkele dagen of weken, soms

in enkele maanden of jaren, vooraleer de gebeurtenissen weer hun normaal rustig ritme hernemen. Zo was het met de stichting in Mulagumoodu. De problemen stapelden zich op en vroegen om dadelijke oplossingen. Om in het onderhoud van het weeshuis te voorzien en om contact te houden met de meisjes die het huis verlieten, werd een kunstambacht uit het vaderland meegebracht, aan de Indische meisjes onderwezen: kantklossen werd een bescheiden maar reële bron van inkomsten. In 1904 reeds wonnen de kantwerksters uit Mulagumoodu een gouden medaille op de tentoonstelling van Bombay. In 1899 werd de eerste klas van een lagere school geopend. Op 15 maart 1898 werden de eerste postulanten voor een inlandse congregatie aangenomen. Geschiedenis gebeurde in versneld tempo.

De vraag drong zich weldra op welke de juridische situatie was, niet alleen van de Indische zusters, maar evenzeer van de twee Europeanen. Dame MARIE-LOUISE beschouwde zich nog steeds als een kanunnikes van St-Augustinus. Dit was echter verre van duidelijk. De relaties met de jonge congregatie van Scheut groeiden gedurende die tijd van zoeken. Na lang wikken en wegen, na veel beraadslagingen en consultaties scheen er maar één oplossing mogelijk: een missiecongregatie voor vrouwen op te richten met eigen administratie en constituties. De eerste postulante die uit België overkwam bleek een mislukking. Ze hield het geen jaar uit. De tweede kon het klimaat niet aan. Dame MARIE-LOUISE zou dan zelf naar België reizen om eventuele postulanten te schiften en te aanvaarden. Het werd een echte beproeving. Ze werd bekeken als „de weggelopen non”. De bisschop vond het niet nodig haar te ontvangen. Zij ressorteerde niet meer onder zijn jurisdictie. Toch zouden drie postulanten haar op de terugreis vergezellen: een was van Luik en verstond geen Nederlands, een kwam uit de kuststreek en kende geen Frans, een derde was uit Ieperen en was tweetalig. Het leek wel een voorteken, de taalgrens was doorbroken. In 1903 werd de groep zusters een diocesane congregatie van het bisdom Quilon. Dit was echter niet het einde van de kerkrechtelijke onzekerheid. De bisschop van Quilon, Mgr OSSI, was een zachtvaardig man. Hij scheen meer oog te hebben voor het leven dan voor het boek. Hij stierf tijdens zijn bezoek aan België. Zijn opvolger, Mgr BENZINGER, was een Zwitser. Hij was een man van gezag, van institutionele voorzichtigheid en kanonieke duidelijkheid. Het werden moeilijke tijden voor de jonge Belgische gemeenschap. In 1906 telde de Europese groep zes geproteste zusters en tien novicen. De inheemse groep telde vier geprofesten, zes novicen en acht postulanten. Volgens Mgr BENZINGER was de congregatie van diocesaan recht. Dit bracht mee dat en de stichteres en

haar volgelingen onder zijn jurisdictie vielen. Dit leidde onvermijdelijk tot zekere spanningen. Bisschop en vrouwelijke missie-overste waren te verschillend van karakter en opvoeding om vlot te kunnen samenwerken. Hoe meer geestdriftige intuïtie aan de ene kant, des te meer remmende terughoudendheid aan de andere kant. Waar zuster MARIE-LOUISE de realiteit van haar roeping vooral dynamisch ervaarde, zag Mgr BENZINGER de instelling, de juridische, om niet te zeggen legalistische afbakening van welomschreven en dus beperkte verplichtingen.

Door toedoen van een bloedverwant, E.H. DE MEESTER, kwam zuster MARIE-LOUISE in contact met Scheut. In 1898 telde Scheut reeds 300 geproteste leden en 43 novicen. Langs de generale overste van Scheut en hun generale procurator kreeg de stichteres contact met Rome. Verscheidene objectieven werden langzaam maar zeker gerealiseerd. De Belgische postulanten moesten een jaar lang gevormd worden in België en de zieke of verzwakte missionarissen moesten de kans krijgen in België te recupereren. Toen het noviciaat werd goedgekeurd werden zij de Zusters missionarissen van St-Augustinus. Zij zouden zich in samenwerking met Scheut inzetten voor een stichting op de Filippijnen, in de bergprovincie onder de meest primitieve stammen, de Igorots.

Tot dan toe had zuster MARIE-LOUISE gezocht haar groep te affiliëren met een bestaande congregatie. Dit plan werd definitief opgeborgen. Voortaan zouden ze eenvoudig zichzelf zijn: een onafhankelijke typische missiecongregatie, aanleunend bij Scheut omdat ze dezelfde doelstelling hadden: de verbreiding van het Rijk Gods in de missielanden. Bovendien bestond de congregatie, evenals die van Scheut, hoofdzakelijk uit Belgen afkomstig uit het Vlaamse landsdeelte.

Tweemaal had Dame MARIE-LOUISE een persoonlijk onderhoud met Paus PIUS X. Deze schreef ten slotte persoonlijk een brief aan Mgr BENZINGER en dit was voldoende voor de plichtsgetrouwe prelaat om de gewijzigde toestand volledig en openhartig te aanvaarden.

De apostolische Delefaat voor de Filippijnen wilde de zusters zo vlug mogelijk in zijn missiegebied. Hij zou wel zorgen voor de oplossing van alle problemen met Rome. Op 21 juni 1910 landde de eerste karavaan in de baai van Tagudin. Op 7 juni 1911 publiceerde kardinaal VIVÈS, prefect van de congregatie der Religieuzen het *Decretum Laudis* voor de constituties, de eerste stap naar een volwaardige erkenning van de congregatie als kerkelijk instituut onder jurisdictie derzelfde congregatie. Van dan af nam het missie-

instituut een onstuitbare vlucht. Het missiegebied der Karibische Eilanden werd aanvaard in 1914. Zelfs de wereldoorlog kon de uitbreiding niet tegenhouden. Drieëntwintig zusters slaagden er zelfs in de missies te bereiken. Op 22 januari 1918 telde de congregatie reeds 136 Europese (hoofdzakelijk Belgische) en 42 Indische zusters.

Een laatste juridische aanpassing geschiedde op 25 september 1920: een pauselijk besluit plaatste het volledig uitgebouwde missie-instituut onder jurisdictie van de Congregatie voor de Voortplanting des Geloofs. Daarmee was de congregatie van de Kanunnikessen-missionarissen van St-Augustinus een van alle andere instanties onafhankelijk missie-instituut.

Nieuwe stichtingen in China en Afrika werden aangevat. In een tijdspanne van 25 jaar werden huizen opgericht in Indië, op de Filipijnen, in de Karaïben, de Verenigde Staten, Kongo en China. Telkens moest een prijs betaald worden. In 1907 stierven twee jonge zusters, respectievelijk 26 en 23 jaar oud in Indië. In 1916 verdronken twee zusters wjl ze te paard een gezwollen rivier wilden oversteken op de Filipijnen. In 1927 stierven in enkele maanden drie jonge zusters in China. In 1922 waren in enkele uren tijds twee jonge zusters gestorven in Kongo.

De groei der congregatie schiep al lang de noodzaak uit te zien naar een geschikt huis voor de opleiding van de kandidaten. Na veel zoeken en tasten slaagde de stichteres erin een terrein te verwerven in Heverlee. Zijzelf zou het nieuwe vormingshuis niet meer zien. Zij werd er wel begraven en tot op de huidige dag heten de kanunnikessen „de Zusters van de Jacht” naar de naam van het terrein waar ze hun moederhuis bouwden (15).

*Tabel IV* geeft een historisch overzicht van de ontwikkeling der congregatie, terwijl *tabel V* het ledental aangeeft in 1979 gespreid over de verschillende districten (16).



TABEL IV  
HISTORICAL SURVEY

Dates	General Superiors	Foundations	Central House	Houses	Members Prof.	Forma- tion period	
1897	M. Louise De Meester	India					
1900		Novitiate	Aux. Srs				
1902		Novitiate					
1908				Roeselare (novitiate)			
1910		Philippines		5	25		
1914		West Indies					
1918			Leuven				
1919		East U.S.A.					
1920		Congo		20	169		
1923		China					
1927	Marguerite Werbrouck (Augustin)						
1928				Heverlee (Generalate) (Novitiate)		421	
1930				52	448		
1939	Marguerite Werbrouck (Augustin)						
1940				73	755	34	
1942							
1943							
1944							
1946		Burundi					
		E.U.S. Novitiate					
		R.P. Novitiate					
		West U.S.A.					
1950				81	1044	63	
1951	Marguerite Baert (Gudule)						
1953		India Novitiate					
1954		Hongkong					
1958		Co. Novitiate					
1959		Taiwan Car. Novitiate					
1960				88	1182	95	
1962		Taiwan Novitiate					
1963	Suzanne Demey						
1964		Guatemala					
1965		Brazil					
1967		Cameroun					
1969				Generalate Rome	133	1349	50
1973	Claire Rombouts						
1977			Haiti		160	1267	22

TABEL V.

**CONGREGATION OF THE MISSIONARY SISTERS OF THE  
IMMACULATE HEART OF MARY**

JANUARY 1979

Number of Sisters according to the districts:

		Professed Sisters	Total	Candidates Formation Period	Candidates Orientation Period	Communities
Brazil	American	1				
	European	7				
	Indian	1				
	Philippine	4	13	-	-	5
Burundi	African	2				
	European	29				
	Philippine	1	32	-	-	6
Cameroun	African	1				
	European	10				
	Philippine	4	15	-	-	4
Caribbean	American	5				
	European	54				
	Indian	2				
	Philippine	5				
	West Indian	8	74	-	-	15
Europe	African	1				
	American	1				
	European	861				
	Indian	1				
	Philippine	5	369	-	-	19
Guatemala	American	1				
	European	11				
	Philippine	3	15	-	-	6
Haiti	Indian	2				
	Philippine	3	5	-	-	1
Hongkong	European	11				
	Philippine	5	16	-	-	4
India	European	73				
	Indian	171		8	19	
	Philippine	2	246			25
Philippines	European	114				
	Philippine	112	226	5	2	35
Taiwan	European	11				
	Philippine	3	14	-	-	4
U.S.A.	American	7		2	-	4
	European	41				
	Indian	2				
	Philippine	2	52	-	-	10

		Professed Sisters	Total	Candidates Formation Period	Candidates Orientation Period	Communities
Zaire	African	14		1		
	American	1				
	European	129				
	Philippine	3	147	-	-	24
		1.224	1.224	16	21	158

Professed Sisters	:	1.224
Candidates: formation period	:	16
Candidates: orientation period	:	21
Total number of members	:	1.261

Intussen was een sterke concentratie ontstaan van Belgische missionarissen in de toenmalige Kolonie. Jezuïeten, Scheutisten, Witte Paters waren allang niet meer de enigen die hun krachten wijdten aan de evangelisatie van de inheemse bevolking. Reeds vóór de eerste wereldoorlog waren er een aantal nieuwe prefecturen en vicariaten opgericht. Benedictijnen en Kapucijnen kwamen in 1910. In 1911 werden Salesianen en Dominicanen ingeschakeld. Na de oorlog, in 1920, namen Minderbroeders, Kruisheren en Missionarissen van het H. Hart hun deel van de immense taak op zich. In 1930 kwamen Lazaristen en Jozefieten (in 1817 te Geraardsbergen gesticht door kan. C.G. VAN CROMBRUGGHE) en na 1930 Assomptionisten, Oblaten, Passionisten, Picpussen, Montfortanen en Kanunniken van Lateranen. Ten slotte hadden vrijwel alle religieuze orden en congregaties in België vertegenwoordigd, een missiegebied in het toenmalige Kongo. In 1939 waren er 1 155 priesters, voor de overgrote meerderheid Belgen, werkzaam in de kolonie. Daarbij kwamen 78 inlandse priesters.

Ook de congregaties van Broeders waren in groten getale vertegenwoordigd, nl. 576 Blanken en 125 Zwartten. Daaronder zijn ook de niet-priesters der andere orden begrepen.

De vrouwelijke religieuzen die het eerst de missie in Kongo verwoegden waren de Zusters van Liefde van Gent (1891), de Zusters van O.L.-Vrouw van Namen (1894), de Witte Zusters van Afrika (1895), de Franciskanessen Missionarissen van Maria (1896) en de Zusters van het H. Hart van Maria van Berlaar (1899). Later kwamen er nog meerdere congregaties bij, zodat in 1939 het aantal zusters-missionarissen er was opgelopen tot 1 456 eenheden (17).

Op 1 januari 1974 werkten er in Zaïre 3 416 Belgische missionarissen, terwijl er daarbuiten 2 867 werkzaam waren in 82 verschillende landen verspreid over de vijf continenten (18). De grootste contingenten werden geleverd door Scheut, door de Jezuiten en de Witte Paters van Afrika. In absolute cijfers bleven de grotere orden een groot aantal missionarissen leveren, ook al waren deze instellingen niet uitsluitend op de buitenlandse missies afgestemd. Bij de vrouwelijke instituten waren de Kanunnikessen-missionarissen van St-Augustinus, de zgn. Zusters van de Jacht, niet alleen opvallend talrijk maar ook zeer universeel door de wijd verspreide missiegebieden die zij verzorgden.

Allen gingen door gelijkaardige beproevingen: het hoge sterftecijfer van jongere leden bij nieuwe stichtingen en de traditionele martelaren bij vervolgingen en revoluties (Scheut en Franciscanen in China, anderen in Zaïre, Rhodesië, Zuid-Amerika, enz.). Statistieken kunnen ons echter weinig vertellen over de religieuze bezieling, het zelfvergeten heroïsme der martelaren.

#### 4.

Wij hebben reeds aangeduid in de inleiding dat de missie, als beweging met een universeel karakter, moet gezien worden in de continuïteit van haar historische en geografische dimensie. Er is echter ook een zekere structurele of methodologische continuïteit die wij hier even willen aanduiden.

Reeds vroeg in de missionering van de Zuid-Amerikaanse Indianen hadden de missionarissen gepoogd uitsluitend christelijke nederzettingen, min of meer afgezonderde en autarkische stichtingen, op te richten. Franciscanen deden zulks in hun vroege Zuid-Amerikaanse missies in Mexico, in Nieuw-Mexico, in Californië, enz. Kapucijnen wendden die methode aan in Venezuela en Guyana, de Dominicanen in Kumana en Verapaz, de Jezuiten in Peru, Chili, Brazilië, Californië. Qua opvatting en structuur waren deze nederzettingen reeds reducties. Men had ingezien dat de grote missietochten misschien wel een goede kennismaking konden zijn, maar dat men er moeilijk blijvende resultaten van kon verwachten. Ook de invloed van het heidense milieu, en niet het minst van een goed deel der Blanke kolonisten, vormde een moeilijk te overwinnen beletsel voor de christianisering. Verder waren er de vele, onverkwikkelijke twisten over de natuur en de rechten van de Indianen, het recht op oorlog, het

systeem der *encomiendas* en, ten slotte, het zwervend bestaan van vele Indianenstammen. Men moest de Indianen een geregeld leven leren leiden, hen beschermen tegen de uitbuitende kolonisten en tegen hun eigen heidense neigingen, om er standvastige christenen van te maken (19). Om dit doel te bereiken gebruikten de vroegste missionarissen het zgn. systeem der missiedorpen welke men later reducties zou noemen, alhoewel de eigenlijke naam *doctrinas* was voor het Spaanse of *aldeas* voor het Portugese gedeelte (20). Alhoewel de Jezüieten zowel als de andere missionerende orden het systeem ook buiten het toenmalige Paraguay gebruikten, gingen gelijkaardige nederzettingen als de Jezüieten-reducties van Paraguay de geschiedenis in.

In het begin van de zeventiende eeuw stichtten de Jezüieten in het Parana gebied nederzettingen die door het Spaanse hof onder hun jurisdictie werden geplaatst. Daar werden uitsluitend bekeerde Indianen samengebracht om ze aan de macht en het gezag van de kolonisten te onttrekken. In 1610 werden de eerste reducties opgericht. Na veel weerstand vanwege kolonisten en mestiezen, die veelal als slavendrijvers optraden, na ook van kerkelijke zijde weerstand ondervonden te hebben, beheerden de Jezüieten na 1640 dertig, of volgens sommige bronnen drieëndertig, reducties die in totaal zowat 150 000 inwoners moeten geteld hebben. Vooral de reducties onder de Guarani werden beroemd als „de republiek der Guarani”. Ze bleven bestaan tot aan de opheffing van de Sociëteit van Jezus.

Al de nederzettingen werden volgens een zelfde plan ontworpen: in het midden de kerk, rijkelijk versierd, een groot centraal plein met kerkhof, school, residentie, tehuis voor weduwen, gebouwen voor ambachten, woonwijken en alle verdere nodige constructies. De provinciale of lokale oversten hadden hun geestelijke jurisdictie rechtstreeks van Rome en de seculiere van de Spaanse kroon. De reducties waren ongeveer kleine staatjes in de staat. Een bestuursapparaat bestaande uit Indiaanse ambtenaren functioneerde onder het toezicht van de missionarissen. De rechtsmacht, tot en met een soort patriarchaal strafrecht berustte eveneens bij de missionaris. De bewoners werden ook in militaire groeperingen ingedeeld. Arbeid en rust, ontspanning en liturgie werden overal op dezelfde wijze georganiseerd. Alles was gemeenschappelijk bezit (*possessio Dei*) en van veldalaam en werktuigen hadden de leden slechts het vruchtgebruik. Kunsten en ambachten, veeteelt en akkerbouw, alles werd begeleid en omkaderd met godsdienstige plechtigheden (21).

Het is duidelijk dat de reducties van in het begin een steen des aanstoots waren voor de meeste kolonisten, voor sommige leden van

de hiërarchie en de lokale burgerlijke autoriteiten. Zelfs vandaag nog is het onderwerp een twistpunt tussen historici en missiologen. Dit is echter onze zorg niet. Wat echter opvalt wanneer men grasduint in de latere missieliteratuur, is het feit dat de reducties ook in de negentiende en de eerste helft der twintigste eeuw nog model stonden voor de missieactiviteiten van meerdere missionarissen.

Reeds de voorlopers van P. DE SMET ontwierpen plannen die sterk herinnerden aan de vroegere Zuid-Amerikaanse reducties. Zo had een der pioniers van de missies onder de Noord-Amerikaanse Indianen, P. VAN QUICKENBORNE, van de president van de Verenigde Staten en de generaal van de Jezuïeten de goedkeuring weten te bekomen om in Missouri een terrein van zes duizend *acres* (een *acre* is 4 047 m<sup>2</sup>) aan te kopen waarop 240 families konden gevestigd worden. De bedoeling was er oudleerlingen van de missieschool, gehuwd met oudleerlingen van de zusters, te installeren. Twee missionarissen zouden de leiding nemen „*et on bâtirait, au centre de la réduction, une église et un presbytère*” (22). Het plan mislukte om verschillende redenen: gebrek aan geldelijke middelen, onstandvastigheid der Indianen, maar vooral de veroveringspolitiek van het gouvernement (23). Later zouden de missionarissen de idee van P. VAN QUICKENBORNE, ten minste gedeeltelijk, verwezenlijken. Intussen waren de Indianen bijeengebracht op reservaten en het was dus niet meer nodig nog grond aan te kopen. De aanwezigheid van protestantse zendelingen bleek een beletsel om de reductie-idee volledig door te voeren. Zelfs voor de Europese inwijkelingen werd een gelijkaardige methode gebruikt: een groep katholieken van dezelfde nationaliteit werd in een vruchtbare streek gevestigd, ambachtslui werden aan het werk gezet, kerk en school werden gebouwd, gronden werden aan voordelige voorwaarden aan de leden van de gemeenschap geschonken (24).

Toen P. DE SMET op zijn tweede reis naar het Rotsgebergte zich bij de Plathoofden bevond, werd op de eerste zondag van oktober 1841 de eerste missie bij deze volksstam ingewijd. In een brief aan P. VERHAEGEN zet de beroemde zending zijn plan uiteen:

Il nous semble que la petite nation des Têtes-Plates est un peuple d'élus, qu'il est facile d'en faire une tribu modèle, le noyau d'une chrétienté qui ne le cédera pas en ferveur à celle du Paraguay (25).

De voorwaarden die het mogelijk moesten maken de Spaanse voorangers te overtreffen waren de volgende: verwijdering van de verdorven stammen, afkeer van de toen reeds woekerende sekten, afkeer van alle afgoderij, sympathie voor de Blanken, speciaal voor de zgn. Zwartrokken, centrale ligging en uitgestrektheid van het

woongebied waardoor de oprichting van meerdere reducties mogelijk werd, vruchtbaarheid van de grond, onafhankelijkzin van deze Indianen en hun godsdienstige aanleg. P. DE SMET bestudeerde eerst het werk van MURATORI over de Jezuiten-missies in Paraguay. Pas daarna werd een programma opgesteld en werd begonnen met het optrekken der eerste gebouwen. Alles was erop gericht de Indianen te beschermen tegen alle verdachte invloeden van buitenuit. Op 3 december werden de eerste doopsels reeds toegediend en op Kerstdag volgde een tweede groep dopelingen. Alles gebeurde in de inlandse taal (behalve natuurlijk de strikt liturgische teksten), meestal met behulp van een tolk, nog eens om beïnvloeding door vreemden te voorkomen. Een catechumeen had reeds een verschijning van O.-L.-Vrouw vóór zijn doopsel. Op 30 december schreef P. DE SMET aan zijn provinciaal :

Toute la nation Tête-Plate convertie, plusieurs Kalispels, Nez-Percés, Cœurs d'Alène, Serpents, Kootenais, baptisés ; d'autres tribus encore qui nous tendent les bras... (26).

Wanneer we de rigoureuze dagorde van de missie vergelijken met die van de oorspronkelijke reducties zien wij dat het leven ongeveer op dezelfde leest geschoeid was. Alles kwam neer op twee beginselen: bidden en werken. Zelfs gedurende de jaarlijkse, maanden durende buffeljacht werd, in de mate van het mogelijke, de hand gehouden aan deze dagorde (27).

Het is niet onze bedoeling de geschetste missiemethode te evalueren. Zelfs ten tijde van P. DE SMET gingen er stemmen op die de geestdrift van de apostel der Roodhuiden niet konden delen. Wat daar ook van zij, de inspirerende idee was ontleend aan de vroegere reducties, die, althans door de verdedigers van het systeem, als verbazende successen werden voorgesteld (28).

Een ander voorbeeld waar men, alhoewel minder uitdrukkelijk, de idee van religieuze reductie terugvindt, zijn de beruchte kapelhoeven van de vroegste Jezuiten-missie in de Kwango.

De Sociëteit, reeds met missie-werk belast in Bengalen, had slechts op uitdrukkelijk bevel van Paus LEO XIII, bevel uitgelokt door LEOPOLD II, de nieuwe missie aanvaard. Pater VAN HENCXTHOVEN werd stichter en eerste overste. Reeds hadden de Witte Paters, sinds 1879 in het Oosten rond het Tanganika-meer werkzaam, aanvaard slechts paters van Belgische nationaliteit in hun missie te werk te stellen. Zij hadden als arbeidsveld het zgn. vicariaat van Opper-Kongo. In 1888 werd de rest van de Kongo-staat, het „Apostolisch Vicariaat van Kongo" toevertrouwd aan de paters van Scheut. Op 28 maart 1892 werd een deel daarvan door de Congregatie van de

Propaganda aan de Belgische Jezuïeten toevertrouwd. Het eerste werk wat hen wachtte was het oprichten van een schoolkolonie „waarin de uit de slavernij bevrijde zwartjes tot soldaten opgeleid zouden worden” (de Scheutisten bestuurden reeds een dergelijke schoolkolonie te Nieuw-Antwerpen) (29). De kapelhoeven waren het resultaat van de inzichten die de eerste missionarissen verwierven in het culturele bestel van de Bakongo. Reeds op 26 april 1894 liep de stichter van de Kwangomissie rond met de idee „de twee kolonies te Kisantu en te Kimwenza met elkaar te verbinden door een keten van secundaire posten”. Onder de arbeiders van de Staat (opgeleid in genoemde schoolkolonies) zou hij katechisten zoeken. Het probleem was een geschikte vrouw voor hen te vinden want deze arbeiders waren vreemden in de streek. Ook geschikte kinderen uit de schoolkolonies zouden tot katechisten worden opgeleid. Vervolgens zou men hen vestigen in de nieuwe centra. De secundaire posten zouden gesticht worden op een terrein dat aan de missie toebehoorde:

...aan de katechist zou ik een passende vergoeding toekennen, desnoods twintig of dertig frank per maand, maar op voorwaarde dat hij voor de missie het veld bebouwen en kippen kweken zou (30).

Reeds gedurende het eerste jaar van zijn verblijf in Kongo zag P. VAN HENCXTHOVEN de oplossing van het missieprobleem, in de gegeven omstandigheden, in een soort *self-supporting system* dat bestond uit een verbinding van landbouw en katechisatie (31). Dit systeem werd uitgebouwd in de zgn. kapelhoeven. Met deze methode bereikte de overste

...in korte tijd zo'n verrassende resultaten... dat ze enigszins vergeleken konden worden met die welke twee eeuwen vroeger door de missionarissen van zijn orde in befaamde reducties van Paraguay bekomen waren (32).

Iedere kapelhoeve had een grote hut voor de godsdienstoefeningen, daarnaast hutten voor Katechisten, stallen voor varkens, geiten, schapen, kippen en eenden, een schuur voor oogst en alaaam. Elke hoeve had drie katechisten, gewoonlijk twee uit Opper- en één uit Lager-Kongo. Zij gaven godsdienstonderricht in de omliggende dorpen. Tegen de middag waren ze terug, bereidden hun eten, ruimden op en bebouwden een stuk grond, plantten bananen en verzorgden het vee voor zover dit enige verzorging nodig had. Gedurende de heetste uren van de dag, minder geschikt voor handenarbeid, studeerden ze hun godsdienstlessen. 's Avonds brachten ze de kudden binnen en hielden met hun naaste geburen godsdienstoefeningen. De uitgaven werden scherp gecontroleerd. Iedere zaterdag kwamen de katechisten naar Kisantu waar ze onderricht ontvingen en waar ze 's zondags de goddelijke diensten bijwoonden.



P. VAN HENCXTHOVEN wilde echter verder gaan. In plaats van de weeskinderen uit de schoolkolonie wilde hij de kinderen uit de dorpen zelf aantrekken. Ook zocht hij tussen katechisten en meisjes uit de streek huwelijken tot stand te brengen. De rekrutering van nieuwe kolonisten en hun vorming werden steeds verbeterd. De bedoeling was de kinderen aan de invloed van het heidense milieu te onttrekken:

Voulant, avant tout, les soustraire à l'influence du milieu païen, le P. VAN HENCXTHOVEN stipula avec les chefs que leur séjour à la ferme-chapelle ne durerait pas moins de deux à trois ans. Pendant ce temps, ils vivraient de leur travail et des secours fournis par la mission (33).

Voor de kinderen die uit de dorpen kwamen werd een kleine vergoeding aangeboden, een stuk stof of enig ander geschenk. Voor de meisjes werd de tegenwaarde van de bruidschat aangeboden. Zogauw de nieuwe kolonisten voor zichzelf konden instaan leefden zij van de opbrengst van de hoeve en verkochten de overschotten. Slechts een tiende van de opbrengst van het kleinvee ging naar de centrale missiepost. Eens gehuwd mochten zij terug naar hun dorp maar men raadde hen aan zelf een nieuwe nederzetting te stichten die de kern zou worden voor een later christelijk dorp. Men wilde de jonge catechumenen isoleren uit hun milieu om ze aan alle heidense invloed te onttrekken (34). De terugkeer naar het dorp werd hun dus afgeraden. Gingen ze naar een bestaande kapelhoeve dan was het gevaar niet ondenkbaar dat er conflicten zouden rijzen met de aldaar gevestigde kapita. Dus een nieuwe groep stichten was de beste oplossing (35). Rond 1901 bestonden er 183 zulke stichtingen. Wanneer het systeem later werd aangeklaagd, werd er meermaals gezinspeeld op een „nieuw Paraguay” (36).

Deze methode om christenen te groeperen zodat christelijke gemeenschappen konden ontluiken bleek een steeds terugkerend werkmodel, alhoewel niet het enige, te zijn geweest. Het was natuurlijk niet mogelijk het model overal op dezelfde wijze toe te passen. Dit hing in grote mate af van de politieke situatie die heerste in het land waar de missionering plaatsvond. In het begin van hun missionering op Kongolees grondgebied konden de Witte Paters er eenvoudig niet aan denken zo iets als kapelhoeven op te richten. Mgr ROELENS stond eerder afwijzend tegenover deze apostolaatsmethode. Scheutisten en Premonstratenzers pasten ze toe in gemilderde vorm. In zekere zin echter waren de meeste centrale missies een soort kapelhoeve waar vele inboorlingen een vorm van bestaan en een zekere bevrijding en bescherming vonden (37). In die tijd werd op de meeste

plaatsen, vooral in Afrika en in andere koloniale gebieden, christianiëring en europeanisering nog ongeveer gelijkgesteld.

Het grote succes van P. LIEVENS had andere oorzaken maar ook bij hem vinden wij enigszins de bekommernis om hele dorpen ineens christen te maken. Zijn beslissing om ten slotte alleen nog ganse dorpen in de kerk op te nemen kan als een variëteit van de methode der reducties beschouwd worden. Zoals men weet had hij zich van in het begin van zijn apostolaat ingezet voor de verdediging van de autochtonen tegen de onwettige eisen van landeigenaars en pachtheren. De oorspronkelijke bewoners van de streek, de Moenda's, later vervoegd en ten slotte naar het Oosten verdrongen door de Oraons, waren ten gevolge van allerlei historische omstandigheden, schatplichtig geworden aan hun eigen rja's en, vooral, aan vreemden die niet alleen pachtrechten maar ook in vele gevallen de eigendom van de bebouwbare gronden hadden weten te verwerven. Het werd een hopeloos gevecht voor de onontwikkelde autochtonen die zich slechts konden beroepen op hun mondelinge overleveringen, terwijl de vreemde heren ervoor zorgden geschreven documenten in handen te hebben. P. LIEVENS doorzag dit systeem en nam aan de Moenda's en Oraons op hun rechten te wijzen en hun rechtsgedingen in te leiden en te steunen zolang ze binnen de perken der wettelijkheid bleven. „De verdediging der landlieden in rente- en arbeidszaken” scheen de meest geschikte weg om de oorspronkelijke bevolking niet alleen voor de missionaris maar ook voor het geloof te winnen. Dit zou een stroming naar gerechtelijke bescherming doen ontstaan en P. LIEVENS zou trachten die stroming op te vangen en naar de kerk te leiden (38). P. LIEVENS ontplooidde hierbij een bovenmenselijke activiteit. Toen hij zich in Torpa vestigde geraakte de bekeringsbeweging als in een stroomversnelling. Van toen af aanvaardde hij nog slechts ganse dorpen. „Als ge niet allen komt, allen tot den laatsten man, neem ik niemand op”.

De bekeringsgezinden gingen dan propaganda maken in hunne dorpsvergaderingen; ze brachten de achterblijvers bij de pater, en het hele dorp werd gezamenlijk christen. Zoo bleven eensgezindheid en vrede gehandhaafd in de dorpen. Waar echter slechts een deel van het dorp het geloof aanvaardde, daar werden de heidenen bondgenooten van den landheer, en voor geld waren ze steeds bereid tegen de christenen valsche getuigenissen in te brengen (39).

De missionaris wilde zich echter nooit inlaten met de onafhankelijkheidsdromen van de Moenda's. Hij hield zich nauwgezet binnen de grenzen van de bestaande rechtsorde. En dan nog ligt het voor de hand dat niet allen, zelfs niet alle ordebroeders, akkoord gingen met de aangewende methode (40).

Er was hier natuurlijk geen spraak van enige voogdij in politieke zin of zelfs van economische hervormingen. In die zin hadden de christelijke dorpen van Chota-Nagpur slechts een vage gelijkenis met de klassieke reducties. De eerste reden van hun bestaan scheen niet het gevaar te zijn dat traditionele instellingen voor hun geloof betekenden. Het gevaar lag op een ander vlak. Toch was het resultaat gelijkaardig: de christenen vormden hun eigen, min of meer gesloten gemeenschappen.

Onder de titel *Les réductions catholiques du pays des Ordos* publiceerde J. VAN HECKEN C.C.M. een goed gedocumenteerde studie over de missiemethoden door de paters van Scheut aangewend in hun eerste missiegebied: het vicariaat Mongolië (41). Het deel van Binnen-Mongolië bewoond door de Ordos, ligt in de bocht van de gele stroom, ten noorden van de grote muur. Het land bestaat uit een hoogvlakte die een woestijn vormt bestaande uit zich verplaatsende zandduinen, een bergketen en een steenachtige onvruchtbare vlakte. Het Zuiden en het Zuid-Westen bestaat voor een deel uit duinen begroeid met struiken rond lager gelegen vlakten waar een soliede grassoort tiert. Rond 1470 werd de streek bezet door Mongoolse nomaden die de Chinezen verjoegen. In 1645 onderwierp een Mongoolse heerser zich aan de Mandchoe-dynastie. Mongoolse rovers overvielen de Chinese nederzettingen zodat de Chinezen de vervallen grote muur herbouwden. De Chinezen, op hun beurt, keken met begeerige blikken naar de immense, weinig bewoonde vlakten van de Ordos. Het werd een lange taaie geschiedenis van Chinese penetratie. Chinese kolonisten, legaal of illegaal het land binnengekomen, werden op de voet gevolgd door handelaars die kleine nederzettingen stichtten. Ze gaven de Mongolen graag krediet en lieten zich later betalen met stukken grond, liever dan met geld. De Moslim-revolutie die Shensi teisterde in 1862 dreef nieuwe kolonialisten naar het land der Ordos maar in 1868 sloeg de brand der revolutie over naar datzelfde land en zette het gedurende drie jaar te vuur en te zwaard. Mongolen zowel als Chinezen werden vermoord. Versterkte hoeven bleek het enige afdoende verweermiddel.

In 1874 kwamen de eerste Scheutisten aan. Ze begonnen hun apostolaat onder de overlevende Mongolen voor wie ze weilanden pachtten. Ook Chinezen werden door die terreinen aangetrokken. De braakliggende gronden, praktisch niet bewoond, boden een toevlucht voor de Chinezen uit de overbevolkte naburige Chinese provincie. Weldra zagen de Belgische missionarissen in dat hier mogelijkheden lagen voor hun apostolaat. De kwestie was genoeg land te verwerven, hetzij als vergoeding voor geleden schade bij opstanden of onder

aanvallen van onafhankelijk opererende krijgsheren, hetzij door wettelijke aankoop of pacht. Op deze landerijen zouden dan bekeringsgezinde Chinezen gevestigd worden. Dit was een grote opdracht zelfs voor de geniale Mgr BERMIJN (1853-1915). Na twintig jaar inspanningen waren de katholieke reducties in het Zuiden nauwelijks van de grond gekomen. Na de opstand der Mongolen in 1900, waarbij één priester en tien leken het leven lieten, schoot er nog slechts één missie over. Na het vredesverdrag tussen de geallieerden en Peking werd een overeenkomst gesloten tussen afgevaardigden van de Mongolen, van het keizerlijk hof en de missionarissen. De aangerichte schade zou vergoed worden. Dit ging vergezeld van een nieuwe beweging tot ontginning van de braakliggende gronden. De missionarissen kregen als schadevergoeding braakliggende terreinen om er arme Chinezen te vestigen. Nieuwe reducties werden opgericht. Het spreekt van zelf dat dit niet zo eenvoudig was als het lijkt. Na de Boxer-opstand kwam de inmenging van militaire leiders en soldaten-kolonisten. Later kwam de vloed van vluchtelingen gedurende het Chinees-Japanse conflict.

Opnieuw werden op 25 september van hetzelfde jaar (of: ± 1900) twee christen dorpen verwoest en tachtig christenen vermoord. In 1902 werden beide dorpen herbouwd en uitgebreid. Niettegenstaande tegenslagen en rampen waren er in 1948 57 dorpen uitsluitend door christenen bewoond met ongeveer 50 000 inwoners. Reeds in 1880 had een Chinese priester de methode van de Belgische missionarissen overgenomen en stichtte een bloeiende reductie die in 1895 reeds 800 christenen telde en weldra uitzwermden om nieuwe stichtingen te vestigen. Het is onmogelijk in dit korte bestek ook slechts bij benadering een inzicht te geven in de reële geschiedenis van deze vorm van missionering. Hoeveel kapitaal, vooral menselijk kapitaal, erin geïnvesteerd werd is moeilijk te overzien.

De gebruikte techniek kan als volgt geresumeerd worden. Eerst moesten op wettelijke basis terreinen aangeworven worden. Dan werd door de missionaris, geholpen door inlandse raadgevers, het terrein grondig onderzocht om te zien waar klei en water en brandstof in voldoende mate aanwezig waren. Naargelang de uitslag van dit onderzoek werd de plaats voor de te bouwen missie gekozen. De eerste gebouwen werden opgetrokken in stampaarde of woonplaatsen werden ingericht in de flank der bergen. De missionaris zorgde voor woongelegenheid, uitrusting en eerste installatiekosten. Molenstenen moesten soms op ossenkarren over een afstand van 15 à 20 dagreizen gehaald worden. Waterputten moesten vaak tot op grote diepte gegraven worden. Na twee of drie jaar pas kon er gedacht worden aan wat

men een residentie noemde. Ook voor de ongehuwde vrouwen die zich aan het onderwijs wijdde en van wie sommigen later zusters werden, moest een woongelegenheden gebouwd worden. Sommige stichtingen werden geheel of gedeeltelijk gefinancierd door weldoers in België die dan de eretitel van stichters ontvingen.

Sociaal-economisch gezien was de inplanting van de groep, het ontginnen van de grond, het verlichten van de ellende in geval van hongersnood, van droogte of andere rampen, administratie en aanpassing aan de lokale omstandigheden, de grootste taak van de missionaris. De immigranten kwamen slechts nadat de eerste meest noodzakelijke ontginningswerken voltooid waren. Eerst kwamen een paar families van een reeds bestaande reductie. Dan kwamen de nieuwelingen, in groep, per familie of alleen als ze te arm waren om met hun familie te komen. In dat geval zond de missionaris een karavaan kamelen om de achterblijvers op te halen met heel hun schamel bezit. Het betrof afstanden van zes à zeven dagreizen. Vanaf 1906 organiseerden de missionarissen karavanen voor immigranten. Elke familie kreeg een ossenkar, levensmiddelen en voeder voor de dieren voor de duur van de reis. Dit werden echte expedities die tot twintig dagen in beslag konden nemen en onder leiding stonden van een missionaris. Eens geïnstalleerd kregen de nieuwkomers voldoende uitrusting om te leven en het hun aangeduide veld te ontginnen: ossen, ploeg, alaam, kortom de immigrant werd wat wij zouden noemen een keuterboer. Er bestond een soort contract tussen de missionaris en pachters en alles werd in rekenboeken bijgehouden.

Om terreinen voor de landbouw te winnen was het nodig besproeiingskanalen aan te leggen en zorgvuldig te onderhouden. Dit bracht speciale moeilijkheden mee. Het net van kanalen dat de vier districten van Hou-t'ao doorkruiste bereikte in 1925 een totale lengte van 734,4 km, hadden een inhoud van 1 933 563 m<sup>3</sup> en hadden toen al 489 407 dollars gekost. Op dat ogenblik werd alles gewoon aangeslagen door een Chinese generaal.

De laatste bedoeling van deze gigantische inspanning was de verspreiding van het christendom. Weeshuizen werden van in het begin opgericht. Vooral voor meisjes, al of niet wees geworden, waren deze instellingen nodig. Daar groeiden de eerste helpsters voor de missie op; daar ontstonden een aantal religieuze roepingen. Lagere en middelbare scholen werden gebouwd en naar Chinees model ingericht.

Dit alles gebeurde onder de voortdurende bedreiging van epidemieën, overstromingen of droogten en vooral van zwervende bandietenbenden. „L'histoire du banditisme dans ces contrées ferait l'objet

d'un gros volume'', zegt VAN HECKEN (42). En om de hele bedoeling te resumeren kunnen we dezelfde auteur opnieuw citeren:

Mais seule une longue pratique du catholicisme dans le cercle fermé de la réduction les transformera en hommes de foi et de pratique religieuse fervente (43).

Op 23 januari 1889 trokken acht Belgische Kapucijnen naar Punjab en op 25 november volgde een tweede karavaan. Hun eerste zielzorg betrof Europese en Euraziatische katholieken. De eerste missieposten ontstonden echter ook al in 1889. Gebrek aan financiële middelen deden de eerste stichtingen mislukken. Toch hielden de missionarissen vol. Toen in West-Punjab het goevernement grote domeinen begon te ontginnen ontstonden er dicht bevolkte nederzettingen. De Kapucijnen stichtten toen in dezelfde streek landbouwkolonies. De tot dan toe bekeerde inlanders zagen de missionaris slechts zelden en leefden tussen de aanhangers van andere godsdiensten. Men zou homogeen katholieke groepen vormen, elk met een pastoor, met kerk en school. Dit was mogelijk door de paria's, de onaanraakbaren, hun eigen grond te bezorgen. Een eerste gebied van 64 hektaren werd aangekocht. Daarop werden enkele families geïnstalleerd. „En 1896 un nouvel achat de 194 hectares venait agrandir la réduction'' (44). In 1900 werd reeds een tweede reductie gesticht. De derde, Francisabad, ontstond in 1907. Een vijftigtal jonge huishoudens, afkomstig uit de eerste weeshuizen der eerste landbouwkolonie, werden er op het terrein van 400 hectaren geïnstalleerd. Hier, zoals in de tweede reductie, werd de grond door het gouvernement aan de kolonisten verhuurd met de mogelijkheid op korte termijn hun eigen lapje grond te verwerven. In 1914 volgden nog twee reducties. Daar werden de „Indische Zusters Franciscanessen'' gesticht. De methode werd zelfs door sommige Indiërs geprezen als uiterst geschikt om de economische en morele toestand der lagere klassen te verbeteren (55).

Het werkmodel der reducties was, zoals reeds gezegd, niet de enige methode door de missies aangewend. Op vele plaatsen lieten de politieke of sociaal-economische toestanden eenvoudig niet toe uitgestrekte terreinen te verkrijgen en groepen mensen te vormen en te verplaatsen. Ook was iedereen het niet eens met genoemde methode. In het vroegere Kongo leidde de oprichting der kapelhoeven tot conflicten met de Staat. Zelfs in Mongolië werd niet overal het werkmodel van de reducties gevolgd. In 1914 volgde P.J. FEERAERT (1876-1947) de methode „dite de prêtres, d'aumônes et de procès''. Hij en zijn opvolgers stichtten 18 missies in het zuiden van het land der Ordos (46). Alhoewel de reducties mettertijd haarden werden van diep godsdienstig leven, veelal de eerste inlandse priesters en religieuzen en eventueel martelaren opleverden, toch zagen de missiona-

rissen zelf ook de beperkingen. Materieel stelde de methode ontzettend zware eisen aan de verantwoordelijke missionaris. Ze bracht ook mee dat men over het algemeen slechts de armste, de meest berooide en de minst invloedrijke mensen bereikte. Ook kweekte men zonder het te willen een geest van afzondering en bekrompenheid.

Tegenover de methode der reducties opteerden andere missionarissen voor een andere methode: het model van de zuurdesem in de massa, de trage penetratie van de bestaande maatschappij met de geest van het evangelie, maar dat gebeurde dan meestal nog in de vormen waarin het Westen de evangelische boodschap had opgevangen en verwoord. Termen als acculturatie en adaptatie zijn van tamelijk recente oorsprong. Het probleem van de vertaling van de evangelische boodschap in termen van niet-Westerse culturen dringt zich weliswaar meer en meer op aan het christelijk bewustzijn, maar ontvouwt terzelfdertijd zijn enorme complexiteit.

## 5.

Reeds in 1695 vaardigde de Congregatie voor de Voortplanting des Geloofs een document uit, gericht tot de eerste apostolische vicarissen, waarin men de volgende passus kan lezen:

*Ne mettez aucun zèle, n'avancez aucun argument pour convaincre les peuples de changer leurs rites, leurs coutumes et les mœurs, à moins qu'elles ne soient évidemment contraires à la religion et à la morale. Quoi de plus absurde que de transporter chez les Chinois la France, l'Espagne, l'Italie ou quelque autre pays d'Europe?*

Het document zegt verder dat het geloof alle eerbiedwaardige riten en gebruiken wil bewaren en beschermen, omdat het in de natuur van de mens ligt de tradities van zijn land te eren en te beminnen. De grootste bron van afkeer en haat is juist de wil de tradities van een land te veranderen, vooral diegene die zover teruggaan als de ouden zich herinneren. Men zal de gebruiken dus niet vergelijken met die van Europa, men zal zich aanpassen en bewonderen en loven wat lof verdient. Men zal het minder goede niet roemen om te vleien maar ook niet veroordelen, ten minste niet met overhaasting (47). Het bleef een eenzaam document en men kan niet zeggen dat de voorschriften erin vervat overal met dezelfde ijver werden opgevolgd. Overal nochtans trachtte men in de mate van het mogelijke een inlandse geestelijkheid op te richten. Men moet echter in het oog houden dat deze instructies gericht waren tot de drie eerste apostolische vicarissen bij hun vertrek naar Indochina. China was reeds

lang een immens missieveld geweest. De ritenstrijd was nog lang niet gedaan. Vanaf het begin van de moderne missionering waren er twistvragen omtrent de te volgen methode, omtrent de intellectuele mogelijkheden der nieuw ontdekte volkeren, omtrent de zeden en al of niet religieuze gebruiken die men er aantrof. Vooral toen de missionering van Zwart-Afrika en Oceanië op grote schaal werd aangevat waren de ideeën van de negentiende eeuwse antropologen al in volle ontwikkeling. Het culturele evolutionisme had zijn wortels voor een goed deel in vroegere reisbeschrijvingen en mythische verhalen over vreemde, nog onbekende landen. Dat West-Europa aan de spits stond van de zich ontwikkelende menselijke beschaving leek vrijwel algemeen aanvaard.

In die traditionele context moeten we de verschillende pogingen zien om de methode der reducties op vernieuwde, aangepaste en wijdere schaal te gebruiken. Sommige critici hebben de vroegste reducties in verband willen brengen met de utopieën van de Dominicaan CAMPANELLA in zijn *La Cité du Soleil*. Een rechtstreeks verband is zeker moeilijk zo niet onmogelijk aan te duiden (48). Als men toch aan een zekere ideologische beïnvloeding wil vasthouden moet men het probleem in een veel ruimer kader bekijken. De *Civitas Dei* van St-Augustinus gaf aanleiding tot christelijke en minder christelijke utopieën. Het was een oeroude droom. Reeds de Stoïci beschouwden zich als burgers van wereld en universum: „Le sage se veut donc solidaire d'un ordre infiniment plus vaste que la société au sein de laquelle il est né” (49). Dit utopisch universalisme werd natuurlijk nooit in een sociaal-culturele of zelfs politieke werkelijkheid vertaald. Sinds de tweede wereldoorlog kreeg het universalisme nieuwe impulsen. De naweeën van de oorlog legden de diepere oorzaken bloot van de verwarringen waaraan de wereld laboreerde: de klassenmaatschappij werd verantwoordelijk gesteld voor de honger in de wereld, het Westers socio-economisch model werd in vraag gesteld. Het dogmatisch immobilisme van Kerk en Christendom werd aangevallen. Het tweede Vaticaanse concilie trachtte de nieuwe stellingnamen te verzoenen en de verwachte vernieuwing in vaste banen te leiden. In hoeverre het daarin geslaagd is zal nog moeten blijken.

De zgn. mutatie die onze wereld en de mens die hem bewoont doormaken heeft een diepe weerslag op de missie. Dit blijkt al sinds de eerste wereldoorlog en komt tot uiting in vier beroemde teksten. De eerste is de encycliek *Maximum Illud* van BENEDICTUS XV van 30 november 1919 die de bestaande missie-instituten nieuw leven wilde inblazen en die vooral de vorming van de inlandse clerus bena-



drukte. De inlandse clerus moet zo spoedig mogelijk de leiding van de lokale kerken op zich nemen. Daartoe moeten de missionarissen opgeleid worden, daarom zullen ze zich moeten onthouden van alle ambitie om hun eigen natie in het vreemde land te dienen. PIUS XI publiceerde op 28 februari 1926 de encycliek *Rerum Ecclesiae*. Hij legde nogmaals de nadruk op de vorming van de inlandse clerus en de opleiding van catechisten. De volgende tekst die de missionering sterk ging beïnvloeden is de encycliek *Evangelii Praecones* van PIUS XII op 2 juni 1951. De Kerk werd vooral in haar universaliteit voorgesteld en de supra-nationale dimensie van de evangelische boodschap werd sterk benadrukt. De paus stelde diplomatieke betrekkingen in met niet-katholieke landen als China, Indië, Indonesië, Liberia, Pakistan, Japan en Ethiopië. Het missieland moet het tweede vaderland worden van de missionaris en een inlandse hiërarchie moet zo vlug mogelijk opgericht worden. Dit alles wordt nog eens onderlijnd in *Princeps pastorum* van JOHANNES XXIII op 28 november 1959 (50).

Een idee van solidariteit met de autochtone bevolking, inzicht in hun problemen en inzet voor hun politiek-economische bevrijding worden meer en meer de kenmerken van de moderne missie. Caritatieve werken als onderwijs, ziekenzorg, sociale actie waren altijd een hoofdbekommernis van de buitenlandse missies, zoals ze een integrerend deel waren geweest van de christianisering van Europa. Toch was het een feit dat missie en kolonisatie al te vaak door mekaar liepen wat aanleiding gaf, vooral in tijden van crisis, tot allerhande misverstanden en verkeerde interpretaties.

Daartegen werd dan vooral sinds de twintiger jaren gereageerd. Vooral Vaticaan II drong nogmaals aan om de missie te ontkoppelen van het Westerse religieuze patroon om het geloof uit te drukken in de culturele taal van het land waar de geloofsverkondiging plaatsvond (51). Het is duidelijk dat de toestanden heel anders lagen in Zuid-Amerika dan bijv. in Centraal-Afrika of in het verre Oosten. Op het vlak van de theologische bespiegeling liggen de beginselen niet zo onduidelijk. Op het vlak van de praxis is het een heel andere zaak om de zo verschillende culturen allen op evenwaardige wijze aan het woord te laten komen (52). Zelfs al aanvaard men met Mgr THILS een structurele éénheid van het godsdienstig fenomeen als zodanig en is men bereid tot een universele dialoog dan nog zullen de aspiraties naar een universeel wereldbeeld en een gemeenschappelijke praxis niet verwezenlijkt zijn. De auteur citeert M. ELIADE:

...(qui) est convaincu que dans chaque phénomène religieux, quelle que soit la marque historique qu'il porte, il est possible de montrer l'existence d'une même

structure essentielle. Chaque symbole religieux considéré en lui-même est l'expression de la conscience que l'homme possède d'une situation-limite, c'est-à-dire d'une situation que l'homme découvre quand il devient conscient de sa situation dans l'univers (54).

Het koloniaal getinte paternalisme geraakte in diskrediet. Het antropologisch relativisme is meer een Westers produkt dan een door primitieve cultuurmensen ervaren werkelijkheid. Toch hebben de nieuwe politieke verhoudingen, de nieuwe cultuur-filosofische inzichten de missie sterk beïnvloed (55). Er bestaat een uitgebreide literatuur in verband met deze gewijzigde perspectieven (56). Vooral kwam in de aandacht het probleem van de ontwikkelingshulp. Voor sommigen bleek zelfs het politiek engagement onontbeerlijk (57). Daaruit groeide, vooral in Zuid-Amerika, de bevrijdingstheologie.

In België kwamen de nieuwe opvattingen aan het licht in de ruimere inzet van leken in de verschillende activiteiten die op een of andere wijze te maken hebben met ontwikkelingshulp. Wij moeten ons beperken tot twee voorbeelden van in België ontstane en georganiseerde groepen die in de nieuwe geest in verschillende ontwikkelingslanden werkzaam zijn.

In het kader van de enorme actie die P. WERENFRIED VAN STRAATEN ontplooidde om de zgn. „Ostvertriebenen” te helpen ontstond de Bouworde. Uit Oostpriesterhulp ontstond een werkgemeenschap die, ten minste tijdelijk, zich wilde inzetten om de woningnood voor de vluchtelingen te lenigen. Het begin der bouworde ligt in 1953. De bedoeling was uit de groepen jonge Vlaamse en Waalse vrijwilligers een religieuze kern te vormen die zich tot een seculier instituut zou ontwikkelen. Reeds in 1953 werd een soort regel uitgeprobeerd. In 1956 werd een groep permanente bouwgezellen opgericht die de kern vormden van de *Pia Unio*, het SIBO, het seculier instituut van de Bouworde (58). In 1957 begon de Internationale Bouworde (IBO) haar activiteiten in de ontwikkelingslanden. De in 1958 opgerichte groep van de langerblijvende bouwgezellen was tot in 1970 een internationale gemeenschap. Daarna werden die groepen per land georganiseerd. Nu bestaan er groepen van langerblijvende bouwgezellen in België en Frankrijk. In 1962 kreeg de IBO rechts-persoonlijkheid als internationale organisatie met secretariaat in Heverlee/België en sinds 1967 beschikkend over een internationaal vormingscentrum in Heusden.

De kern en ruggegraat van de IBO zijn de permanente bouwgezellen:

Zij vormen een gemeenschap van katholieke mannelijke leken, die, door een driedovoudige gelofte aan God gewijd, als bouwgezellen midden in de wereld willen leven.

Deze elementen vormen de grondslag van hun leven. Bij voorkeur willen zij werken in de noodgebieden van de wereld, om er Christus als bron van geluk te brengen.

Intussen evolueerden de ideeën die aan het bouworde-experiment ten grondslag lagen naar een opvatting van ontwikkelingssamenwerking die meer en meer aanleunt bij het pluriforme verzet tegen alle vormen van verdrukking: de inspiratie en de draagkracht moet de bevrijding van de onderdrukten zijn. Als karakteristieken van het engagement worden opgegeven: solidariteit met de onderdrukten en een kritische houding tegenover de bestaande structuren. Uit deze bekommernissen ontstond het Coopibo, met de officiële naam: ontwikkelingssamenwerking IBO. Het is een internationale vereniging naar Belgisch recht, opgericht in 1976. De statuten werden gepubliceerd in de Bijlage tot het *Belgisch Staatsblad* van 23 juni 1977, gewijzigd in 1979 en van een huishoudelijk reglement voorzien. De bouworde, het SIBO en Coopibo ontwikkelden zich verder langs gelijklopende lijnen en schijnen hun definitieve vorm nog te zoeken. Intussen werden echter reeds heel wat projecten zowel in Europa als in ontwikkelingslanden uitgevoerd.

Een tweede voorbeeld van lekenactie en ontwikkelingshulp willen wij nog even voorstellen. Pater Vincent LEBBE, in 1901 naar China vertrokken was zeker een ongewone persoonlijkheid. Heel wat toestanden in de missie ergerden hem en, heel in het bijzonder, de bijna verticale verhoudingen tussen Europeanen en Chinezen. Door aanleg en temperament — geboren te Gent uit Vlaamse, Franse en Engelse voorouders — was hij non-conformist. Hij werd Lazarist en trok als missionaris naar China. Hij ontwikkelde in zijn houding, zijn apostolaat, zijn actie het zelfgekozen program: Chinees met de Chinezen. Mgr CONSTANTINI getuigde van hem in 1949:

Après un an de Chine, il formulait clairement sa pensée: souvenirs-nous toujours que si notre doctrine est éternelle, elle vit dans le temps, qu'elle n'est catholique que parce qu'elle n'est liée à aucune nation et à aucun espace... Si je voulais rester Européen, je serais un cadavre... (60).

Het is duidelijk dat hij niet door allen werd aanvaard voor wat hij was.

Geïnspireerd door LEBBE stichtte Abbé BOLLAND de *Societas Auxiliorum Missionum* (erkend door Mgr KERKHOF op 1 juni 1939). De leden van de Sociëteit wilden geen kerkelijk territorium om er hun eigen missies te vestigen, maar wilden zich ter beschikking stellen van de inlandse bisschoppen door zich in hun bisdom te laten incardineren.

Uit de ontmoeting van Abbé BOLLAND en Juffrouw Yvonne PONCELET ontstond een vrouwelijke groepering: *Les Auxiliaires*

*laïques des Missions*. Er waren intussen andere leken groepen ontstaan uit de katholieke actie, o.a. *Ad Lucem* in Frankrijk, *De Graal* in Holland, het *Institut séculier d'aide missionnaire* in Freiburg (Zwitserland) e.a. (61). In België zijn dergelijke organismen meestal aangesloten bij *Iteco* (62). Het ontstaan echter van de *Auxiliaires* ligt op het snijpunt van twee stromingen die de hedendaagse Kerk bewegen: de vernieuwing van het missieapostolaat en de invloed van georganiseerde katholieke actie. In 1935 greep de eerste ontmoeting plaats tussen Jw. PONCELET en Abbé BOLLAND. Ze vatten het plan op een groepering te stichten van vrouwelijke jonge leken die bereid zouden zijn zich ten dienste te stellen van de verschillende diocesen in de missielanden. Na enkele jaren zoeken en tasten legden de eerste Lekenhelpsters hun geloften af in juni 1939, met de zegen en in het bijzijn van Mgr KERKHOF. De tweede wereldoorlog verplichtte hen in Europa te blijven. Het werd een tijd van plaatselijke hulpverlening, van bezinning en van opname van nieuwe leden. In 1946 vertrokken de eerste ploegen: twee naar het toenmalige Belgisch-Kongo en twee naar China, het land waarmee ze zich van in het begin verwant voelden langs Abbé BOLLAND en Pater LEBBE. Vlug kreeg de sociëteit haar internationaal karakter door de toetreding van buitenlandse leden. Op 25 januari 1947 ontving het genootschap de eerste officiële goedkeuring van Kardinaal VAN ROEY. Van dan af kenden de lekenhelpsters een vlugge uitbreiding. In 1949 namen ze opdrachten aan in sommige kerkprovincies van de Oosterse Kerk. In hetzelfde jaar viel de eerste lekenhelpster in Nankin, neergeschoten door een onbekende om even onbekende redenen. Ook uit het Verre Oosten boden kandidaten zich aan. Tussen 1950 en 1951 werden de eerste centra voor de opvang van Afrikaanse en Aziatische studenten in Amerika en Canada opgericht. In 1954 vertrok een eerste medische groep naar Indië en twee groepen naar Vietnam. Yvonne PONCELET kwam om in een vliegtuigramp in Italië in 1955 en hetzelfde jaar overleed de medestichter Abbé BOLLAND. Op dat ogenblik telde de sociëteit zeventig leden die hun geloften hadden afgelegd terwijl een honderdtal nieuwe leden in opleiding waren. Dit maakte dat een jaar later een eerste algemene raad werd gehouden om een nieuwe bestuursraad te kiezen en om de statuten aan een nieuw onderzoek te onderwerpen na de voorbije tienjarige proeftijd. In 1960 bevonden zich 35 groepen, in totaal 140 Lekenhelpsters tellende, in dienst van de Kerk: 12 in Afrika, 4 in het Nabije Oosten, 3 in Indië, 5 in het verre Oosten, 4 in Internationale centra, 3 in dienst van de vormingscentra en 3 groepen hielden zich bezig met de algemene diensten van administratie en beheer in België. Ten slotte was er de

groep die het algemeen bestuur waarnam. In 1957 bevestigde de Congregatie van de Voortplanting des Geloofs de goedkeuring door Mgr VAN ROEY in 1947 gegeven. De naam van de sociëteit werd: *Auxiliaires Féminines Internationales*. De kern van hun verbintenis was de dienst aan de missionerende kerk. Dit onderstelde de totale overgave van hun persoon, hun werk, hun leven aan God, een volledige en permanente beschikbaarheid, gehoorzaamheid aan de verantwoordelijke van de sociëteit en een oprechte onderwerping aan de gezagdragers der Kerk. Daarop was de drie jaar durende vorming gericht.

Zoals we het zagen gebeuren in de Bouworde, grepen ook hier de laatste jaren sommige verschuivingen plaats. Door de wereldwijde contacten in ontwikkelingslanden en landen met zeer verschillende culturen, door innerlijke spanningen die de laatste jaren aan het licht kwamen en door de internationale ontwikkelingen, ontstonden ook hier niet geringe spanningen. De oorspronkelijke verbintenis werd in haar concrete toepassing meer dan eens aan een zware test onderworpen. Hoever moest men in sommige landen gaan met zijn persoonlijke inzet? Kon men zijn verzet tegen bepaalde dominerende politieke machten ook handhaven tegen vertegenwoordigers van de lokale kerk? Kon getrouwheid aan het gekozen ideaal soms ongetrouwheid eisen tegenover feitelijke vormen van gezag? Sloot dit ook politieke stellingname in? Kon een groep of een operationele eenheid de leden verplichten tot bepaalde verbintenissen op politiek en/of sociaal-economisch vlak? Of zouden de leden op dat niveau hun vrijheid bewaren maar zich openstellen voor een dialectiek die de oorspronkelijke, theoretische standpunten voortdurend aan de praxis zou toetsen en, eventueel herinterpreteren?

De laatste stelling schijnt, niet zonder moeite, bij de besluitvorming van de algemene vergadering van 1976 te hebben doorgewogen. Sommige ontwikkelingen, bijv. het aanvaarden van individuele leden zonder volledig engagement, werden afgeremd. Drie fundamentele krachtlijnen werden vastgelegd: de grondslag van de sociëteit blijft het geloof in Christus; de groep schakelt zich in om positief deel te nemen aan de bevrijdingsbeweging die onze huidige wereld kenmerkt; de groep wil de universaliteit als een levende kracht ervaren door een totale openheid tegenover andere culturen.

Een zekere herbronning scheen op de laatste algemene vergadering in 1980 aan het licht te treden. Deze wil erin slagen de nieuwe inzichten met de oorspronkelijke bedoeling harmonieus te integreren. De 220 leden die de sociëteit tegenwoordig telt geven in alle geval blijk van een vernieuwde bezieling (63).

De laatste regels bevatten een verre echo van de problemen die de meeste missieinstituten in de huidige context onder ogen moeten zien. Daarop kunnen we echter niet ingaan.

22 oktober 1980

NOTA'S

P.N. Een uitgebreide opgave van bio-bibliografische werken, van cartografische bronnen vindt men in: Dr Alph. MULDER, *Missiegeschiedenis*, Antwerpen, 1957. Ook de algemene geschiedkundige werken over de missies worden daar vermeld. De hierna volgende verwijzingen gelden uitsluitend de door ons geraadpleegde werken.

- [1] Benjamin DE TROEYER, O.F.M., *Bio-Bibliographia Franciscana Neerlandica saeculi XVI, I pars biographica*, 1969, p. 75-83;  
*Idem*, *Bio-Bibliographia Franciscana Neerlandica ante saeculum XVI, I pars biographica*, 1974, p. 5-14; p. 55-64.  
Voor een uitgebreide geschiedenis van de missies tot de zestiende eeuw verwijzen wij o.a. naar de „*Histoire Universelle des Missions catholiques, publiée sous la direction de Monseigneur S. DELACROIX*, tom. I. „*Les missions des Origines au XVI Siècle*, Paris (1958). Het tweede volume behandelt: *les Missions modernes (XVII et XVIII siècles)* en het derde volume bestrijkt: *Les Missions contemporaines (1800-1957)*. Het vierde volume behandelt meer algemene problemen onder de titel: *L'Eglise catholique en face du monde non chrétien*. Vooral dit werk diende als algemeen referentiekader voor onze beperkte studie. Het wordt geciteerd als *Histoire Universelle...*
- [2] Edouard de MOREAU, S.J., *Les missionnaires Belges de 1804 à 1930*, Brussel, z.j., p. 6-7; p. 149-150.
- [3] Cf. *La querelle des rites*, door E. JARRY in: *Histoire Universelle ... tome II, chapitre XV*, p. 337 vv.
- [4] Mgr S. DELACROIX, *Le Déclin des Missions Modernes*, in: *Histoire Universelle ... tome III, chapitre XVIII*, p. 363-371.
- [5] Charles MOLETTE, *De la Révolution Française à Vatican II*, in: *Mission et Missions* in: *Dictionnaire de Spiritualité, fascicules LXVIII-LXIX*, col. 1390-1404.
- [6] G. DE BERTIER DE SAUVIGNY, *De Kerk in het Tijdvak van de Restauratie (1801-1848)*, in: *Geschiedenis van de Kerk in tien delen, onder redactie van Dr L.J. ROGIER, Dr R. AUBERT, Dr M.D. KNOWLES*, deel VIII, Hilversum-Antwerpen, 1975, p. 10-12.
- [7] *Ibidem*, p. 29-38.
- [8] J. BRULS, *De Missiearbeid van 1850 tot Vaticanum II*, in: R. AUBERT, *De Kerk in de Angelsaksische wereld, Noord- en Zuid-Amerika; De Missie, Deel IX van de hoger geciteerde Geschiedenis van de Kerk in tien delen*.
- [9] Bernard DE VAULX, *Les Missions: leurs histoire, Je sais-Je crois, neuvième partie, Les problèmes du monde et de l'Eglise*, (1960), p. 81-82.
- [10] Voor de Belgische toestanden zie: E. DE MOREAU, *L'Eglise en Belgique des origines au début du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1945, p. 207 vv.; G. DE BERTIER DE SAUVIGNY, *o.c.*, p. 192-222, *passim*.
- [11] Joseph A. GRIFFIN, *The contribution of Belgium to the Catholic Church in America (1523-1857)*, The catholic University of America, *Studies in American Church History*, vol. XIII, *passim*, vooral chapter VI en volgende; E. DE MOREAU, *Les Missionnaires Belges de 1804 à 1930*, p. 9-24.
- [12] Charles MOLETTE, *o.c.*, col. 1391-1392.

- [13] V. RONDELEZ, Scheut, zo begon het..., Scheut-edities, Brussel; Alphoniana, Leuven, (1960), *passim*.
- [14] Tabel I en II werden overgenomen uit de *Elenchus Sodalium C.C.M.*, 1980, p. 108-109. Tabel III werd genomen uit de *Elenchus Defunctorum*, 1977, p. 40.
- [15] Cecile SANDRA, I.C.M., Marie-Louise DE MEESTER, The message of a life, Missionary Sisters of the Immaculate Heart of Mary, s.l., (1979), *passim*.
- [16] Tabel IV en V werden genomen uit: Directory 1979, Missionary Sisters of the Immaculate Heart of Mary (I.C.M.), p. 88-89.
- [17] E. DE MOREAU, S.J., Les Missionnaires Belges de 1804 jusqu'à nos jours, 2<sup>e</sup> édition remaniée et mise à jour par J. MASSON, S.J., Editions Universitaires 1944, p. 143-185.
- [18] Deze gegevens werden verstrekt door het Comité van de missionerende Instituten te Brussel waarvoor hier oprechte dank; cf. ook G. KOENEN, *La Belgique* in: J. BLANC, *Missions et nations Chrétiennes*, in: *Histoire Universelle...*, tome IV, p. 100-101.
- [19] D. Dr J. SCHMIDLIN, Katholische Missionsgeschichte, Missionsdruckerei, Steyl, (1924), p. 316.
- [20] Dr Alph. MULDER, Missiegeschiedenis, Antwerpen, 1957, p. 255-256; Robert RICARD, *L'Expansion Missionnaire du Portugal et de l'Espagne aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, in: *Histoire Universelle...*, tome I, chap. IX, p. 226; p. 233 vv.
- [21] SCHMIDLIN, *o.c.* p. 319-324
- [22] DE MOREAU, *o.c.*, p. 21.
- [23] *Ibidem*,
- [24] *Ibidem*, p. 23; p. 27.
- [25] Geciteerd in: E. LAVEILLE, S.J., Le Père De Smet, Apôtre des Peaux-Rouges<sup>4</sup>, Louvain, 1928, p. 147.
- [26] *Ibidem*, p. 153.
- [27] *Ibidem*, p. 155-156.
- [28] Voor de kritiek op het werk van P. DE SMET cf. LAVEILLE, *o.c.*, p. 289 vv.
- [29] K. SCHOETERS, S.J., Konflikt in Kongo, E.P. VAN HENCXTHOVEN, S.J. (1852-1906) Stichter van de Kwango-Missie en van de „Kapel-Hoeven", Brussel. z.d., p. 33-34.
- [30] *Ibidem*, p. 83.
- [31] *Ibidem*.
- [32] *Ibidem*, p. 126.
- [33] E. LAVEILLE, S.J., L'Évangile au centre de l'Afrique, Le P. VAN HENCXTHOVEN, S.J., Museum Lessianum, 1926, p. 198.
- [34] *Ibidem*, p. 199.
- [35] R.P. DE PIERPONT, *Les fermes-chapelles au point de vue économique-civilisateur*, in: Travaux du groupe d'études coloniales de l'Institut de Sociologie Solvay, 19<sup>e</sup> année, n<sup>o</sup> 5, mai 1912, p. 382-385.
- [36] LAVEILLE *o.c.*, p. 352.
- [37] cf. DE MOREAU, *o.c.*, p. 99; p. 132.
- [38] A. MARLIER, SJ. Pater Constant Lievens, Leuven, 1929; p. 111-128; p. 165-166.
- [39] *Ibidem*, p. 219.
- [40] *Ibidem*, p. 239.
- [41] Joseph VAN HECKEN, C.I.C.M., Les Réductions Catholiques du Pays des Ordos, Une méthode d'apostolat des missionnaires de Scheut, Schöneck/Berkenried (Suisse), 1957; de studie werd vooraf gepubliceerd in: *Neue Zeitschrift für Missionswissenschaft/Nouvelle Revue de science missionnaire*, XI, 1955, p. 105-121; 191-203; 266-282; XII, 1956, p. 35-45; 119-137; 199-218.
- [42] *Ibidem*, p. 87. Al het voorgaande werd geresumeerd uit de aangehaalde studie.
- [43] *Ibidem*, p. 92.
- [44] DE MOREAU, *o.c.*, 2<sup>e</sup> édition remaniée et mise à jour par J. MASSON, p. 236-239.
- [46] VAN HECKEN, *o.c.*, p. 90, nota 106.

- [47] Bernard JACQUELINE, in: *Mission et Missions*, III 17<sup>e</sup> siècle, in: *Dictionnaire de Spiritualité*, Fascicules LXVIII-LXIX, col 1386-1390.
- [48] SCHMIDLIN, *o.c.*, p. 319, cf. Noten en verwijzingen.
- [49] Etienne GILSON, *Les métamorphoses de la Cité de Dieu*, Louvain, Paris, 1952, p. 5-6 en *passim*.
- [50] René-P. MILLOT, *Missions d'aujourd'hui, Je sais-Je crois*, Paris, (1960), p. 12-24.
- [51] Dr J. SCHUETTE (Red.), *Het decreet: Over de missieactiviteit van de Kerk*, tekst en commentaar, Hilversum, 1968, p. 103.
- [52] Vgl. J. BRULS, *o.c.*, p. 201 vv.
- [53] G. THILS, *Propos et Problèmes de la théologie des religions non chrétiennes*, Tournai, 1966, p. 42-54; p. 96-102.
- [54] *Ibidem*, p. 129.
- [55] J.A. THEUWS, *L'Eglise, l'Afrique et la Mission, Au delà de l'Adaptation*, in: *Zeitschrift für Missionswissenschaft und Religionswissenschaft*, Heft 2, 1969, p. 121-156.
- [56] Cf. Card. CONSTANTINI, *Réforme des Missions au XX<sup>e</sup> siècle*, Casterman, 1960.
- [57] *L'Évangélisation et Développement*, Rapports, échanges et carrefours de la XXXIX<sup>e</sup> semaine de Missiologie de Louvain, 1969; vooral: R.P. COSMAO, *o.p.*, *Évangélisation et Développement*, *ibidem* p. 15-30.
- [58] Werenfried VAN STRAATEN, *o. praem.*, *Oostpriesterhulp*, Uitgave Oostpriesterhulp, (1961), p. 111-130.
- [59] Cf. Brochure „Vijftien jaar Bouworde”, 1953-1968, uitgave Internationale Bouworde, Heverlee-België; Coopibo-Gids, juist van de pers. werd mij door het Secretariaat ter inzage gegeven, waarvoor hier oprechte dank.
- [60] Card. CONSTANTINI, *o.c.*, p. 268.
- [61] Dr L.-P. AUJOLAT, *Les Laïcs au service des Missions*, in: *Histoire Universelle...*, tome IV, chap. X, p. 141-152.
- [62] Cf. Katholiek Jaarboek voor België, 1975, p. 460. ITECO, Internationale Technische Coöperatie, Federatie van de katholieke uitzendingsorganisaties voor vrijwilligers naar de ontwikkelingslanden; organisaties van het voluntariaat zijn o.a. Damiaanactie, Jeugd overzee, La Rocca, Medicus Mundi, e.a. Stichtende en/of steunende organismen zijn o.a. Ad Lucem, Broederlijk Delen, enz. Daarbuiten bestaan natuurlijk nog andere organisaties voor ontwikkelingshulp.
- [63] De gegevens voor deze korte samenvatting werden mij welwillend ter hand gesteld door Jw. Lea GUILLIN en Jw. Blanche LEX waarvoor ook aan hen hier hartelijk dank wordt gezegd.



# **Le rôle des Belges dans le développement des moyens de transport Outre-Mer**

par

A. LEDERER

## RÉSUMÉ

Pendant le premier demi-siècle de son indépendance, les moyens de transport connurent en Belgique un développement extraordinaire. La réputation des ingénieurs belges leur valut d'être appelés dans divers pays du sud de l'Europe et des Balkans pour la construction de chemins de fer. Après 1880, leur action s'étendit aux pays d'Outre-Mer. En 1888, ils inaugurèrent un chemin de fer en Perse, dont l'acheminement du matériel constitua un réel exploit.

Ensuite, ce furent les pays d'Afrique, la Basse-Egypte, puis le Congo. Dans ce dernier, les premières voies ferrées contournaient les rapides du Congo et du Lualaba, puis ce fut la jonction du Katanga au réseau existant et à l'Océan. Une phase d'amélioration des réseaux ferrés congolais débuta en 1932.

A partir de 1890, les ingénieurs belges ont construit plus de 6 000 kilomètres de chemin de fer en Amérique du Sud, surtout au Chili, en Argentine, au Brésil, en Colombie et en Uruguay. En Chine, les Belges ont reçu la commande de la construction de la voie Pékin-Hankow et de la ligne de Lung-haï. En 1977, ils ont étudié une voie de 200 km en Algérie.

Les tramways urbains ont constitué une grande spécialité de la Belgique. Après avoir équipé de nombreuses villes d'Europe, ils créèrent le premier réseau de Téhéran. Avant l'électrification des réseaux, on avait recours à la traction chevaline. Citons en Afrique les villes d'Alger, de Ténériffe, d'Oran et surtout, du Caire, avec une ligne vers Héliopolis et une autre vers les pyramides. En Amérique du Sud, les Belges créèrent des réseaux de tramways très importants

à Rosario et à Buenos-Ayres. Après la guerre 1914-1918, ils remplacèrent les Allemands pour l'exploitation des trams dans les villes chiliennes.

En Asie, ils ont équipé de tramways, les villes de Tien-Tsin, de Bangkok, d'Hongkong, de Singapour et de Shanghai.

Actuellement, les Belges occupent une place privilégiée dans ce domaine et ont le leadership d'une importante commande pour le préméto de Rio de Janeiro. Ils viennent, en 1980, de remporter la première tranche du méto de Manille.

Signalons une innovation belge, les viaducs à montage rapide, pour faciliter la circulation dans les villes à fort trafic.

Grâce au port d'Anvers, les Belges avaient une grande expérience portuaire; au Congo, ils ont réussi à faire de Matadi le port le plus rapide de l'Afrique et ils ont érigé une douzaine de ports fluviaux à l'intérieur du Congo. Les grandes entreprises de construction ont entrepris d'importants travaux aux ports de Macao et d'Hongkong en 1921 et 1923. Elles sont encore occupées au port de Damman et de Bluff. Deux firmes belges de dragage comptant parmi les plus importantes du monde entreprennent actuellement des travaux à la côte d'Afrique, d'Arabie Saoudite, en Extrême-Orient et en Océanie.

En ce qui concerne les transports par eau, la Belgique, avec la C.M.B., dispose d'un armement de renommée mondiale qui prête son concours à la Compagnie Maritime Zaïroise et à l'armement national de la Côte d'Ivoire. Au Congo, la navigation fluviale a été fortement développée et plus de 12 000 km de rivières étaient desservies par des lignes de navigation régulières. De 1899 à 1902, des expéditions belges ont tenté de créer une ligne de transport de Belem à Montevideo en empruntant le cours de l'Araguaya et du Parana; la jonction ferroviaire sur le plateau du Matto-Grosso, n'a jamais été réalisée. Diverses missions ont parcouru le Nil, le Mékong, la Flyriver, l'Ichilo-Mamore et les fleuves de Bornéo et de Sumatra.

La Belgique ne possède pas une grande firme de construction d'avions; cependant, avec la Sabena, elle dispose d'une société d'exploitation de renom international. Dans le domaine du balisage des aérodromes, une firme belge se trouve à la pointe du progrès et vient d'emporter une commande d'un complément d'équipement pour 72 aérodromes américains.

\* \* \*

## SAMENVATTING

Tijdens de eerste halve eeuw van zijn onafhankelijkheid, kenden de vervoermiddelen in België een uitzonderlijke ontwikkeling. De faam van de Belgische ingenieurs leidde er toe dat zij gevraagd werden in verschillende landen van Zuid-Europa en de Balkan voor het aanleggen van spoorwegen. Na 1880 breidde hun activiteit zich uit tot de landen overzee. In 1888, huldigden zij, in Perzië, een spoorweg in waarvoor het aanvoeren van het materiaal een opvallende prestatie was.

Vervolgens kwamen de Afrikaanse landen, Beneden-Egypte, en dan Kongo aan de beurt. In dit laatste land liepen de spoorwegen om de stroomversnellingen van de Congo en de Lualaba, waarna de aansluiting tot stand kwam van Katanga met het bestaande net en de oceaan. Een verbeteringsfase van de Kongolese spoorwegnetten ving aan in 1932.

Vanaf 1890, hebben de Belgische ingenieurs meer dan 6 000 kilometer spoorwegen gebouwd in Zuid-Amerika, vooral in Chili, in Argentinië, in Brazilië, in Colombië en in Uruguay. In China ontvingen de Belgen de bestelling voor het aanleggen van de lijn Peking-Hankow en deze van Lung-Hai. In 1977 maakten ze een studie voor een lijn van 200 km in Algerië.

De stadstramways vormden een grote specialiteit van België. Na er talrijke steden in Europa mee uitgerust te hebben richtten zij het eerste net op van Teheran. Voor de electrificatie van de netten, deed men beroep op het voorttrekken door paarden. Wijzen wij, in Afrika, op de steden Algiers, Tenerif, Oran en vooral Kaïro, met een lijn naar Heliopolis en een andere naar de piramiden. In Zuid-Amerika realiseerden de Belgen zeer belangrijke tramway-netten te Rosario en te Buenos Aires.

Na de oorlog 1914-1918, vervingen ze de Duitsers voor het uitbaten van de trams in de Chileense steden.

In Azië hebben ze de steden Tien-Tsin, Bangkok, Hongkong, Singapour en Shanghai met tramways uitgerust.

Thans bekleeden de Belgen een bevoorrechte plaats op dit gebied en hebben ze het leadership van een belangrijke bestelling voor de premetro van Rio de Janeiro. Nog pas, in 1980, bekwamen zij een eerste schijf van de metro van Manilla.

Wijzen wij nog op een Belgische nieuwigheid, de snel stijgende viaducten, om het verkeer in drukke steden te vergemakkelijken.

Dank zij de haven van Antwerpen, hadden de Belgen een grote

ervaring in havens; in Kongo slaagden zij erin van Matadi de snelste haven van Afrika te maken en zij bouwden een twaalfstal rivierhavens in het Kongolees binnenland. De grote bouwondernemingen ondernamen belangrijke werken in de havens van Macao en Hongkong in 1921 en 1923. Zij zijn nog werkzaam in de havens van Dammam en Bluff. Twee Belgische bagger-firma's, die tot de belangrijkste van de wereld behoren, ondernemen thans werken aan de Afrikaanse kust van Saoedi Arabië, in het verre Oosten en in Oceanië.

Voor wat het vervoer te water betreft, beschikt België, met de C.M.B., over een uitrusting met wereldfaam die bijstand verleent aan de „Compagnie Maritime Zaïroise” en aan de nationale uitrusting van de Ivoorkust. In Kongo werd de riviervaart sterk ontwikkeld en op meer dan 12 000 km rivier werd de dienst verzekerd door regelmatige scheepslijnen. Van 1899 tot 1902 hebben de Belgische expedities gepoogd een vervoerlijn tot stand te brengen van Belem tot Montevideo door de baai van de Araguay en de Parana te volgen; de spoorverbinding op het plateau van de Matto Grosso werd nooit verwezenlijkt. Verschillende zendingen hebben de Nijl, De Mekong, de Fly-river, de Ichilo-Mamore en de stromen van Borneo en Sumatra verkend.

België bezit geen grote firma voor vliegtuigconstructie; het beschikt nochtans met de Sabena over een exploitatiemaatschappij met internationale faam. Voor wat de bebakening van de vliegvelden betreft, staat een Belgische firma aan de spits van de vooruitgang en verkreeg ze nog pas een bestelling voor een aanvullende uitrusting van 72 Amerikaanse vliegvelden.

\* \* \*

#### SUMMARY

During the years from 1830 to 1880, Belgium had intensively increased his communications by railways, roads and inland waterways. With this experience, the belgian engineers have built railways in Iran, Egypt, Congo, Algeria and about 6 000 km in South America, particularly in Chile, Argentina, Brasil, Colombia and Uruguay. In China they build the railway Pekin-Hankow and a part of the Lunghai line. Actually, Belgian builders participate to the construction of electrical locomotives for several oversea countries.

Belgians have equiped numerous european towns with tramways. In 1888, they build a first line in Teheran; after it was in town such as Cairo, Alger, Teneriffe, Tien-tsin, Hongkong, Shangai, Singapour and Bangkok; but, the biggest railways network were established in Rosario and Buenos-Ayres. At the present time, belgian builders work for Rio de Janeiro railway and Manilla underground.

The harbour of Matadi was the fastest of Africa and several other harbours were build along the inland waterways of the Congo. Two belgian dredging entreprises have many works overall in the world.

The C.M.B. is the international shipowner of Belgium; this organisation helps now the states shipowners of the Zaïre and the Ivory coast.

The inland waterway flottilla of Zaïre sails over a river network of more than 12 000 km with convoi from 4 000 t up the Zaïre river to 60 t up the upstream part of the tributaries. Belgian naval architects have studied the problems of the rivers in several tropical countries.

A firma near Brussel is highly specialised in the beacon of air-ports.

\* \* \*

## I. - INTRODUCTION

A l'heure de son accession à l'indépendance, la Belgique se trouvait en pleine mutation à la suite de la réalisation de nouvelles voies de communication qui jouèrent un rôle capital dans son développement économique, social et industriel.

Pendant la période autrichienne, à part la canalisation de la Dyle et la mise en service du canal de Louvain en 1763, de nombreux projets restèrent sans suite. Pendant la période française, des études de voies nouvelles furent échaffaudées, mais les guerres de l'empire ayant absorbé des sommes importantes, les ingénieurs ne purent achever les travaux et les plus importants ne reçurent même pas un début d'exécution; pire encore, l'entretien des routes existantes fut négligé pendant près de cinq ans et celles entre Charleroi et Bruxelles, si importantes pour l'approvisionnement en charbon des provinces du Brabant et d'Anvers, furent défoncées par le charroi militaire de la bataille de Waterloo (1) .\*

---

\* Les chiffres entre parenthèses renvoient à la bibliographie *in fine*.

Pendant la période hollandaise, le roi GUILLAUME I<sup>er</sup>, essayant d'intégrer les provinces du Nord et celles du Sud en un seul royaume et de développer le commerce et l'industrie, fit entamer une série de grands travaux, tels l'achèvement du canal de Mons à Condé, l'exécution des canaux de Pommerœul à Antoing et de Charleroi à Bruxelles (2).

Ce dernier était en cours d'exécution lors de la révolution de 1830; le Gouvernement Provisoire le fit achever sans que le rythme des travaux n'en fût ralenti (3).

Le zèle des ingénieurs et des dirigeants belges fut même stimulé car, dès les premiers jours de 1831, ils estimèrent nécessaire de créer une «voie à ornière en fer» reliant Cologne à Anvers et, ultérieurement, à Ostende, en passant par les principaux centres industriels des régions traversées.

Ces Belges étonnaient l'Europe par le dynamisme dont ils faisaient preuve face à cette innovation technique. A peine monté sur le trône, le 24 août 1831, LÉOPOLD I<sup>er</sup> désigna les ingénieurs SIMONS et DERIDDER pour mener l'étude de ce qui deviendrait le premier réseau de transport du monde réunissant divers centres industriels à des ports maritimes (4).

Le 5 mai 1835, c'était l'inauguration de la voie Bruxelles-Malines, prolongée dès 1836 jusqu'à Anvers; en 1842, le rail arrivait à Liège, après que MAUS réussit à vaincre, au moyen du plan incliné d'Ans, la déclivité de 37/1 000 donnant accès à la vallée de la Meuse(5) ; en 1845, la liaison avec Cologne était réalisée et le réseau ferré quadrillait tout le pays, se développant si rapidement que l'ingénieur VIFQUAIN parlait de «ce géant qui ne connut point d'enfance».

La prodigieuse expansion économique et industrielle de la Belgique attirait l'attention de l'étranger sur le savoir-faire de ses ingénieurs; dès 1842, Henri MAUS était mandé en France pour étudier la sortie de la vallée de la Loire par chemin de fer. En 1845, il était envoyé pour neuf ans au Piémont, où il construisit le port de Gènes, réalisa la voie ferrée Gènes-Turin, qui nécessita le creusement de plusieurs tunnels, et il entama le percement du massif des Alpes pour la ligne Turin-Chambéry achevée seulement en 1871, suite à la défaite du Piémont en 1849 lors de la guerre contre l'Autriche (6).

Puis ce furent d'autres pays qui demandèrent le concours d'ingénieurs belges pour l'établissement de leur réseau ferroviaire et leur prolongement naturel, les tramways, notamment l'Espagne, la Grèce, l'Italie, ainsi que la Russie.

Ces interventions valurent à l'industrie belge de nombreuses commandes.

L'expérience acquise en Europe méridionale allait se révéler des plus utiles au moment où les regards de LÉOPOLD II se tournèrent vers les pays d'outre-mer, et l'Afrique centrale en particulier.

## II. - LES CHEMINS DE FER

Déjà sous le règne de LÉOPOLD I<sup>er</sup>, la Belgique avait fourni du matériel roulant et de voie à divers pays d'outre-mer; le volume de ces fournitures augmenta considérablement après 1880, lorsque les grands réseaux ferrés d'Europe furent achevés et que de nombreux ingénieurs belges spécialisés en chemin de fer devinrent disponibles pour œuvrer dans les pays lointains.

Il est difficile d'estimer l'importance du matériel ferroviaire livré par la Belgique aux pays d'outre-mer, car de nombreux constructeurs, situés principalement dans les régions liégeoise, du Centre et du Borinage, ont, depuis, disparu. La collaboration des Belges dans ces pays a revêtu des formes diverses telles que l'étude ou l'établissement de lignes de chemin de fer, leur financement, leur exploitation, parfois en participation (1).

Henri VLEMINCX, officier de génie, semble avoir été le premier à s'occuper de chemins de fer en Amérique Latine. Parti comme ingénieur militaire, de 1856 à 1865, il fut tour à tour inspecteur du chemin de fer de Callao, au Pérou, puis du chemin de fer «Don Pedro II», au Brésil. A ces titres, il s'occupa de l'exploitation, de l'achèvement de la voie et du choix du matériel à commander. Au Brésil, huit Belges, dont des chefs de service, travaillèrent sous ses ordres. Pour la Colombie, il étudia un chemin de fer reliant Santa Marta à Carthagène et les problèmes de transport par le rio Magdalena; il dressa également un projet de liaison ferrée entre Panama et Colon (2).

La suite du récit, pour plus de clarté, sera divisée en trois périodes, de 1880 à la première guerre mondiale, de 1914 à 1960 et de 1960 à 1980.

### a - DE 1880 À LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

A partir de 1870, l'Etat belge rachetait les lignes privées de chemin de fer et, en 1885, les réseaux urbains de tramways étaient

municipalisés, si bien que les sociétés privées belges cherchèrent à étendre leur action vers les pays lointains.

C'est en Perse que les Belges ont construit et achevé le premier chemin de fer dans une région éloignée. Le rail mesurait 12 km de longueur entre Téhéran et le lieu saint de Châh-Abdoul-Azim. En moins d'un an, la Société Anonyme de Chemin de Fer et de Tramways en Perse fut constituée, la ligne construite et mise en exploitation. Ce faisant, les Belges signèrent un véritable exploit, car ils durent faire passer 1 000 t de matériel venu de Belgique par la Méditerranée, la mer Noire, la voie ferrée de Batoum à Bakou, puis, par la mer Caspienne, jusqu'à Recht. De là, il fallait rallier par voie terrestre Téhéran, en franchissant la chaîne de l'Elbourz, où n'existaient que des pistes muletières. Les quatre locomotives durent être divisées en colis moins lourds, chargés sur des trains d'artillerie, commandés en hâte à l'arsenal de Tiflis. Les parties constitutives des trente-six wagons et le matériel de voie furent transportés par mulets ou à dos d'hommes. Le tout dut passer à près de 2 000 m d'altitude, par des pistes enneigées, longeant des précipices et des lits de rivières couverts de glace. Les ingénieurs F. GUILLON, E. DENIS et M. JULIEN, qui ont mené à bien cette entreprise, méritent que leurs noms soient tirés de l'oubli; les commandes de matériel furent passées en juillet 1887 et, le 31 mai 1888, le premier train circulait sur la nouvelle voie.

L'exploitation de la ligne ne fut pas une brillante affaire financière, mais les Belges s'étaient acquis un renom qui leur valut d'implanter d'autres industries en Perse (3).

A la même époque, un riche Persan avait commandé à Cockerill tout le matériel pour établir un chemin de fer de plaine de 32 km de Mahmudabad, sur la mer Caspienne, à Amol; des ouvriers belges étaient prévus pour le montage du matériel; cette entreprise resta inachevée (4).

Mais c'est surtout au Congo que les ingénieurs belges déployèrent leurs talents, en construisant le chemin de fer réunissant Matadi à Léopoldville. Cette ligne constituait le cordon ombilical indispensable à la lutte contre la traite des esclaves, à la fin du portage et à la mise en valeur de l'Afrique Centrale.

Sous l'impulsion du capitaine Albert THYS et avec le soutien de LÉOPOLD II, la construction de cette ligne de 398 km fut entamée en 1889, sous la direction d'Hector CHARMANNE, et achevée seulement le 16 mars 1898, sous la conduite de Georges ESPANET. Bien que la voie n'eût que 0,765 m de largeur pour mieux épouser le terrain, le franchissement des Monts de Cristal, surtout près de Matadi, s'avéra



très ardu. Comme, après quatre années, le rail atteignait seulement le Km 40, LÉOPOLD II, sous la pression du Parlement, envoya une commission d'enquête pour examiner s'il y avait lieu de poursuivre cette entreprise. Cette commission, dirigée par Omer HUET, comprenait, notamment, le géologue Jules CORNET et Tobie CLAES ; elle remit un rapport favorable, suggérant quelques légères modifications (5).

A peine cette tâche achevée, les Belges entreprirent la construction du chemin de fer du Mayumbe en voie Décauville de 0,615 m, à cause de l'allure tourmentée du terrain; commencée en 1898, la voie arrivait à Lukula, au Km 81, en 1901; la construction reprit en 1910 pour arriver au terminus Tshela, au Km 140, en 1913 (6).

Il fallait prolonger également les lignes de communication au delà de Stanleyville. L'idée maîtresse qui présidait à l'époque en matière de transport, était la création de longues lignes de chemin de fer Nord-Sud, traversant des régions à climats différents, ce qui était favorable pour donner naissance à un trafic interrégional. LÉOPOLD II et les ingénieurs qui l'entouraient, partageaient cette opinion. Aussi, en 1898, des reconnaissances furent poussées à partir de Stanleyville en direction de Juba, sur le Nil; ce tronçon, dans l'idée des promoteurs, était destiné à faire partie de la jonction Cap-Caire, dont on parlait beaucoup à l'époque.

Cependant, les circonstances amenèrent le Souverain à changer son plan et à établir une ligne mixte ferrée et fluviale en direction du Katanga; elle pouvait d'ailleurs aussi être incorporée dans le Transafricain. Aussi, le groupe Empain fut chargé de réaliser cette partie du réseau congolais. Un premier tronçon de 125 km, inauguré en 1906, contournait les rapides entre Stanleyville et Ponthierville; le second, de 355 km de longueur, mis en service en 1911, reliait Kindu à Kongolo. En 1911, commencèrent les travaux de la ligne Kabalo-Albertville, sur le lac Tanganika; cette section, longeant la vallée rocheuse de la Lukuga, ne fut achevée qu'en 1916, pendant la guerre. Alors que les Anglais avaient adopté la voie de 1,067 m (3'6''), celle du Chemin de fer des Grands Lacs (C.F.L.) était à l'écartement de 1,00 m (7).

Le raccordement du Katanga au réseau congolais devenait urgent car, en 1910, le chemin de fer du Cap arrivait à Elisabethville. La construction de la ligne Elisabethville-Bukama fut entamée en 1911 par les deux extrémités à la fois; les travaux furent sérieusement ralentis par la guerre et cette jonction de 710 km fut achevée le 25 mai 1918. La ligne du B.C.K., constituant le prolongement de celle de Rhodésie, fut établie à l'écartement de 1,067 m. Elle consti-

tuait, *via* le réseau du C.F.L. et le fleuve Congo, la première voie d'évacuation du Katanga entièrement en territoire congolais. L'âme de cette entreprise avait été Jean JADOT, qui venait de se distinguer en Chine (8).

En 1912, la «Société des Chemins de fer de Basse-Egypte», constituée de capitaux belges, exploitait 257 km de voie, dont 102 km provenaient de la «Société Générale des Chemins de fer Economiques», fondée par Edouard EMPAIN et Frédéric DE LA HAULT; cette ligne en voie de 1,00 m, construite par Jean JADOT, avait été mise en service le 1<sup>er</sup> septembre 1897; ultérieurement, 155 km de voie furent concédés à ce même groupe.

La ligne de Fayoum, d'une longueur de 168 km en voie de 0,60 m, avait été mise en exploitation le 16 avril 1902; en 1906, elle fut mise entre les mains de Belges et d'Anglais, dans le but d'en améliorer l'exploitation (9).

Les Belges ayant pris des intérêts dans les mines du Mozambique, les ingénieurs Paul FONTAINAS et KINNEN y étudièrent le tracé d'un chemin de fer de Tete vers Beira (10).

L'expérience africaine des Belges leur servit également en Amérique latine et en Asie.

Ainsi, dès 1889, Xavier CHARMANNE, frère d'Hector, travailla à la construction d'un chemin de fer minier de Tarapaca, dans le nord du Chili (11), et Eugène FABRY, à celle d'Ovalle à San Marcos, au nord de Valparaiso (12).

Les Belges firent d'ailleurs de grandes choses au Chili; le professeur Louis COUSIN, de l'Université de Louvain, fonda à Santiago, en 1890, l'école d'ingénieurs; il entraîna dans son sillage, une trentaine d'ingénieurs belges qui œuvrèrent dans les grandes administrations. Son étude du chemin de fer longitudinal valut à la «Société de Constructions Civiles et de Travaux à Bruxelles», un tronçon de près de 800 km de longueur. Omer HUET, à la demande de LÉOPOLD II, fut envoyé au Chili en 1897 et y devint directeur général des chemins de fer. Vu l'importance potentielle de ce marché, Hector CHARMANNE fut nommé consul général à Santiago et sa présence est à l'origine d'intéressantes commandes placées en Belgique (13).

Le groupe de Frédéric DE LA HAULT finança et exploita au Brésil 2 200 km de voies, dont 800 km de lignes nouvelles, par le truchement de la «Compagnie Auxiliaire de chemins de fer du Brésil» (14).

En 1893, la Société Générale avait pris des intérêts dans «The Monterey and Mexican Gulf Railroad»; pour leur sauvegarde, elle constitua, le 9 octobre 1895, la «Société belge de Chemins de fer au Mexique» qui administrait 625 km de voies qu'elle équipa en ponts



Fig. 1 — La gare de Tchang-sin-tien, sur la ligne Pékin-Hankow.

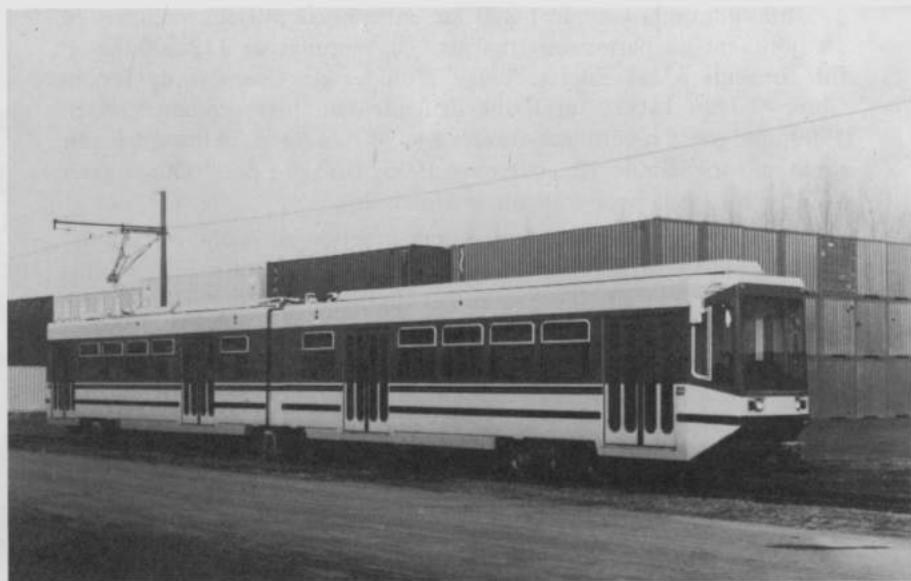


Fig. 2 — Rame d'un métro léger pour Rio de Janeiro ; en arrière-plan, des conteneurs de 20 pieds.

métalliques, en arsenaux, en gares, en entrepôts. Des pourparlers entrepris en 1913 pour l'exécution d'un nouveau programme furent interrompus par la guerre (15).

L'action de nos compatriotes s'étendit également à l'Argentine; en avril 1889, la «Société du Grand Chemin de fer Central Sud Américain» était constituée à Bruxelles pour construire et exploiter 450 km de voie de Reconquista à Formosa; en 1891, le gouvernement argentin fit stopper les travaux, suite à la crise. Les capitalistes belges et français s'étaient unis pour constituer la «Compagnie générale des Chemins de Fer dans la Province de Buenos-Ayres» et la «Compagnie française des Chemins de Fer de Santa Fé». Le Belge DE BRUYNE présidait ces sociétés et fit réserver pour les firmes belges, une part des 3 000 km en voie de 1,00 m du contrat signé le 9 octobre 1909; le 5 juillet 1909 fut inauguré un service hebdomadaire Buenos-Ayres Asuncion, le trajet Barranqueros-Asuncion étant accompli en bateau sur le Parana (16).

Sur le continent asiatique, c'est en Chine que nos compatriotes déployèrent la plus grande activité. LÉOPOLD II s'intéressait à la construction par les Belges de la ligne Pékin-Canton, de 3 000 km de longueur. Après de laborieuses tractations conduites au milieu des intrigues des Puissances, grâce à l'habileté diplomatique de Jean JADOT et d'Emile FRANCQUI, la Belgique obtint, le 26 juin 1898, la construction de la voie de 1 270 km entre Pékin et Hankow, mais en s'adjoignant un partenaire français. Un emprunt de 112 500 000 F fut consenti à la «Société belge d'études de Chemins de fer en Chine». Jean JADOT fut l'âme de cette entreprise commencée en 1899; malgré la révolte des Boxers en 1900, la ligne fut inaugurée sur toute sa longueur le 12 novembre 1906. Un pont de 3 000 m avait dû être construit pour franchir le Hoang-ho.

Les Belges ne purent obtenir la construction de la ligne Hankow-Canton, mais y investirent des capitaux, leurs intérêts étant représentés au conseil d'administration par Emile FRANCQUI. Le groupe franco-belge «Compagnie Générale de Chemins de fer et de Tramways en Chine» construisit, en 1903, la ligne dite du Pienlo, de Keifong-fu à Honan-fu, soit 185 km. En 1912, la «Compagnie Générale des Chemins de fer en Chine», sous la direction d'Edouard EMPAIN et de Jules JADOT, obtint le prolongement du Pienlo, de la mer au Kansou; ce chemin de fer dit du Lunghai, de 1 800 km de longueur, était en construction lorsque éclata la guerre en 1914, ce qui ralentit le rythme des travaux (17).

Il nous faut citer l'ingénieur Georges NAGELMACKERS qui, depuis 1872, avait entrepris la lutte du confort des longs voyages, en incor-

porant dans les trains des wagons-lits et des wagons-restaurants, ceci en triomphant des difficultés inhérentes à la diversité de règlements des réseaux nationaux.

En 1883, ces voitures étaient déjà en service sur l'Orient-Express. Le 27 octobre 1896, à l'ouverture du Transsibérien, des voitures de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits circulaient, dans un premier temps, de Moscou à Sretensk, puis les voyageurs poursuivaient le voyage jusqu'à Khabarovska, par le fleuve Amour, grâce aux navires construits chez Cockerill et mis au point sur place par l'ingénieur Alfred HELMAN, le parcours se terminant en train jusqu'à Vladivostok. Une antenne du Transsibérien avait été tirée jusqu'à Pékin et là, nouvelle idée de NAGELMACKERS, il construisit un palace pour s'attacher davantage sa clientèle; bientôt une chaîne de grands hôtels de luxe desservait les principales villes par où passaient les wagons-lits. Ces voitures connurent également un succès retentissant dans toute l'Amérique latine et dans l'Asie du Sud (18).

La «Compagnie générale des Chemins de fer Secondaires», en plus de l'Amérique Latine, du Hankow-Canton et du Lung-hai, souscrivit en 1901 une participation financière importante dans la «Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan» (19).

## B - PÉRIODE DE 1914 À 1960

De 1914 à fin 1918, l'activité ferroviaire belge fut freinée par la guerre et des contrats furent résiliés; par exemple, celui signé le 8 juillet 1913 par la «Compagnie générale des Chemins de fer Secondaires» avec le Mexique, pour la construction et l'exploitation de 5 000 km de lignes ferrées, annulé le 20 août 1915, car la Belgique ne pouvait l'honorer (20).

Une conséquence de la première guerre mondiale fut le désir d'affranchir, dans les pays d'outre-mer, les services publics de la tutelle de l'étranger, en nationalisant les chemins de fer et en municipalisant les tramways (21). Au Brésil, à la suite de la mévente du caoutchouc, le gouvernement racheta, le 18 juin 1920, les chemins de fer qui étaient acculés à la faillite (22).

Tout ne fut cependant pas perdu pour la Belgique qui continua à livrer du matériel: par exemple en 1921 et 1922, les sidérurgistes livrèrent 66 000 t de voies et 750 wagons pour le chemin de fer de Patagonie.

En 1921, le groupe Nagelmackers avait envoyé en Colombie l'ingénieur Arsène PIETERS, qui arracha la commande de la construction du chemin de fer du Nord-Est, destiné à relier Bogota à Barran-

quilla. Cette ligne de 1 250 km était construite avec une partie de l'indemnité compensatoire de 25 millions de dollars, consentie par les Américains suite à la réalisation du Canal de Panama. Les difficultés de navigation sur le bief moyen du rio Magdalena engendrèrent des retards pour l'acheminement du matériel, si bien que, le 11 septembre 1925, seuls 50 km de rails étaient ouverts au trafic. A ce moment, la construction fut interrompue par manque de fonds, la Colombie ayant entrepris de nombreux travaux sans planning financier; elle fut cependant achevée ultérieurement jusqu'à Sogomosa, soit 300 km (23).

En Chine, les Belges avaient dû lutter pour que les Japonais ne leur enlèvent pas la construction du Lung-Hai. En 1923, vers l'Est, il atteignit la mer - 273 km - et, en juillet 1925, vers l'Ouest 333 km supplémentaires étaient mis en service. L'avancement des travaux fut soumis aux aléas de la guerre des généraux et, en 1931, le gouvernement chinois prit en main l'exploitation du Pienlo et du Lunghai. Le personnel, resté sur place pour défendre les intérêts belges, n'y demeura pas en pure perte, car il fut converti en représentation de l'Industrie Nationale Belge et réussit à nouer des affaires lucratives (24).

Le C.F.E. et sa filiale SAFRICAS, reçurent en 1935 la commande des lots 8 et 10 du Transiranien (jonction mer Caspienne-Golfe Persique); cette portion de ligne, longue de 33 km comportait 16 km de tunnel et de nombreux ouvrages d'art. L'ingénieur Christian JANSSENS VAN DER MAELEN dirigea les travaux de main de maître et les termina en 1938 avec plusieurs mois d'avance (25). Au cours des terrassements, on découvrit une grande partie des bronzes du Louristan qui constituent une collection appréciée du Musée du Cinquante-naire (26).

Le Belge Remy FRANSEN reçut l'autorisation, en 1922, de construire au Guatemala, un chemin de fer en voie de 1,435 m pour relier la côte du Pacifique au fleuve Kukalaya qu'il devait curer pour le rendre accessible aux bateaux de 2 m de tirant d'eau; il pouvait se servir du chemin de fer de la Wawa qui lui avait été attribué à la suite d'un procès, afin de desservir la mine de Rosita (27).

Cependant, durant cette période, les Belges déployèrent une grande activité au Congo. L'achèvement des lignes Kabalo-Albertville et Elisabethville-Bukama a déjà été signalé. Une seconde liaison Katanga-Océan en territoire congolais fut établie en 1928, grâce à la jonction Bukama-Port Francqui, longue de 1 123 km. De plus, une ligne Tenke-Dilolo de 522 km de longueur en direction de l'Angola fut achevée en 1931; elle était prolongée jusqu'à Lobito et constituait la liaison la plus courte du Katanga à l'Océan. Depuis 1952, une

partie du réseau a été électrifiée en courant à 25 000 volts et 50 Hz.

Un chemin de fer totalisant 836 km en voie de 0,600 m a été construit de 1924 à 1937 pour desservir le nord-est du Congo par les «Chemins de fer vicinaux du Congo» (Vicicongo) (28).

En 1931, le chemin de fer du Kivu, de Kalundu à Kamaniola fut construit par la C.F.E. entre Kalundu et Kamaniola, soit 93 km. Cette voie, destinée à relier le Kivu au Tanganika, ne fut jamais achevée (29).

En 1924, l'embouteillage du port de Matadi risquait de compromettre le développement du Congo. Pour y porter remède, la SAFRICAS, filiale de C.F.E. et de Socol, établit entre le port maritime et la capitale, en voie de 1,067 m, un tracé, en grande partie nouveau; il ne comportait plus que 365 km et son point culminant était situé 150 m plus bas que celui de l'ancienne ligne. Ce travail fut achevé en 1932 (30).

En 1939, le C.F.L. opéra la jonction par rail entre Kongolo et Kabalo; ainsi, une voie de 714 km de longueur réunissait Kindu à Albertville.

En 1953, un autre travail important a été entrepris, la jonction des réseaux du C.F.L. et du B.C.K. par la ligne Kamina-Kabalo de 451 km de longueur, afin de diminuer les délais d'acheminement de Matadi vers le Tanganika et le Kivu, en réduisant le nombre de ruptures de charge. Cette nouvelle voie fut construite par la «Société Belge des Bétons».

Il fallut au préalable, modifier 714 km de voie du C.F.L. pour passer de l'écartement métrique à celui de 1,067 m et construire à Zofu, 10 km en amont de Kabalo, un pont de 743,35 m en 12 travées. Cette voie, mise en service le 7 septembre 1955, assurait la liaison continue entre Port-Francqui et Albertville (31).

## C - LA PÉRIODE DE 1960 À 1980

Après l'indépendance du Congo, les sécessions, les rébellions et les révoltes diverses entraînent des destructions importantes aux réseaux du B.C.K. et du C.F.L. Jusqu'à l'année 1964, une grande partie des efforts des Belges demeurés au Zaïre (ex-Congo belge), s'exerça à rétablir les ponts détruits et à remettre en état les réseaux qui avaient subi de graves déprédations. L'électrification du B.C.K. fut poursuivie et, depuis 1970, elle s'étend sur 858 km de longueur (32).

Le réseau de Vicicongo subit également de graves dommages en 1964 et son exploitation fut à peu près interrompue pendant deux ans.

Grâce à une aide technique belge, les dégâts furent réparés et, en septembre 1973, on inaugurait un prolongement de 186 km d'Aketi à Bumba, sur le fleuve Zaïre; cette nouvelle voie était construite par la «Société belge des Bétons» (33).

Le 1<sup>er</sup> janvier 1974, fut constituée la «Société nationale des Chemins de Fer zaïrois» (S.N.C.Z.) qui a repris l'exploitation de tous les réseaux ferrés du Zaïre, sauf le chemin de fer Matadi-Kinshasa, qui reste temporairement géré par l'ONATRA (34). La Belgique assure une aide à la S.N.C.Z.; une équipe comportant des ingénieurs, des cadres et des techniciens de la «Société nationale du Chemin de Fer belge» se trouve à pied d'œuvre, répartie entre les différents réseaux zaïrois.

Les ACEC, en collaboration avec des firmes allemandes, françaises et suisses, participent au «Groupement 50 Hz»; chacun des constructeurs intervient pour une partie de l'équipement. Par le truchement de ce groupement, ACEC, en collaboration avec la Brugeoise et Nivelles (BN), a participé à la fourniture de locomotives électriques au nombre de 411 en Inde de 1959 à 1967; de 40 en Chine en 1972 et 1973, de 55 en Turquie en 1971 et 1978, de 90 en Corée du sud en 1972 et 1976, et de 12 au Costa-Rica en 1980 (35).

En outre, ACEC a signé en 1976 un contrat pour la fourniture de 72 moteurs de locomotives à l'Afrique du Sud et d'une partie de l'équipement de 50 unités pour le Brésil (36).

D'autre part, Traction Electricité a étudié en 1977 le nouveau pont de chemin de fer de Djendjen, en Algérie, ainsi que la voie de raccordement du port de Jijel au réseau ferroviaire existant (37).

Depuis 1979, la construction d'un pont suspendu sur le fleuve Zaïre, à l'aval de Matadi, a été entreprise; ce pont, dont la longueur totale atteint 722 m, comporte une travée centrale de 520 m et deux travées de rive de 101 m. Son coût total s'élève à 4,9 milliards de francs et la part de «Six Construct», dont la «Société belge des Bétons» est un partenaire important, représente quelque 700 millions de francs (38).

### III. - LES TRANSPORTS URBAINS

Les tramways constituaient le prolongement urbain naturel des voies de chemin de fer. Les Belges comptent aussi de nombreuses réalisations outre-mer dans ce domaine.

Un nom émerge en cette matière; c'est celui d'Edouard EMPAIN.

Il avait été l'initiateur en Belgique des «Tramways économiques» et des «Chemins de Fer vicinaux». Incompris dans son pays et limité dans son action, il s'était tourné en 1885 vers la France où il dota de



nombreuses villes de transports urbains. Il fonda sa propre banque et, en 1894, il s'intéressa aux ateliers de Julien DULAIT, qui devinrent, en 1904, les ACEC. En 1891, la traction électrique des tramways avait fait une timide apparition et EMPAIN en saisit immédiatement son importance pour l'avenir (1).

Il reçut la concession pour la construction ou l'exploitation de tramways dans de nombreuses villes belges et françaises, ainsi que dans les pays méditerranéens d'Europe et les Balkans. A la suite de la création de la «Société russo-française de Chemins de Fer et de Tramways», son action s'étendit de plus en plus vers l'Orient. En 1896 c'était à Koursk, en 1897 à Orel, en 1898 à Kazan, en 1901 à Astrakhan, en 1906 à Taschkent, en 1907 à Saratoff, en 1911 à Kischineff (2).

Dans plusieurs villes, la création des tramways avait commencé par la concession de lignes de tramways sur rails à ornière et à traction chevaline, à une date bien antérieure à l'électrification; ainsi, le 29 août 1896, à Astrakhan, le belge Félicien MAES et, le 30 novembre 1896, à Taschkent, Edouard DENIS reçurent la concession d'un réseau de tramway urbain (3). Par contre, elle avait été attribuée le 21 mai 1888 à la «Société belge de Kischineff», en Bulgarie, avec traction chevaline; toutefois, il était prévu, dès l'origine, d'électrifier la ligne ultérieurement (4).

Il est à remarquer que l'électrification des transports urbains a été souvent de pair avec la création de centrales électriques suffisamment puissantes pour assurer les besoins d'une ville, y compris son industrie naissante; parfois même, une usine à gaz et l'éclairage urbain complétaient le réseau de distribution énergétique (5).

Des discussions surgissaient fréquemment avec les doumas municipales pour savoir si la concession s'étendait également au réseau électrifié; c'était l'occasion d'obtenir certains avantages nouveaux ou d'imposer certaines contraintes supplémentaires aux exploitants. Dans d'autres cas, il était stipulé que l'électrification se ferait ultérieurement par fil aérien, le belge VAN DE POELE venant d'inventer le trolley; parfois, la discussion portait sur le point de savoir si le courant de retour passerait par le rail ou par un second fil aérien (6).

La Belgique avait acquis une telle importance dans le domaine des transports urbains dans l'empire des Tsars, que l'ingénieur belge Edouard DENIS était devenu, dès avant 1888, l'inspecteur général des tramways de Moscou et de Russie. Etant donné les intérêts français dans les affaires du groupe Empain, parmi les administrateurs, on trouve Auguste DONIOL, bien connu pour son action en Afrique centrale (7).

A partir de 1905, l'exploitation rencontra de sérieuses difficultés à la suite des revendications ouvrières et des idées révolutionnaires;

chaque municipalité comprenait, au sein de sa douma, des représentants des idées nouvelles et les ouvriers se groupaient en syndicats locaux pour que la direction fasse droit à leurs revendications. Au fil des années, la rentabilité des entreprises de tramway et de production électrique s'effondra. Progressivement, elles furent municipalisées ou étatisées et, à partir de 1917, après le triomphe de la révolution et l'installation des bolcheviks au pouvoir, la haute direction du groupe Empain ne reçut plus aucune nouvelle des organismes locaux d'exploitation, malgré les demandes d'information lancées annuellement, jusqu'en 1929 pour la dernière fois (8).

En 1920, grâce à l'arrivée en Occident de quelques membres du personnel évadés de Tashkent, les derniers renseignements relatifs à cette ville parvinrent à Bruxelles. Les tramways avaient été municipalisés; par manque d'entretien et de pièces de rechange, sur cinquante motrices, douze roulaient encore et, seuls, les autorités de la ville et les fonctionnaires des administrations pouvaient les utiliser; à la centrale électrique, deux moteurs Diesel sur cinq tournaient encore et le courant électrique n'était plus distribué qu'aux tramways et à l'éclairage de la ville (9).

La Perse est un autre pays où les Belges ont installé très tôt des tramways, Ci avant, nous avons évoqué la «Société anonyme du Chemin de Fer et des Tramways de Perse». Ce même organisme créa le premier réseau de tramways à Téhéran, dans les circonstances suivantes.

En fait, c'était le Français BOITAL qui avait reçu la concession pour l'installation des voies et l'exploitation d'un tramway de douze kilomètres de développement dans les rues de Téhéran. Avec l'agrément du Chah et de la légation de France, il la céda, le 2 septembre 1888, à la société belge, alors qu'il n'avait encore rien entrepris.

La voie fut construite avec des rails à bourrelet, type chemin de fer; la partie métallique des voitures fut importée de Belgique et la caisse en bois exécutée à Téhéran dans les ateliers du chemin de fer. Le tramway était tiré par un à quatre chevaux, les attelages ne pouvant galoper, cette allure étant considérée comme trop dangereuse. D'ailleurs, par précaution, aux points de circulation intense, un piqueur à cheval précédait le convoi, agitant un drapeau rouge et sonnait de la trompette; de plus, chaque voiture était munie d'une cloche.

Malgré toutes ces précautions, l'indiscipline de la foule persane entraîna des accidents, suivis d'incidents tels que rapt des chevaux, vol de la recette du wattman, incendie de voitures; le baron D'ERP, ministre de Belgique, devait se multiplier pour régler les différends et récupérer les larcins. Finalement, les autorités en arrivèrent à faire monter cinq policiers par voiture. A partir de 1907, la contagion de

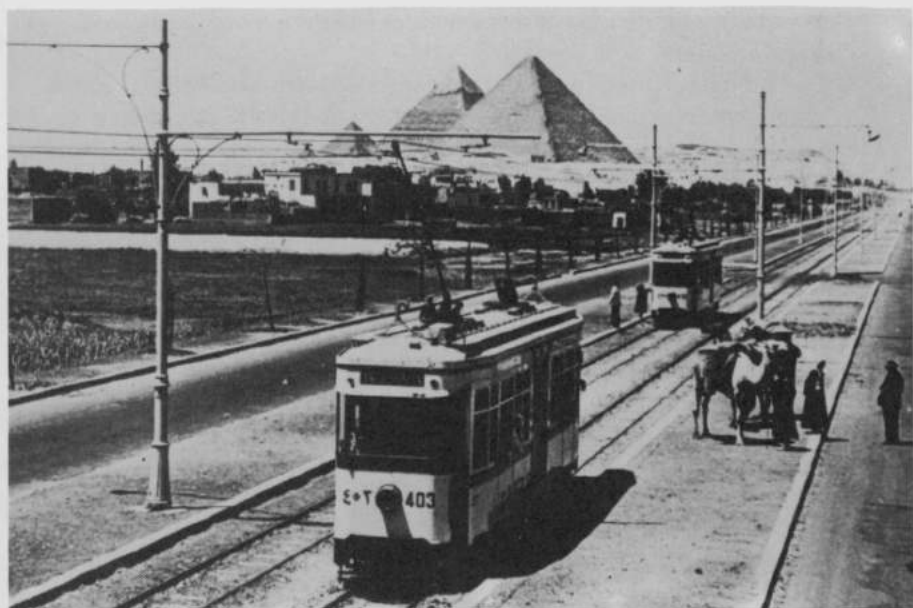


Fig. 3 — Tramway du Caire, à Gizeh, au pied des pyramides.



Fig. 4 — Viaducs superposés à Riyadh, en Arabie Séoudite.

l'exemple russe atteignit le personnel qui fit triompher ses revendications à la suite de grèves (10).

La première fourniture de tramways électriques belges pour le continent africain fut destinée en 1897 à la ville d'Alger; elle comportait trente équipements à deux moteurs de 20 ch. Ensuite, ce furent, à partir de 1900, dix voitures pour les îles Canaries; mais la solution pour les tramways de Ténériffe était moins aisée, car le réseau comportait une ligne avec rampe de 6 % sur une distance de onze kilomètres. Pour résoudre le problème, les ACEC créèrent, pour la première fois, des voitures à deux moteurs de 50 ch. En 1910, la production moyenne annuelle des ACEC s'élevait depuis plusieurs années à 60 000 ch, car ils accumulaient des commandes pour Madras en Indes, pour Tucuman en Argentine, pour Oran en Algérie, ainsi que pour de nombreuses villes européennes, Angleterre y compris.

Parmi les plus grands succès remportés par les ingénieurs belges, il faut citer les tramways de Rosario, en Argentine. La construction des lignes dans cette ville avait été entreprise par un syndicat belge, au sein duquel on trouvait, notamment, l'Anversois BRACHT; les ACEC livrèrent pour cette ville 120 équipements à deux moteurs (11).

En 1906, la fusion de la «Compagnie des Tramways de Buenos-Ayres» et de la «Compagnie Anglo-Argentine» donnait naissance à une nouvelle société exploitant la presque totalité des tramways de la capitale argentine; la plus grande partie du capital, s'élevant à 65 000 000 de francs, était aux mains des Belges (12). Ce réseau s'étendit au point qu'en 1909, son développement atteignit 500 km (13).

Le Caire, en Egypte, représente un autre grand succès pour Edouard EMPAIN. Dès 1905, il entreprit la construction de lignes de tramways partant du centre de la ville et allant, notamment, jusqu'à Gizeh, au pied des pyramides. Dès 1906, commençait la construction de la ville d'Héliopolis, à 12 km du Caire, en plein désert; en même temps, EMPAIN créait une ligne de métro qui valut à la Belgique une commande de 27 voitures équipées de 4 moteurs de 50 ch (14).

La «Compagnie des Chemins de Fer Secondaires», devenue ultérieurement le C.F.E., s'intéressa, à partir de 1900, à l'Extrême-Orient et fonda, en 1902, la «Compagnie de Tramways et d'Éclairage de Tien-tsin»; ce fut la première ville de Chine dotée d'une ligne de tramway (13).

Les Belges, parfois en association avec des Français, établirent encore des tramways à Bangkok, à Hongkong, à Singapour et à Shangai (16).

Pendant la période précédant la première guerre mondiale, une seule ville du Congo fut dotée d'un tramway c'était Boma, qui était alors la capitale du pays. La «Compagnie des Magasins généraux» inaugura, le 4 mars 1890, un tramway à vapeur qui circulait entre Boma-plateau, où étaient situés les logements, et Boma-rive, où se trouvaient l'hôtel Excelsior et les bureaux de l'administration de l'Etat. L'horaire était organisé en fonction des repas et la Compagnie était chargée du transport des fonctionnaires; le 4 février 1897, l'Etat reprit l'exploitation de cette ligne (17).

L'activité des Belges dans les pays d'Outre-mer fut mise en veilleuse pendant la première guerre mondiale; aucune construction nouvelle de réseaux de tramways ne fut entreprise et nos compatriotes se limitèrent à exploiter les lignes qui n'avaient pas été nationalisées ou municipalisées.

Devant les difficultés que connaissaient les entreprises de tramways dans les pays d'outre-mer, les industriels et les capitalistes belges se consacrèrent davantage aux entreprises de chemins de fer (18).

Cependant, la Belgique continua à livrer du matériel et investit des capitaux dans les réseaux de certaines villes comme Alep, Smyrne, Constantinople et Bangkok (19).

Les Belges avaient également des intérêts dans les tramways et les centrales électriques de Beyrouth et de Damas; mais l'exploitation, dans cette dernière ville, était pleine de risques. En décembre 1925, la centrale des tramways avait été attaquée par des bandits; grâce au corps de protection, les dégâts furent minimes, mais les agresseurs laissèrent 10 morts sur le terrain (20).

A Bangkok, au Siam, et à Shanghaï, en Chine, les réseaux de tramways restaient prospères et en extension (21).

Cependant, un autre concurrent du tramway apparut sur le marché vers 1930; c'était l'autobus. Par exemple, au Caire, un groupe Anglo-Egyptien avait voulu mettre sur pied, en février 1930, l'«Egyptian General Omnibus». Les délais requis pour lui accorder la concession de lignes étant trop longs, il avait racheté la «Société des Automobiles et Omnibus», créée en 1906, qui, sur 14 lignes concédées, n'en exploitait plus qu'une seule au moyen de véhicules tirés par des mulets. Pour éviter la concurrence, les «Tramways du Caire» et la «Compagnie d'Héliopolis» prirent, le 23 mai 1932, le contrôle de la «Société d'Automobiles et Omnibus». En fait, cette dernière reprit encore une autre affaire d'autobus qui exploitait huit lignes. L'acte définitif de reprise de ces affaires par le groupe Empain ne fut signé qu'en février 1937 (22).

Après la première guerre mondiale, les Allemands se trouvaient, suite à leur défaite, dans l'incapacité d'encore investir dans les sociétés de tramways qu'ils avaient créées au Chili et en Uruguay. Aussi, la «Société financière de Transports et d'Entreprise industrielles», de Bruxelles, constitua, en 1921, une société hispano-belge qui se rendit propriétaire, notamment, de la «Chilian Electric Tramways and Light Cie», de Santiago, de la «Compagnie des Tramways électriques» de Valparaiso, et de la «Compagnie des Tramways électriques» de Montevideo. L'ingénieur Maurice BOCK partit en Amérique latine pour diriger les travaux de réparation du matériel roulant et la construction de nouvelles installations. Sa présence valut à la Belgique de nombreuses commandes (23).

Les guerres des généraux, l'avènement des nationalistes, puis des communistes valurent bien des avatars aux intérêts belges en Chine. Après la deuxième guerre mondiale, le désir de s'affranchir toujours davantage de l'emprise des pays industriels réduisit sensiblement la part des Belges dans l'exploitation des réseaux de tramways dans les pays d'outre-mer. Néanmoins, les firmes belges ACEC, «Brugeoise et Nivelles», «Traction-Electricité» et «Transurb» continuèrent à s'intéresser à cette branche d'activité industrielle, délaissée par d'autres. Ceci valut encore d'intéressantes commandes à la Belgique.

Suite aux fermetures du canal de Suez en 1956 et en 1967, certaines municipalités commençaient à marquer leurs préférences envers les réseaux urbains de tramways plutôt que pour les autobus à moteur Diesel. Aussi en 1970, la «Brugeoise et Nivelles» vit augmenter les commandes de tramways et de métros (24).

Après 1974, la crise du pétrole augmenta encore l'intérêt des réseaux de transports urbains électrifiés. Grâce aux livraisons destinées aux villes européennes, l'association ACEC et «Brugeoise et Nivelles» maîtrisent désormais une technique bien au point et peut même livrer des rames de métro ou de tramway circulant en site propre, à fonctionnement entièrement automatisé. La position des constructeurs belges est d'autant plus favorable que les édiles des grandes agglomérations sont devenus très sensibles aux problèmes de pollution atmosphérique.

Aussi, en 1977 «Brugeoise et Nivelles» a enlevé une commande de 68 véhicules pour le prémétro de Rio de Janeiro, avec un groupe international dont elle détient le leadership (25).

Actuellement, «Transurb» et «Traction Electricité» étudient le prémétro de Hong-Kong (26). De plus, le groupement «Transurb», «Traction Electricité», «Brugeoise et Nivelles» et ACEC vient d'obtenir, en 1980, la commande de la première tranche du métro de

Manille, aux Philippines; le montant de cette tranche s'élève à 3,5 milliards de francs, et il y a espoir que d'autres tranches suivront. La commande porte sur l'établissement de la voie, la fourniture du matériel roulant et la formation du personnel (27).

Une innovation d'une firme belge a contribué à rendre la circulation plus fluide dans des villes menacées d'asphyxie par la congestion du trafic. «Nobels-Peelman», de Sint-Niklaas, a conçu des viaducs démontables dont les premières applications ont été faites à Bruxelles, en 1958, dans le but d'éviter l'arrêt de la circulation pendant des travaux de longue durée dans des artères ou aux carrefours à circulation intense.

L'attention de divers pays d'outre-mer a été attirée sur ces installations composées d'éléments préfabriqués normalisés en logeurs de 12 m, ce qui permet le montage d'un viaduc à un carrefour en quarante-huit heures; en effet, il se fait au rythme de 100 m<sup>2</sup>/h. Avec les travaux préparatoires, tels que rampes d'accès et installation du chantier, un viaduc de 250 m de longueur, demande environ un mois pour être livré à la circulation.

Nobels-Peelman, depuis l'année 1976, a fourni à Caracas 11 viaducs totalisant 2 422 m de longueur et 23 804 m<sup>2</sup> de superficie, au Caire 2 viaducs totalisant 788 m de longueur et 11 030 m<sup>2</sup>, à Téhéran 11 viaducs totalisant 3 984 m de longueur et 45 450 m<sup>2</sup>, à Riyadh 8 viaducs totalisant 2 717 m de longueur et 32 047 m<sup>2</sup>; en outre, de pareilles installations de 2 à 4 bandes de circulation ont également été érigées à Buenos-Ayres.

La circulation est devenue plus fluide et les transports urbains plus rapides dans les villes qui ont recours à cette solution.

A la demande de la municipalité de Téhéran, la même firme a installé des passerelles pour piétons, enjambant de larges artères à grand trafic. Curieusement, elles n'ont pas connu la faveur du public; en effet, bon nombre de piétons préfèrent se faufiler à travers un flot de véhicules plutôt que de gravir un escalier de l'ordre de 5 m de hauteur. Il faut espérer que le temps et, hélas, les accidents rendront les Téhéranis plus sages (28).

#### IV. - LES PORTS

A notre connaissance, les premiers ports érigés par les Belges dans les pays d'outre-mer, sont ceux de Boma et de Matadi, dans l'estuaire maritime du Congo. Dans les deux cas, leur construction

commença par des appontements métalliques en forme de T le long desquels accostaient les navires. A Boma, un mur de quai de 447 m de longueur pour navires de mer a remplacé l'ouvrage primitif; il compte trois accostages desservis par le Chemin de fer du Mayumbe et il est équipé de grues électriques; il comporte en outre, 240 m de quai de batelage. Son exécution ne connut pas de difficultés particulières (1).

A Matadi, il n'en fut pas de même, car le site comportait une falaise rocheuse dans laquelle il avait fallu tailler une plate-forme et un chemin de passage. En 1924, les deux appontements étaient devenus insuffisants pour assurer l'écoulement du trafic et il s'en suivit un sérieux engorgement du port. Ce dernier dut être agrandi. Pour ce faire, il fallut entailler dans la roche, d'une part, et construire un mur de quai en eau profonde de 1 080 m de longueur, d'autre part, afin de ménager une aire suffisante pour les magasins, les faisceaux de voies et une cour d'entreposage des colis encombrants (2).

Cette installation, comportant sept accostages pour navires de mer, fut inaugurée en 1934. Dès 1950, il apparut qu'elle deviendrait insuffisante pour répondre aux prévisions du trafic du plan décennal de développement du Congo. Le professeur BOLLENGIER établit un nouveau plan d'ensemble comportant un quai supplémentaire de 460 m de longueur pour l'accostage de trois navires calant 32'10". L'infrastructure fut achevée en 1956 et trois nouveaux magasins à étage d'une superficie totale de 40 000 m<sup>2</sup> furent inaugurés en 1956. Cette portion de quai est desservie par quinze grues électriques de 36 m de portée et le faisceau de voies mesure maintenant 20 km de développement (3).

Malgré ces extensions le port de Matadi doit demeurer un port de transit; c'est à Léopoldville, à l'autre bout du chemin de fer, qu'il faut stocker les excédents de marchandises, afin d'éviter de nouveaux embouteillages. Aussi, la longueur de quai du Port Public fut portée de 390 à 1 257 m et l'Otraco reprit, en 1955, le port de la Citas, ce qui offre la possibilité de créer près de 2 500 m de quai continu. En même temps, une gare de formation de grande capacité était créée dans la plaine de la Lemba, pour le stockage sur wagons, et plus de 70 000 m<sup>2</sup> de magasins étaient construits, en plus des cours d'entreposage aménagées dans l'enceinte du port. Celui-ci était pourvu de grues et d'engins de manutention modernes (4).

A N'Dolo, l'Otraco a fait agrandir son chantier et l'a équipé avec un slipway à transbordeur pour unités de 90 m de long et pesant 850 t; seize aires de réparation sont desservies par le transbor-



deur (15).

Les ports de l'intérieur du pays furent également équipés, en particulier celui de Port-Francqui-Ilebo, par où passe une partie importante du cuivre du Shaba.

Depuis quelques années, les expéditions par conteneurs à destination du Zaïre deviennent plus fréquentes; au début, elles ne pouvaient se faire qu'à destination de Kinshasa, par manque d'équipement adéquat à l'intérieur du pays. Cependant, la Société nationale des Chemins de fer Zaïrois (SNCZ), dont dépend le port d'Ilebo, a allongé le quai et l'a équipé d'un portique de manutention, si bien que dans ce port le trafic annuel s'élève à environ 20 000 conteneurs, en plus des marchandises manutentionnées ou palettisées (6).

Avant l'achèvement de la liaison ferrée entre le Katanga et Port-Francqui-Ilebo, d'une part, et Lobito, d'autre part, l'est du Congo était desservi à partir des ports de Dar-es-Salaam et de Kigoma; dans ceux-ci, la Belgique disposait d'un quai et de magasins, dénommés Belbase, et qui jouissaient d'une certaine exterritorialité. Ces installations sont toujours gérées par l'Agence Maritime Internationale (A.M.I.) (7)

Des entreprises belges ont exécuté pas mal de travaux portuaires dans d'autres pays d'outre-mer. Notamment des extensions et des aménagements ont été entrepris par Socol aux ports de Macao, en 1921, et de Hong-Kong, en 1923 (8).

Jusqu'en 1960, de nombreux travaux au Congo absorbaient une bonne part de l'activité des grandes firmes belges de construction. L'indépendance du Congo et ses séquelles y réduisirent le volume annuel des travaux; d'autres marchés furent recherchés et la prospection s'orienta vers des pays nouveaux, notamment au golfe Persique (ou Arabe).

On peut citer d'importants travaux d'extension entrepris par la Société Belge des Bétons en 1968 au port de Dammam, en Arabie Séoudite, et en 1970 la création du port de Muscat, en Sultanat d'Oman. Les émirats arabes, de la côte des Pirates, ont également confié à des entreprises belges des extensions portuaires, des constructions de brise-lames ou de jetées, des aménagements de port de plaisance, notamment à Abu Dhabi, à Doha, à Ajman, à Sharjah, à Umm-Al-Qawain, à Deba-Al-Husin et à Ras-Al-Khaimah (9).

A partir de 1970, lorsque le calme fut rétabli dans le pays, le Zaïre redevint un client important des bureaux d'études et des grands entrepreneurs belges. De nombreux chantiers furent ouverts à Kinshasa, notamment un port de plaisance avec un rideau de palplanches de 1 225 m de longueur, l'extension des aires de réparation du chantier

naval de l'Onatra à N'Dolo et le port de pêche de Kinkole. Dans la province de l'Equateur, le port de Bolenge a été équipé d'un mur de quai de 310 m de longueur et d'un quai flottant (10).

La Belgique possède également d'importantes entreprises de dragage. Ainsi, jusqu'en 1956, Ackermans et Van Haeren recevait une part considérable des travaux d'agrandissement et d'entretien du canal de Suez. La «Compagnie de Chemin de fer et d'Entreprise» (C.F.E.) achevait en 1960 la construction de ports en Nouvelle-Zélande, alors que la «Société de Dragage» a été amenée à augmenter le mouillage le long de quais et des chenaux d'accès de ports situés au Maroc, en Algérie et en Australie (11).

En 1975, par la fusion de la «Société de Dragage» et d'«Ackerman et Van Haeren», deux entreprises belges de dragage sont classées parmi les plus importantes du monde. «Dredging International» établi à la rive gauche à Anvers, en plus des dragages dans l'estuaire de l'Escaut, a reçu d'importants travaux en Afrique du Sud et, par ses filiales, en Extrême-Orient; elle aménage également un nouveau chenal d'accès et un bassin portuaire au port de Dammam; il s'agit d'un ouvrage d'envergure dans un sol difficile. Cette même firme exécute également d'importants ouvrages à la côte du Maroc, à Richardsbay, en Afrique du Sud, au port de Bluff, en Nouvelle-Zélande, et à Port-Kallang, à Singapour (12).

La seconde, «Dragages Decloedt et Fils», en plus des travaux à la côte de la mer du Nord, notamment pour l'extension du port de Zeebrugge et de ses accès, consacre une partie de ses activités dans les pays d'outre-mer. Au cours de ces dix dernières années, cette firme a effectué des dragages importants au port de Skikda, en Algérie, à la côte du Maroc, pour l'accès au port de Kenitra, à la côte de Lybie, à l'embouchure du rio Nunez, en Guinée, aux ports de Brisbane et de Newcastle, en Australie, au port de Kelang ainsi qu'aux différents ports de Singapour, au port de Yenbu et surtout à celui de Dammam, en Arabie Saoudite; en outre, elle a procédé aux travaux de remblayage hydraulique pour l'allongement de la piste de Sidney.

Ces deux firmes belges possèdent les dragues les plus modernes, et pour les travaux les plus importants, elles s'associent, ce qui renforce la position belge sur le marché international et dans les pays d'outre-mer (13).

Le bureau «Traction Electricité» étudia, en 1976, les extensions du port de Lagos, celui où les navires avaient connu les plus longues attentes en rade avant d'obtenir un emplacement à quai. Ce même bureau est également penché sur la régularisation du fleuve Doce, au



Fig. 5 — Port de Muttrah, au Sultanat d'Oman.

Brésil, afin de le rendre navigable sur 400 km, et du Sénégal pour assurer sa navigabilité toute l'année sur une longueur de 550 km, en réservant la possibilité d'irriguer 400 000 ha; l'exécution de ces travaux irait de pair avec la création d'une centrale hydro-électrique (14).

La «Compagnie de Chemin de Fer et d'Entreprises», qui avait déjà construit le mur de quai de Matadi, s'est vu confier d'importants travaux portuaires après 1960, dans divers pays d'outre-mer. Citons notamment le port de Djeddah, en Arabie Saoudite, les murs de quai aux îles Comores, le quai et les canaux d'accès au port de Tamatave, à Madagascar (15).

D'autre part, au Congo, le «Service des Voies navigables» du Gouvernement, en collaboration avec le «Service hydrographique», a amélioré, au fil des années, le mouillage dans les passes de la zone divagante de l'estuaire maritime du fleuve, par une politique de dragages dirigés. En 1901, le mouillage dans les passes ne dépassait pas 16'; après la première guerre mondiale, pour obtenir un mouillage de 21', on draguait annuellement 350 000 m<sup>3</sup>; en 1933, on obtenait 23' avec un dragage annuel de 1 000 000 m<sup>3</sup>; de 1936 à 1944, pour passer de 25' à 28', on enlevait annuellement environ 1 300 000 m<sup>3</sup> et, dans les années 1957 à 1960, pour maintenir 30', ce chiffre passait à 4 000 000 m<sup>3</sup>. Cette notable amélioration des mouillages était fort appréciée des armements; elle était l'œuvre en grande partie d'E. DEVROEY. (16).

Hélas, depuis 1960, la situation s'est détériorée par manque de méthode et d'étude des dragages à entreprendre.

Un autre mode de coopération au développement des transports est pratiqué par la Belgique sous forme de sessions d'une durée variant de 3 semaines à un an à l'intention des cadres des administrations portuaires des pays du Tiers Monde. Cette organisation a été mise sur pied par l'Antwerp Port Engineering and Consulting (APEC) et les cours y sont donnés par des personnalités du monde portuaire et maritime d'Anvers (17).

## V. - LA NAVIGATION MARITIME

Peu après son accession au trône, LÉOPOLD I<sup>er</sup> chercha à développer l'expansion outre-mer de la Belgique. Durant une vingtaine d'années après l'indépendance du pays, les voyages lointains étaient entrepris par des armateurs privés; les officiers de ces navires appartenaient à la Marine royale et étaient payés par l'Etat. Ce procédé

permet d'amorcer, à peu de frais, un trafic vers la côte ouest de l'Afrique, les Indes Orientales, les Etats-Unis, l'Amérique du Sud et la Méditerranée (1).

En août 1841, l'Etat avait acquis de seconde main un transatlantique, la *British Queen*, pour assurer la liaison Anvers-New-York; cependant, ce navire ne répondit pas aux espérances des promoteurs et il fut désarmé en 1843 (2).

Le 10 octobre 1853, la «Société belge des Bateaux à vapeur transatlantiques» fut constituée pour le transport des marchandises et des émigrants entre Anvers et New-York; en 1857, elle mettait cinq bateaux en ligne; cependant, le trafic prévu initialement n'étant pas payant, ces bateaux furent affectés au transport de troupes anglaises à destination des Indes.

En 1855, apparut une ligne de navigation entre Anvers et le Brésil; on espérait qu'elle constituerait le stimulant d'un mouvement commercial et industriel.

Ces deux tentatives se soldèrent par des échecs; les deux armements furent dissouts et les bateaux vendus (3).

Alors que LAMBERMONT réussissait, en 1863, à racheter le droit de péage sur l'Escaut imposé par les Hollandais, le Parlement avait supprimé, en 1862, tous les crédits pour la Marine royale qui fut supprimée et ses officiers furent renvoyés à la vie civile.

LÉOPOLD II commençait son règne avec une marine squelettique et, comme il n'y avait plus d'officiers pour servir d'instructeurs pour les marins belges, en 1876 à l'époque de la Conférence Géographique de Bruxelles, la pénurie de personnes était telle qu'il manquait de matelots pour les équipages des chalutiers (4).

Aussi, les premiers voyages vers le Congo empruntèrent des lignes étrangères. En 1886 apparut la «Compagnie Gantoise de Navigation», gérée par la «Maison Walford»; elle assura une partie des transports. Cependant, l'idée d'un grand armement national était en gestation; c'est ainsi que naquit, le 24 janvier 1895, la «Compagnie Belge Maritime du Congo» (C.B.M.C.), pour les relations entre Anvers et Matadi; elle comportait des intérêts anglais et les navires étaient construits en Angleterre (5). Le 5 mai 1911, la compagnie passait sous contrôle belge; elle comptait parmi ses administrateurs, notamment, Albert THYS, Jean JADOT, Emile FRANQUI et quelques Britanniques.

Avec l'accroissement du trafic et les progrès de la technique, l'armement vendit les anciennes unités et renouvela sa flotte en 1913; pour la première fois, il mit en ligne un bateau construit chez Cockerill à Hoboken, le s/s *Albertville IV*; ce fut le premier d'une

longue série.

Lorsque la guerre éclata en 1914, la C.B.M.C. sauva ses trois paquebots en Angleterre; c'est à partir de ce pays que la liaison avec le Congo fut assurée pendant plus de quatre ans. Au cours des hostilités, l'armement belge perdit un paquebot. Parallèlement à la C.B.M.C., un autre armement s'était formé à Londres pendant la guerre, le «Lloyd Royal» qui reçut pour mission d'assurer l'approvisionnement de la Belgique par des ports neutres. En 1921, cet armement, qui avait contribué au relèvement de la Belgique, possédait 80 unités soit une flotte importante, mais assez disparate; aussi, les bateaux les moins rentables furent vendus, d'autant plus que l'excès de tonnage avait engendré une crise. Le 3 mars 1919, un nouvel organisme, l'«Agence Maritime Internationale» (A.M.I.) voyait le jour; son rôle était la gestion commerciale de divers armements, dont la C.B.M.C. et le «Lloyd Royal» (7).

En 1918, la C.B.M.C. avait fondé une filiale, la «Compagnie Africaine de Navigation» (C.A.N.), destinée à l'aider dans le transport des marchandises, surtout pour les services vers la côte orientale de l'Afrique.

Fidèle à la politique de ses fondateurs, les dirigeants des armements belges renouvelèrent leur flotte et passèrent les commandes en période de dépression économique. En 1929, la C.B.M.C. absorba la C.A.N. qui n'avait plus de raison d'exister depuis l'achèvement du chemin de fer du B.C.K. En effet, la desserte du Katanga par Matadi, et ensuite Lobito, était plus rapide et moins coûteuse que par la côte orientale. Pendant cette période, la flotte de la C.B.M.C. s'était accrue considérablement et l'armement dut faire face, en 1924, aux difficultés résultant de l'embouteillage du port de Matadi (8).

Le 14 mars 1930, la C.B.M.C. et le «Lloyd Royal» fusionnaient en un organisme, la «Compagnie Maritime Belge»; les nouveaux statuts confirmaient le caractère belge de l'armement qui devenait une affaire mondiale. Les premières années s'avèrent difficiles par suite de la crise économique; pour créer de nouveaux marchés, la C.M.B. ouvrit des lignes sur New-York, l'Amérique du Sud et les ports canadiens et américains du Pacifique. Dès 1937, elle acquit son premier cargo mixte à moteur Diesel. En 1939, la situation avait été redressée lorsque éclata la deuxième guerre mondiale. A ce moment, diverses unités étaient en commande au chantier naval John Cocke-rill. Une fois de plus, la C.M.B. se replia sur Londres et, dès le 11 mai 1940, elle faisait évacuer tous ses bateaux qui se trouvaient à Anvers, afin de mettre sa flotte à la disposition des alliés. Déjà avant

le 10 mai 1940, jour de l'agression allemande contre la Belgique, elle avait perdu deux navires qui avaient sauté sur des mines. Au total, sur vingt-neuf bateaux, elle en perdit vingt-deux au cours de la sombre période de 1939 à 1945 (9).

Entouré d'une équipe dynamique, Paul GILLET, qui avait été élu président de la C.M.B. en 1945, fit acquérir des «Victory Ships» construits pendant la guerre, renoua les relations avec le Congo à partir du port d'Anvers et ouvrit des lignes nouvelles de navigation.

Dès 1947, la flotte de la C.M.B. comptait déjà vingt-six unités; le directeur général, Georges DUFOUR, fit revendre les bateaux à vapeur qu'il remplaça progressivement par des unités à moteur Diesel plus économiques et mieux conçues pour accélérer les manutentions. D'une façon continue, la flotte se modernisa de manière à obtenir des moyens de transport toujours plus compétitifs (10).

L'indépendance du Congo apporta de nouvelles modifications de trafic; tout en continuant les lignes du Congo d'abord, du Zaïre ensuite, la C.M.B. entra dans les conférences de lignes régulières avec d'autres armements, ce qui présentait l'avantage de soustraire les tarifs de transport aux variations conjoncturelles spéculatives (11).

Pour lutter contre la hausse du prix du pétrole et la concurrence des pavillons de l'Est et de complaisance, le nouveau directeur général de la C.M.B., Pierre PLUYS, eut à mener une lutte de modernisation continue et à fixer ses regards vers des trafics nouveaux. Ainsi, la C.M.B. prit une part prépondérante dans l'armement Deppe, ce qui lui ouvrait des lignes nouvelles vers le golfe du Mexique et une participation au transport de minerais.

A partir de 1975, la C.M.B. s'intéressa également au tramping et prit une importante participation dans «Bocimar», un armement constitué par «Boelwerf», à Temse, qui gérait en 1979 une flotte de 2 300 000 t.d.w., dont quelques unités seulement étaient sa propriété; au cours du dernier exercice, plus de 17 000 000 de tonnes ont été transportées par les navires affrétés par «Bocimar» (12).

Toujours à l'affût des techniques nouvelles, la C.M.B. s'est lancée résolument dans le transport par conteneurs; en 1970, elle acquit le *Dart Europe*, d'une capacité de 1 540 unités T.F.E., et, en 1979, le m/b *Ortelius* de 2 540 unités T.F.E., ce dernier en commun avec l'armement Ahlers.

Afin d'améliorer la qualité des prestations à la clientèle, les lignes maritimes furent prolongées par des services terrestres de transport des conteneurs, de façon à réaliser du «porte-à-porte».

En vue de participer à l'approvisionnement énergétique de la

Belgique, le chantier «Boelwerf» a livré à l'armement «Methania», une filiale de la C.M.B., un méthanier, le *Methania*, capable de transporter 131 000 m<sup>3</sup> de méthane liquide à une température de -163°C.

A l'approche de l'indépendance du Congo, la C.M.B. avait créé une filiale, la «Compagnie Maritime Congolaise» qui, en 1967, passait sous le pavillon congolais (13).

Les liens de coopération se développèrent entre la C.M.B. et l'armement devenu, en 1971, la «Compagnie Maritime Zaïroise» (C.M.Z.); la majorité des membres des équipages de cette dernière, dont les capitaines, sont zaïrois, et la C.M.B. lui prête son assistance technique. La coopération s'est étendue au domaine commercial et l'A.M.I. collabore avec l'«Agence Maritime Zaïroise» (AMIZA) pour la recherche de trafic (14).

Cet exemple de coopération s'est révélé très efficace et a attiré l'attention des autorités de la Côte d'Ivoire. Ainsi, depuis 1978, la C.M.B. et l'A.M.I. prêtent leur concours à ce pays. D'ailleurs, l'A.M.I. a développé son réseau commercial en Afrique, où elle compte une trentaine d'agences. Sous son impulsion, le transport par conteneurs pénètre de plus en plus loin à l'intérieur du continent, ce qui évite les vols et les avaries aux marchandises (15).

Ce n'était d'ailleurs pas la première fois que des Belges aidaient un pays à développer sa marine. Déjà en 1914, le commandant DEPIÈRE était directeur de la marine de l'empire persan (16) et, en 1923, le matériel destiné à la construction par les Belges d'un chemin de fer en Colombie, a été transporté entre Anvers et Barranquilla par une «Belgian Colombian Line», armement éphémère créé pour ce besoin (17).

Un armement de pêche maritime au Congo, «Pemarco», avait été fondé le 27 décembre 1950 par un groupe de personnalités coloniales. Au départ, il comportait trois chalutiers achetés à la pêche belge; dans la suite, deux chalutiers neufs furent construits en Belgique et envoyés au Congo. Cette initiative répondait à un réel besoin pour l'alimentation de la capitale en protéine. Le transport entre le port d'attache, Ango-Ango, et Kinshasa se faisait par wagons isothermes. En 1958, 5 870 t de poissons frais purent être mis en un an sur le marché. Cet armement fonctionne toujours (18).





Fig. 6 — Convoi poussé par le m/b Kisangané, au départ du port de Kinshasa.

## VI. - LA NAVIGATION FLUVIALE

En 1830, les Belges possédaient une certaine expérience de la navigation fluviale européenne et, sous le règne de LÉOPOLD I<sup>er</sup>, Cockerill avait fourni régulièrement des machines à vapeur pour des bateaux rhénans. Cependant, ce ne fut qu'au dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle que les firmes belges construisirent des embarcations pour les pays d'outre-mer.

Lorsque STANLEY se mit, en 1879, pour cinq ans au service de LÉOPOLD II afin de se rendre en Afrique en vue de fonder l'Etat Indépendant du Congo, Cockerill livra les premiers bateaux destinés à ce pays. C'était, notamment, l'*En Avant*, qui remonta l'estuaire maritime, puis dut être démonté pour franchir, partie sur chariots, partie par portage, les Monts de Cristal, avant d'être lancé, le 1<sup>er</sup> décembre 1881, sur le Stanley-Pool.

Dans la suite, jusqu'au 16 mars 1898, date de l'achèvement de la voie ferrée reliant Matadi à Léopoldville, quarante-cinq bateaux en pièces détachées furent portés à dos d'hommes par la route des caravanes. Une longueur de 12 000 km de rivières navigables s'ouvrait à partir du terminus du rail. Un effort considérable fut consacré pour améliorer son exploitation: cartographie, hydrographie, hydrologie et, surtout, balisage du Congo, du Kasai et des principaux affluents.

Des bateaux toujours mieux adaptés aux rivières, d'un tonnage plus fort, d'un rendement plus élevé et d'une exploitation plus économique, furent mis en ligne après études et essais en bassin de carènes. Suite aux calculs de Cyrille DE BIÈVRE, après 1920, les cargos remorquaient deux barges à couple; en 1926, Ernest COMHAIRE introduisit le remorquage en flèche, à l'instar du Rhin et du Danube. En 1946, les plus grosses unités étaient toujours à vapeur avec roues et chaudières chauffées au bois.

A partir de 1951, une page de l'histoire de la navigation au Congo était tournée avec l'introduction des pousseurs à moteurs Diesel avec hélices sous voûte et en tuyère Kort. Des convois de 4 500 t de cargo étaient poussés par des unités de 1 000 ch à trois hélices, sur les grands axes, tandis que les affluents étaient parcourus par des convois adaptés aux caractéristiques de la rivière; citons, notamment, l'Itimbiri pour lequel il a fallu constituer une flotte de pousseurs de 200 ch à deux hélices et des barges en alliage léger prenant 27 tonnes de cargo à 0,45 m de tirant d'eau, celui-ci étant imposé par le niveau des eaux en période d'étiage et l'obligation d'évacuer mensuellement 7 000 t de produits du port d'Aketi, tête de ligne du chemin de fer de Vicongo. Pour les transports rapides et les passagers, des

«integrated-tow-boats» avaient été mis en service sur les lignes du Congo et du Kasai, à partir de 1954. En 1960, la flotte du transporteur officiel présentait une capacité de 278 000 t et une puissance de 65 000 ch (1).

Après l'indépendance du Congo, divers événements troublèrent l'exploitation fluviale, ce qui était préjudiciable à l'économie du pays. Des missions d'assistance technique se rendirent sur place; actuellement, une équipe, dirigée par Honoré PAELINCK, dirige l'exploitation de l'Onatra. Deux points faibles subsistent cependant: c'est le manque d'ingénieurs navals valables et l'insuffisance, si pas l'abandon, du balisage (2).

On connaît ce que les Belges ont accompli sur le Congo, mais on ignore généralement leur action sur les fleuves d'autres pays d'Outre-Mer. En 1892, deux Belges, le docteur CREVAUX et THOUAR, cherchaient à sortir le sud de la Bolivie de son isolement en résolvant le problème de la navigation sur le Parana et le rio Pilcomayo, alors que d'autres préféraient étudier un chemin de fer transandin, par exemple, la ligne de Buenos-Ayres à Valparaiso (3).

Signalons également qu'en 1896, l'ingénieur HELMAN mettait au point en Sibérie, les dragues et les bateaux à passagers qui, pendant plusieurs années, complétaient les voyages transsibériens, avant achèvement de la voie ferrée, sur 2 300 km de navigation sur l'Oussouri et le fleuve Amour, de Sretensk à Khabarovskha (4).

Plusieurs Belges se sont attachés au problème de la communication entre le bassin du Paraguay et celui de l'Amazone. En 1899, le commandant TISON a exploré, en embarcation à vapeur, les rios Aguapehy, Sipotuba et Cabazal, qu'aucun steamer n'avait encore parcouru; il pénétra au Paraguay et dépassa Barra dos Bugres, généralement considéré comme le terminus navigable. Cette mission fut rejointe par une autre expédition belge partie de Descalvados, sur le Paraguay; elle avait remonté le Saô Lourenço, le rio Cuyaba et, par le Diamantino, arriva aux sources des affluents de l'Arinos et du Paraguay.

D'autre part, des Belges appartenant à la «Compagnie des Caoutchoucs du Matto-Grosso» établirent avec l'*Adeante* («En Avant», en espagnol), le premier service à vapeur sur le rio Guapore entre Luz de Caceres et Barra dos Bugres.

Ensuite, Alexandre DELCOMMUNE, pour la «Cibils» en mai 1901, remonta avec le *Cambara*, d'une capacité de 100 t, le Jauru jusqu'à Lages; à la descente, le bateau encourut plusieurs avaries et, en 1902, il sombra dans le rio Paraguay. L'équipage, commandé par ORBAN, de Liège, réussit à sauver la cargaison.

Dans la suite, le *Saô Miguel* navigua sur le Guapore après avoir été transporté de Salitras, sur le Jauru, à A Ponte, sur le Guapore, par une voie empruntée deux siècles plus tôt par des Portugais. Ce transport dans la forêt et les marécages de l'«Enfer Vert», fut un exploit au cours duquel de nombreux porteurs et des bœufs, pour tirer les chariots, périrent. Pour une distance de 100 km, cette expédition dura sept mois (5).

Une autre mission belge, dirigée par Léon THIÉRY, fut envoyée à Belem, au Brésil, où elle arriva le 8 avril 1901; elle avait pour objet l'exploration des bassins du Tocantins et de l'Araguaya au point de vue des ressources commerciales et de l'exploitation fluviale. Elle emportait d'ailleurs dans ses bagages deux sternwheelers à vapeur qu'il fallut remonter à Belem; les essais eurent lieu le 1<sup>er</sup> juin, le départ le 4 juin et l'arrivée à Alcabaça, au pied des rapides, le 7 juin. Ceux-ci s'étendaient sur 200 km de distance, jusqu'à Praia de Ranha.

Lorsque les bateaux se présentèrent face aux rapides, la dérive était déjà amorcée et la navigation devenue si difficile qu'après 24 jours, l'avance n'avait été que de 10 km. Aussi, les bateaux furent laissés sur place et l'agent MAGIS construisit une maison-magasin à la rive. Pendant que THIÉRY, RIVAILLE et le lieutenant GHEUR remontaient le Tocantins en pirogue, le docteur BUCKENS et MOREL exploiraient l'Araguaya et ses affluents.

La suite de l'exploration se fit partiellement en pirogue, partiellement à cheval; l'avance était difficile, dans une nature exubérante et sous des pluies diluviennes. La colonne remontant le Tocantins, se rendit par terre à Goyaz, sur l'Araguaya, et revint le 4 janvier 1902 à Alcabaça, où elle retrouvait les autres membres de l'expédition; elle avait parcouru environ 5 000 km, dont 1 800 km à cheval.

Le 22 mars, lorsque les eaux étaient assez hautes, les deux vapeurs, sous pavillon belge, par autorisation spéciale du gouvernement brésilien, s'élancèrent à l'assaut des rapides; ils arrivèrent à Boao Vista, sur le bief supérieur du Tocantins, en juillet 1902. C'étaient les deux premiers vapeurs à naviguer sur le haut Tocantins (6).

Le but de ces missions était de mettre en communication fluviale et ferroviaire, les bassins de l'Amazone et celui du Rio de la Plata en passant par Cuyaba, capitale du Matto-Grosso. Il existait déjà un service de bateaux de Cuyaba à Montevideo, par les rios Paraguay et Parana; il restait à franchir la série des rapides du Tocantins et de l'Araguaya et à rejoindre Cuyaba par le rio das Mortes et le plateau central (7). Cependant les voies ferrées nécessaires pour assurer cette

liaison ne furent jamais construites.

Ainsi, une nouvelle ligne de transport de direction Nord-Sud aurait pu être créée à travers le continent latino-américain, à l'instar du chemin de fer longitudinal au Chili, du Pékin-Canton en Chine, et de la liaison Cap-Caire, en Afrique, cette dernière n'ayant été que partiellement réalisée.

En 1899, deux Belges, le commandant WITTAMER et l'ingénieur ROUFFART, explorèrent séparément un tronçon du Hoang-ho, en Chine. Le premier, envoyé par LÉOPOLD II, cherchait une voie d'évacuation des produits miniers découverts au Kansou; le second, agissant pour le groupe Empain, étudiait des voies de communication nouvelles à établir (8).

Les ingénieurs des chantiers navals belges, forts de leur expérience du Congo, construisirent des bateaux fluviaux pour de nombreux pays tropicaux. Parmi eux, il convient de citer particulièrement Paul CHARDOME, directeur d'un chantier spécialisé dans la construction de bateaux à faible tirant d'eau, nécessitant des études approfondies et des essais en bassin de carènes. On relève notamment, dans la liste des livraisons, des pontons pour la «Compagnie Belgo-Brésilienne», des chalands pour Dakar, des remorqueurs-pousseurs et des barges à très faible tirant d'eau pour l'Inini, affluent du Maroni en Guyane française, un courrier à 0,60 m de tirant d'eau, qui reste toujours le plus grand bateau à passagers sur le Niger, au Mali, des remorqueurs pour le Haut-Ogoué, des caboteurs de 600 t pour le trafic interinsulaire en Indonésie, des barges citernes et à cargo sec pour le lac Tanganika, des chalutiers-crevettiers, avec cales à  $-40^{\circ}\text{C}$ , pour le Liberia, en plus de très nombreuses unités de tous genres pour le Congo, d'abord, pour le Zaïre, ensuite. On pourrait citer une quinzaine de chantiers belges qui ont contribué à l'équipement fluvial du Tiers Monde (9).

Il convient également de mentionner les ingénieurs tels que DE BACKER, ROMBOUS, CHARLIER et, surtout, E. DEVROEY, qui ont œuvré à l'amélioration de la navigation du Congo, devenu le Zaïre depuis 1971. Sur place, R. VANDERLINDEN, LEENARTS, CORILLON et FRANÇOIS, à la tête d'un chantier de réparation, «Chanic», l'ont équipé pour la construction, de façon à éviter les sujétions inhérentes au remontage en Afrique d'un bateau construit en Europe (10).

Ces vingt dernières années, diverses missions belges ont étudié les problèmes de navigation fluviale sur tous les continents. On peut citer, notamment, en 1960, l'examen des problèmes de navigation sur le Nil et les canaux du Delta (11); en 1964, R. VANDERLINDEN s'est rendu au Mékong et plusieurs bureaux d'études se sont penchés sur

les solutions à adopter pour cette artère fluviale importante pour les pays qu'elle arrose (12).

De 1972 à 1974, une mission, comportant une dizaine d'ingénieurs belges, a étudié une douzaine de fleuves de Bornéo et de Sumatra et a préconisé le type de matériel à acquérir pour leur exploitation (13). Enfin, au moins deux ingénieurs belges, dont Eric WOLANSKI, ont étudié la Fly-River, en Papouasie, et dressé les plans des convois poussés à utiliser pour son exploitation (14).

En 1976, un important bureau d'études, «Traction Electricité», de Bruxelles, participait à la mise en valeur du fleuve Sénégal dans le but d'irriguer une superficie de 400 000 ha, d'assurer toute l'année sa navigabilité sur 550 km et de produire de l'électricité. Ce même bureau étudiait également la régularisation du fleuve Doce, au Brésil, pour le rendre navigable sur une longueur de 400 km (15).

En ce moment, plusieurs ingénieurs belges sont penchés sur les solutions à adopter pour la navigation sur l'Ichilo-Mamore, cette voie de communication essentielle entre les riches plaines du bassin de l'Amazone et les populations pauvres vivant dans l'Altiplano, en Bolivie. L'étude continue, mais le passage aux réalisations est temporairement suspendu (16).

## VII. - LES TRANSPORTS AÉRIENS

La Belgique ne construit pas d'avions de ligne; elle n'en a pas moins contribué au développement des transports aériens dans les pays d'outre-mer. Parmi les pionniers de l'aviation en Afrique, on trouve deux Belges: en 1909, Jan OLIESLAGERS vola à Oran et le baron DE CATERS, au Caire. Ce furent les deux premiers vols sur le continent Africain (1).

Pendant la guerre, en 1916 la cocarde belge fit sa première apparition dans le ciel du Congo. Le commandant DE BUEGER avait amené d'Angleterre au lac Tanganika, quatre hydravions. Le 10 juin 1916, après bien des avatars, un de ceux-ci, décollant des environs d'Albertville, bombardait la base allemande de Kigoma; le grand cargo *Graf von Götzen* fut touché de plein fouet, ce qui assurait aux alliés la maîtrise totale du lac, atout précieux qui contribua efficacement à la conquête de l'Afrique Orientale allemande (2).

Dès 1912, le roi ALBERT avait fait étudier les conditions de vol au Katanga mais, par suite de la guerre, il fallut attendre jusqu'en 1919 pour voir se créer, sous l'impulsion de Georges NÉLIS, le «Syndicat national pour l'étude des Transports aériens» (SNETA) et le «Comité

d'Etudes pour la Navigation aérienne au Congo» (CENAC). Albert MARCHAL et Tony ORTA se mirent au travail avec ardeur. En novembre 1919, la SNETA inaugurait une ligne Kinshasa-Stanleyville en trois étapes, au moyen d'hydravions; on la baptisa «Ligne aérienne du Roi Albert» (LARA).

Le 23 mai 1923, fut constituée la «Société anonyme belge de Navigation aérienne» (SABENA) qui développa immédiatement des réseaux en Europe et au Congo (3).

Il manquait encore la liaison Belgique-Congo; le 12 février 1925, Edmond THIEFFRY quittait l'aérodrome de Haren pour rallier Kinshasa le 3 avril, ayant parcouru 8 000 km en 75 h 25 min de vol effectif. Des pannes et une infrastructure encore embryonnaire étaient à l'origine du long délai de ce voyage (4).

L'organisation d'une liaison régulière exigeait l'installation d'une infrastructure, des accords avec les pays survolés et une situation économique moins défavorable que celle des années 1929 à 1935. Aussi, ce fut seulement le 23 février 1935 que Prosper COCQUYT inaugurait la ligne régulière d'avions courriers entre la Belgique et le Congo, tandis que Tony ORTA devenait directeur général de la Sabena en Afrique. A cette époque, le voyage entre les deux capitales demandait cinq jours et demi (5). Depuis, que de progrès accomplis!

La deuxième guerre mondiale n'y fut pas étrangère, et la Sabena donna un sérieux coup de main aux alliés en organisant une ligne entre Elisabethville et le Caire dès le mois d'août 1940, puis celle de 5 000 km entre Takoradi (Côte d'Or) et le Caire, ainsi qu'une autre entre Lagos et le Cap, *via* Léopoldville, Elisabethville et Johannesburg. De 5 500 km en 1940, la longueur totale exploitée passait à 32 000 km en 1945.

La Sabena, qui entretenait des relations régulières avec une dizaine de pays d'Afrique, rétablit, dès le 3 août 1945, une ligne régulière de Léopoldville à Londres, *via* Lagos, Gao, Aoulef, Casablanca et Lisbonne.

Dans la suite, les nouvelles destinations se multiplièrent non seulement en Europe, mais aussi en direction des pays d'outre-mer. C'est ainsi que le réseau de la Sabena desservit tour à tour Tokyo, Bangkok, Manille, Singapour, Dakar, Buenos Ayres, Santiago du Chili et Douala (6).

Des avions à moins de 10 passagers volant à 120 km/h, la Sabena passa aux Jumbo-Jets à 370 passagers volant à 900 km/h; la compagnie belge parcourt un réseau de plus de 210 000 km et dessert 73 villes réparties dans 50 pays (7). Des vols «charter» occasionnels de Sobelair complètent le tableau des liaisons aériennes internatio-

nales organisées à partir de la Belgique.

Au Congo, divers particuliers avaient organisé des lignes privées locales, telle «Air-brousse» dans le Bas-Congo, et l'un ou l'autre colon, pour le transport des primeurs des plantations de Kivu, vers des centres comme Kindu ou Stanleyville. Certains médecins, le docteur DE BÈVE, par exemple, possédaient un petit avion pour chercher des malades dans des localités isolées où existait une petite plaine de secours pour l'atterrissage de fortune des avions des lignes intérieures (8).

La Belgique possédait, depuis la première guerre mondiale, une bonne expérience de la construction d'aérodromes et d'aérogares. En effet, dès 1920, la plaine d'aviation d'Evere desservait Bruxelles; ensuite, elle est devenue aérodrome militaire, l'aéroport civil ayant été déplacé à Zaventem depuis 1958. La piste principale mesure 3 638 m de long et 45 m de large.

Au Congo, fort de cette expérience, des aérodromes avaient été construits à partir de 1923 pour desservir Léopoldville, Coquilhatville, Libenge, Lisala, Bumba, Stanleyville, Kikwit, Jadotville et Elisabethville. Entre ces postes, des plaines de secours distantes de 30 à 50 km, étaient entretenues par les chefferies indigènes.

Avec l'augmentation du poids des avions intercontinentaux, il a fallu allonger les pistes et améliorer la qualité des revêtements. A Léopoldville, l'ancienne plaine de N'Dolo est utilisée uniquement par les lignes intérieures. Un nouvel aérodrome avec piste de 4 700 m de longueur et 60 m de largeur a été érigée à N'Djili, à 30 km de la capitale; au moment de son érection, elle était la plus longue du monde. Deux autres aérodromes intercontinentaux ont été établis à Elisabethville et à Stanleyville, tandis qu'une trentaine de villes congolaises étaient dotées de plaines pour les moyens courriers.

Pour tenir compte du poids et de la vitesse des avions intercontinentaux, la firme Segtraco a allongé et renforcé les pistes; les moyens courriers utilisés en trafic intervilles ont exigé leur allongement, en moyenne de 1 000 m, et l'adaptation d'un revêtement en béton ou en asphalte, pour éviter les ennuis aux réacteurs. A Buta, il fallut chercher un autre emplacement et créer un nouvel aéroport (9).

Un aérodrome de classe internationale a été construit à Usumbura, au Burundi, tandis que Goma, au Ruanda, était équipé d'une piste convenant pour moyens courriers (10).

Depuis 1965 la «Société Belge des Bétons» a construit six aérodromes et en a agrandi deux autres au Brésil (11).

A Sydney, «Dredging International» a établi les terrassements d'une nouvelle piste par remblai hydraulique dans Botany Bay (12).



De son côté, la «Compagnie de Chemin de Fer et Entreprises» (C.F.E.) a construit les aéroports d'Archambaud en Guyane, de l'atoll d'Hao en Polynésie, d'Abidjan en Côte d'Ivoire, de Tamatave à Madagascar, de Bamako au Mali, de Saint Gillot à la Réunion, ainsi que dans diverses villes du Zaïre (13). La plupart de ces aérodromes comportent un bloc technique et un équipement auxiliaire.

La firme «Adrien De Backer», établie à Zaventem, s'est hautement spécialisée dans le balisage d'aérodromes. Elle entreprit l'étude de pareilles installations en 1948 et fit des débuts modestes en Belgique; comme les équipements mis au point donnaient satisfaction, ils furent exportés pour la première fois à partir de 1955. Créer des signaux et balises répondant aux normes et réglementations de pays divers, demanda de la persévérance et des trésors d'imagination de la part des ingénieurs et techniciens.

La réussite dans cette branche très particulière est totale puisque quatre cent quatre-vingts aérodromes dans quatre-vingt-dix pays ont été équipés de l'appareillage belge. Cette firme vient de mettre sur le marché des feux d'approche à illumination séquentielle à contrôle statique qui lui vaut une commande pour soixante-douze aérodromes des Etats-Unis. Seule, la Belgique produit, à l'heure actuelle, des équipements aussi perfectionnés et elle est également la seule à offrir toute la gamme d'aides visuelles à la navigation aérienne. (14).

### VIII. - CONCLUSIONS

En jetant un regard sur le passé, la place occupée par la Belgique dans l'industrie des transports paraît éminente. Jusque vers 1880, le rayonnement des Belges, dans ce domaine, se limita à l'Europe, mais, ultérieurement, il s'étendit dans les pays d'outre-mer. Nos compatriotes entraient en compétition, souvent avec succès, contre les pays industriellement les plus puissants.

Cette réussite était due à la science de nos ingénieurs, au savoir-faire de nos hommes d'affaires, à la stabilité du régime, au soutien des autorités, à la qualité de la main-d'œuvre, fière d'appartenir à des firmes de renom.

A l'heure présente, où les transports constituent un facteur essentiel du développement, je me suis demandé où en était la Belgique et je constate que, sur le plan scientifique et technique, les ingénieurs belges sont toujours à même de lutter à pied d'égalité avec ceux des autres pays.

Possédant cet atout, plutôt que de vivre repliés sur eux-mêmes en s'attardant à des problèmes stériles, les Belges auraient intérêt à

porter leurs regards vers l'extérieur et, tous ensemble, les politiciens, les représentants des universités, des administrations, des industries et des groupes de pression, unir leurs efforts pour sortir de leur misère les peuples les plus pauvres qui nous interpellent et attendent notre aide. Il est temps d'agir, si nous ne voulons pas encourir leur réprobation.

22 octobre 1980

## IX. - REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier Monsieur LUWEL, du Musée royal de l'Afrique centrale, et Monsieur DE JONGHE, du Ministère des Affaires étrangères, ainsi que toutes les firmes citées qui m'ont procuré une documentation abondante et souvent peu connue.

## BIBLIOGRAPHIE

### I. - INTRODUCTION

- [1] VIFQUAIN, J.B.: Des voies navigables (Brux. 1842).
- [2] DEMOULIN, R.: Guillaume I<sup>er</sup> et la transformation économique des provinces belges (Liège, 1938).
- [3] VIFQUAIN, J.B.: *op. cit.*
- [4] DE LAVELEYE, A.: Histoire des 25 premières années des chemins de fer belges (Bruxelles, 1862).
- [5] LEDERER, A.: Henri Maus et le plan incliné d'Ans (*Annales de la Fédération des Cercles d'archéologie et d'histoire de Belgique*, XLIV<sup>e</sup> session, Huy, 1979, T.II, p. 603-609).
- [6] LEDERER, A.: Maus, Henri (*Biographie Nationale*, Bruxelles, 1976, T.XXXIX, fasc. 2, col. 655-661).

### II. - LES CHEMINS DE FER

- [1] Aperçu historique, Compagnie Belge de Chemins de fer et d'Entreprises (C.F.E.), note dactylographiée, Bruxelles, décembre 1943.
- [2] Dossier Henri VLEMINCX, Musée royal de l'Armée et d'Histoire Militaire; LECONTE J.R.: Un officier belge au Pérou et au Brésil. Le Major Honoraire Vlemincx, (carnets de la Fourragère, Bruxelles, 1963, p. 187-193).
- [3] Chemin de fer en Perse dossier 2 889, I et II, archives du M.A.E.B.; Rapport de l'Assemblée générale du 4 juin 1888 de la S.A. de Chemin de Fer et de Tramways en Perse; Le premier ch. de f. en Perse (*Etoile Belge*, 7 juin 1888).
- [4] Les chemins de fer persans (*Mouvement Géographique* Bruxelles, 12 février 1888, p. 15, col. C et 12 mars 1899, col 125).
- [5] CORNET, R.J.; La bataille du rail (Bruxelles, 1947).
- [6] LEDERER, A.: Notice de la carte des transports de surface de l'Atlas Général de la République du Zaïre (ARSOM, Bruxelles, 1976).
- [7] LAMALLE, U: Le rôle de la Belgique dans le développement des chemins de fer (Mémorial du Centenaire de l'Indépendance de la Belgique, S.R.B.I.I. Bruxelles, 1930, p. 542-546).

- [8] LAMALLE, U.: *op. cit.*, p. 546-549.
- [9] LAMALLE, U.: *op. cit.*, p. 550-552.
- [10] Chemin de Fer au Mozambique (*Mouvement géographique*, Bruxelles, 1908, col. 585).
- [11] COOSEMANS, M.: Charmanne, Xavier (*Biographie Coloniale Belge*, Bruxelles, 1951, T. II, col. 155-156).
- [12] COOSEMANS, M.: Fabry, Eugène, (*Biographie Coloniale Belge*, Bruxelles, 1948, T. I, col. 365-367).
- [13] Dossier M.A.E.B., 2972, V et VI, Chili, Dossier M.A.E.B., Pers 412, Hector Charmanne; Dossier Chili, série générale 1891 à 1927.
- [14] Aperçu historique du C.F.E., *op. cit.*, p. 10.
- [15] Rapports de la Société générale, Bruxelles, 1895, 1898, 1913.
- [16] Dossier M.A.E.B., 2801 - I, Argentine.
- [17] LAMALLE, U.: *op. cit.*, p. 556-564; Dossier M.A.E.B. 2162; Dossier M.A.E.B. 2814, IV, Chine; Dossier M.A.E.B. 2811.
- [18] DES CARS, J.: *Sleeping Story*, l'épopée des wagons-lits; LEDERER, A.: Helman, Alfred (*Biogr. Col. Belge*, Bruxelles 1973, col 287-288).
- [19] Aperçu historique du C.F.E., *op. cit.*, p. 14.
- [20] Aperçu historique du C.F.E., *op. cit.*, p. 14.
- [21] Aperçu historique du C.F.E., *op. cit.*, p. 14.
- [22] Dossier M.A.E.B. 4356, Intérêts Belges, et LAMALLE, U. *op. cit.*, p. 553-554.
- [23] Dossiers Colombie M.A.E.B. 4172 (1920) et 4161 (1922-1926); LAMALLE, U.: *op. cit.*, p. 554-555.
- [24] LAMALLE, U.; *op. cit.*, 563-564, Dossier MAEB 10556-I Chine; Rapports de la Société générale, 1919, 1920, 1922, 1924, 1927, 1928, 1930, 1934 et 1937.
- [25] Rapports de la Société générale de 1935 à 1938; LEDERER, A.: Janssens van der Maelen (*Biogr. B. d'Outre-Mer*, T. VII, fasc. B, col. 218-221); Dossier M.A.E.B., 4660.
- [26] Interview de Mme Ullens de Schooten, spécialiste de l'Iran par l'auteur.
- [27] Dossier M.A.E.B. 4295, lettre du 9 août 1922.
- [28] LEDERER, A.: Notice de la carte (*op. cit.*, p. 5 à 9).
- [29] Rapport de la Société générale (Bruxelles, 1931).
- [30] CAMUS, C.: La jonction ferrée Kamina-Kabalo et le pont-rail-route sur le Luabala à Zofu (*Bull. des s. de l'ARSOM*, Bruxelles 1954, p. 1 031 à 1 053); LEDERER, A.: Notice de la carte, *op. cit.*, p. 6 à 8; documentation *Six Construct.*
- [31] CORNET R.J.: La bataille du rail (Bruxelles, 1949).
- [32] LEDERER, A.: L'exploitation des transports au Congo pendant la décennie 1959-1969 (Coll. des mém. de l'ARSOM, Bruxelles, 1970, T.XVI, fasc. 8, p. 96 à 99, p. 121 à 128 et p. 133-134).
- [33] LEDERER, A.: L'exploitation des transports, *op. cit.*, p. 108 à 116; documentation de *Six Construct.*
- [34] Société nationale des Chemins de Fer zaïrois, situation de départ au 1<sup>er</sup> janvier 1974, s.l., s.d.
- [35] Groupement 50 Hz, Zurich, 1972; Twenty-five years of Railways electrification by the 50 c/s group.
- [36] Rapport de la Société générale, 1977.
- [38] Documentation de *Six Construct*, Bruxelles, 1980.

### III. - LES TRANSPORTS URBAINS

- [1] COOSEMANS, M.: Empain Edouard (*Biographie Coloniale Belge*, Bruxelles, 1951, T.II, col. 357-361).
- [2] Ateliers de Construction électrique de Charleroi (ACEC) (*Bulletin mensuel*), Charleroi, 1910, n° 40, p. 37-42).
- [3] Dossier des Tramways d'Astrakhan et dossier des Tramways de Taschkent, archives du groupe Empain.
- [4] Dossier de la «Société belge de Kischineff» archives du groupe Empain.

- [5] Dossier des Tramways d'Astrakhan et dossier des Tramways de Tashkent, archives du groupe Empain; dossier M.A.E.B. 2889, chemin de fer et tramways de Perse.
- [6] Dossiers des Tramways d'Astrakhan, de Tashkent et de Kischineff, archives du groupe Empain.
- [7] Rapport de la Société anonyme de Chemin de Fer et de Tramways en Perse, 4 juin 1888, p. 4, dans dossier M.A.E.B. 2889, et dossier des Tramways d'Astrakhan, *op. cit.*
- [8] Dossiers des tramways de Taschkent et d'Astrakhan, *op. cit.*
- [9] Dossier des tramways de Taschkent, *op. cit.*
- [10] Dossier M.A.E.B. 2889, Perse.
- [11] ACEC: *Bul. mens.*, n° 40, p. 38-42.
- [12] Dossier M.A.E.B. 4356, Intérêts belges, farde Argentine.
- [13] Le développement de Buenos-Ayres (*Mouvement géographique, Bruxelles, 1909, col. 347*).
- [14] ACEC: *Bull. mens.*, 1911, n° 50, p. 11-12 et *Mouvement géographique, Bruxelles, 1906, col. 149*.
- [15] Aperçu historique du C.F.E., (*op. cit.*, p. 11).
- [16] *Mouvement géographique* (Bruxelles 1907, col. 155-156).
- [17] Le Tramway de Boma (*Mouvement géographique, Bruxelles, 1890, p. 12, col. C et 1893, p. 53, col. a*); LUWEL, M.: Roger Casement à Henry Morton Stanley, (*Africa Tervuren, Tervuren 1968, T. XIV, fasc. 4, p. 89-91*).
- [18] Aperçu historique du C.F.E., *op. cit.*, p. 12.
- [19] Rapports de la Société générale, exercice 1919, 1924 et 1926.
- [20] Dossier M.A.E.B. 10768, dossier général 1919-1924-1925, farde Syrie, lettre du 19 déc. 1925.
- [21] Rapports de la Société générale, exercices 1919 et 1930.
- [22] Dossier «Autobus du Caire», Archives du groupe Empain.
- [23] Dossiers M.A.E.B. 4356, Intérêts belges, farde Chili.
- [24] Rapport de la Société générale, 1970.
- [25] Rapport de la Société générale, 1977.
- [26] Rapport de la Société générale, 1979.
- [27] Communication de l'ingénieur Blave de «Traction Electricité».
- [28] Documentation de la firme Nobels-Peelman, de Sint-Niklaas.

#### IV. - LES PORTS

- [1] LEDERER, A.: L'exploitation des transports au Congo pendant la décennie 1959-1969 (Coll. des mém. de l'ARSOM, Bruxelles 1970, cl. des Sc. techn. T.XVI, fasc. 8, p. 26-27).
- [2] LEDERER, A.: Histoire de la Navigation au Congo (Publ. du M.R.A.C., Tervuren, 1965, p. 324-325).
- [3] LEDERER, L'exploitation, *op. cit.*, p. 31-34.
- [4] LEDERER, A.: Histoire, *op. cit.*, p. 332-334.
- [5] LEDERER, A.: Histoire, *op. cit.*, p. 307.
- [6] LEDERER, A.: L'évolution des transports à l'Onatra de 1960 à 1977 (Coll. des mém. de l'ARSOM, Bruxelles, 1978, cl. des sc. techn. T.XVIII, fasc. 4, p. 74-75).
- [7] SOUDAN, H.: La navigation au lac Tanganyka (Comptes rendus des journées d'études des transports au Congo belge, Bruxelles, 1956, p. 385-387).
- [8] LEDERER, A.: Janssens van der Maelen, Christian (*Biographie belge d'Outre-Mer, Bruxelles, 1977, T.VII, fasc. A., col. 319*).
- [9] Anonyme; *Six Construct*, Travaux hydrauliques et portuaires au Moyen-Orient, Bruxelles, 1980.
- [10] Anonyme; *Six Construct*, Travaux hydrauliques et portuaires en Afrique centrale, Bruxelles, 1980.

- [11] Rapports de la Société générale, exercices 1960, 1967, 1971.
- [12] Rapport de la Société générale, exercice 1974, et documentation de Dredging International.
- [13] Documentation de Dragage Decloedt et Fils et correspondance avec la Direction.
- [14] Rapport de la Société générale, exercice 1976.
- [15] Documentation de la Compagnie de Chemin de fer et d'Entreprises et interview de la Direction.
- [16] LEDERER, A.: Histoire, *op. cit.*, p. 336-337.
- [17] Documentation de l'APEC, Anvers, 1980.

#### V. - LA NAVIGATION MARITIME

- [1] LEDERER, A.: L'expansion belge Outre-Mer et la Compagnie Maritime Belge (Coll. des mém. de l'ARSOM, Brux. 1977, cl. des sc. techn. T.XVIII, fasc. 2, p. 6 à 8).
- [2] LECONTE, L.: Les ancêtres de notre Force Navale (Min. de la Déf. Nat., Brux. 1952, p. 89 à 105).
- [3] Rapports de la Société à l'assemblée des actionnaires, exercices 1853 à 1858, rubrique des transports maritimes.
- [4] LEDERER, A.: L'expansion, *op. cit.*, p. 10.
- [5] Anonyme; Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) 1895-1945, Mémorial du 50<sup>e</sup> anniversaire de la C.M.B., Anvers, 1945, p. 38-39.
- [6] Anonyme; Compagnie, *op. cit.*, p. 55-59.
- [7] LEDERER, A.: L'expansion, *op. cit.*, p. 13 à 22.
- [8] Anonyme; Compagnie, *op. cit.*, p. 78 à 45.
- [9] LEDERER, A.: L'expansion, *op. cit.*, p. 23 à 31.
- [10] Anonyme; 1895-1970, Compagnie Maritime Belge, Antwerp, 1970, p. 9 à 23.
- [11] Rapport de la Société générale, exercice 1973, rubrique des transports maritimes.
- [12] Anonyme; The C.M.B., group, Antwerp, 1980 et LEDERER, A.: L'expansion, *op. cit.*, p. 36 à 55.
- [13] LEDERER, A.: L'expansion, *op. cit.*, p. 36 à 55.
- [14] Rapport de la Société générale, exercice 1977, rubrique des transports maritimes.
- [15] Anonyme; The C.M.B. Group, Antwerp, 1980.
- [16] *Mouvement Géographique*, Brux. 1914, col. 191.
- [17] Dossier M.A.E.B. 4172, Colombie 1922-1926.
- [18] LEDERER, A.: La pêche maritime au Congo (*Africa Tervuren, Tervuren, 1963*, T.IX, fasc. 3, p. 53-56).

#### VI. - LA NAVIGATION FLUVIALE

- [1] LEDERER, A.: Histoire de la navigation au Congo (Tervuren, 1965).
- [2] LEDERER, A.: L'évolution des transports à l'Onatra de 1960 à 1977 (Coll. des mém. de l'ARSOM, cl. des sc. techn. T.XVIII, fasc. 4, Bruxelles, 1978).
- [3] *Mouvement Géographique*, Bruxelles, 2 oct. 1892, p. 124, col. b.
- [4] Anonyme: Le Transsibérien (*Mouvement Géographique*, Bruxelles, 13 mai 1890, col. 239; note stencillée sur l'historique du chantier John Cockerill, s.l.s.d., ± 1950).
- [5] VAN DIONNANT, F.: La communication entre le bassin du Paraguay et celui de l'Amazone (*Mouvement Géographique*, Bruxelles, 1907, col. 383 à 388).
- [6] THIÉRY, Léon: Les vallées du Tocantins et de l'Araguaya (*Mouvement Géographique*, Bruxelles, 1910, col. 225 à 232 et 238 à 243).
- [7] BUCKENS, F.: notes manuscrites, archives de la famille Buckens.
- [8] LEDERER, A.: La mission du Commandant A. Wittamer en Chine (1898-1901) (à paraître à l'ArSom dans la Coll. des mém.).

- [9] LEDERER, A.: Chardome Paul (*Biographie Belge d'Outre-Mer*, Bruxelles 1977, T.VII, fasc. B, col. 61-66) et archives du chantier naval de Rupelmonde.
- [10] LEDERER, A.: Histoire de la Navigation au Congo (*Tervuren*, 1965).
- [11] LEDERER, A.: Le Bassin hydrographique du Nil et son équipement fluvial (*Bull. des séances de l'ARSOM*, Bruxelles, 1961, p. 648 à 685).
- [12] VANDERLINDEN, R.: Le bassin inférieur du Mékong (*Bull. des séances de l'ARSOM*, Bruxelles, 1965, 1 143-1 176).
- [13] LEDERER, A.: Les problèmes de navigation intérieure en République d'Indonésie (Mém. de l'ARSOM, Brux. 1974, T.XVII, fasc. 4).
- [14] LEDERER, A.: Les problèmes, *op. cit.*, p. 40-42 et correspondance entre l'auteur et Wolanski, E.
- [15] Rapport de la Société générale, rubrique Traction et Electricité, exercice 1976, Bruxelles, 1977.
- [16] STERLING, LEDERER et BOCHKOLTZ: Amélioration de la navigation de l'Ichilo-Mamore (Travaux Publics et Administration générale de la coopération au développement, Brux. 1978).

#### VII. - LES TRANSPORTS AÉRIENS

- [1] WYBAUW, J.: La Sabena en Afrique (Comptes rendus des journées d'études au Congo belge, Bruxelles 1956, p. 78).
- [2] LEDERER, A.: La grande victoire aéronavale belge. Tanganika 1916 (Communications de l'Académie de Marine de Belgique, Anvers, T.XVIII, p. 67-86).
- [3] WYBAUW, J.: *op. cit.*, p. 78-81; Les transports aériens au Congo (*Mouvement Géographique, Bruxelles, 1922, col. 415-416*).
- [4] Anonyme: Un demi-siècle d'expérience du transport aérien: la Sabena, compagnie nationale belge, Bruxelles, 1973, p. 9.
- [5] WYBAUW, J.: La Sabena, *op. cit.*, p. 82.
- [6] Anonyme: Un demi siècle, *op. cit.*, p. 17.
- [7] SARACO, P.: La Sabena aujourd'hui (*Sabena contact*, Bruxelles, 1977, p. 7-9).
- [8] BONNARENS, R.: Bève (De) (*Biographie Coloniale Belge*, ARSOM, Bruxelles, 1958, T.V. col. 65-66), et souvenirs personnels.
- [9] HEYLBROECK, G.: Les aéroports moyens courriers en Afrique (à paraître dans le *Bull. des s. de l'ARSOM*, 1980).
- [10] PÉRIER, G.: Les transports aériens au Congo en 1956 (*La revue coloniale belge*, Bruxelles, nov. 1956, n° 261, p. 815-817).
- [12] Dredging International, document des références, Anvers, 1980.
- [13] Interview de Monsieur Moenaert, secrétaire général du C.F.E.
- [14] Documentation de la firme Adrien De Backer et interview de la direction.

# Rol van België in de strijd tegen de slaapziekte en de dierlijke trypanosomiasen en hun studie

door

J. BURKE\* en J. MORTELMANS\*\*

## RÉSUMÉ

Les Auteurs donnent un aperçu historique des différentes étapes dans la lutte contre la maladie du Sommeil chez l'homme et les animaux domestiques dès la fin du XIXème Siècle jusqu'à maintenant.

Les différents fonds et instituts, qui ont été créés par l'Etat Belge dans l'intention d'étudier et de contrôler la trypanosomiasse humaine et animale, et les personnes, qui y ont joué un rôle important, sont évoqués successivement.

Quoi qu'il y ait eu déjà beaucoup de progrès depuis le temps des pionniers, la maladie du sommeil reste encore toujours un défi pour chacun, qui s'occupe de l'étude et de la prévention des maladies tropicales.

\* \* \*

## SAMENVATTING

De auteurs geven een historisch overzicht van de verschillende etappes in de strijd tegen de slaapziekte bij mens en dier vanaf het einde van de XIX<sup>e</sup> eeuw tot nu.

---

\* J. BURKE : c/o Algemeen Bestuur voor Ontwikkelingssamenwerking, Marsveldplein 5, B-1050 Brussel (België).

\*\* J. MORTELMANS : c/o Instituut voor Tropische Geneeskunde „ Prins Leopold ”, Afdeling Tropische Diergeneeskunde en Zootechniek, Nationalestraat 155, B-2000 Antwerpen (België).

De verschillende fondsen en instellingen die door de Belgische Staat werden opgericht ter onderzoek en bestrijding van dierlijke en menselijke trypanosomiase en de personen, die hierin een belangrijke rol hebben gespeeld, worden één voor één belicht. Niettegenstaande de grote vooruitgang, die sinds de pionierstijd werd geboekt, blijft de slaapziekte nog altijd een grote uitdaging voor al wie te maken heeft met de studie en de bestrijding van tropische ziekten.

\* \* \*

Toen, tegen het einde van de XIX<sup>e</sup> eeuw de eerste Belgische en andere dokters vertrokken naar Afrika, aangeworven door het „ Comité d'Etudes du Haut-Congo ’’, *alias*, „ Association Internationale du Congo ’’ was het duidelijk, historisch gezien en bevestigd door de overleveringen van de inboorlingen, dat de slaapziekte er ver van een nieuwe kwaal was maar integendeel sedert eeuwen endemisch verspreid was vooral langsheen de Westkust en in het Centrale gedeelte van het Zwarte continent en het heeft niet lang geduurd om tot het besluit te komen dat de gevreesde ziekte onder mens en dier tevens een van de voornaamste hinderpalen betekende voor de ontwikkeling van deze enorme gebieden.

Anderzijds bleek een precieze evaluatie van de toestand uiterst moeilijk en dit is begrijpelijk zoals latere ervaring o.a. van JOHNSON in Nigeria en van Dr STOHR in Katanga zou leren dat deze eerder chronische aandoening lange tijd onopgemerkt kan voorbijgaan indien ze niet plots epidemisch opflakkert.

Nochtans had de franse arts, Dr GUERIN, in 1869, ongeveer 150 gevallen van slaapziekte beschreven die hij geobserveerd had op het eiland Martinique onder de slaven ingevoerd uit Congo en hij was tot de conclusie gekomen dat de slaapziekte erg verbreid moest zijn in Congo. Ter plaatse in Afrika stonden de eerste dokters helaas alleen zonder enige medische staf ; ze beschikten over onvoldoende technische middelen en de verzorgingscentra moesten ze zelf oprichten. De verbindingen waren moeilijk. Bovendien werd de aandacht van de artsen-ambtenaren in de eerste plaats opgeëist voor de soldaten, dragers, boys en voor de weinige Blanken die een hevige tol betaalden aan moeraskoorts en buikloop. Veel gelegenheid om zich bezig te houden met de inlandse bevolking bleef er niet over ; deze laatste stond trouwens zeer argwanend tegenover een geneeskunst die



blijkbaar weinig efficiënt was tegenover de Afrikaanse pathologie en ondervond bijgevolg weinig hinder van dit gebrek aan interesse.

Het is nochtans rond deze periode, door BUXTON de „ duistere geschiedenis ” van de slaapziekte genoemd, dat de geographische uitbreiding van de endemie plaatsgreep. Epidemiologisch gezien, achteraf, was dit zeer begrijpelijk in deze decennien van intense activiteit voor de verovering en de bezetting van koloniale gebieden. Steeds meer dokters, ingenieurs en officieren werden op expeditie uitgestuurd ; de Europese bezetting breidde zich uit, handelswegen werden geopend, vrede hersteld, arbeidskrachten geronseld en soldaten ingelijfd. Aldus verplaatste zich langs de nieuw opengestelde wegen een stroom van virus ; zieken die vroeger nooit de grens van de naburige clan zouden overschreden hebben, bereikten nu voorheen onbesmette gebieden. Deze socio-economische revolutie verstoorde het wankelende gastheer-parasiet evenwicht en weldra zweepte een geweldige epidemie doorheen Centraal-Afrika.

Historisch gezien greep de geografische uitbreiding van de slaapziekte plaats gedurende twee epidemieën waarvan de eerste kan gesitueerd worden vanaf het jaar 1885 (een datum die samenviel met de stichting van de Onafhankelijke Kongo Staat door een beslissing van de Algemene Conferentie van Berlijn) en de tweede (of was het misschien slechts een nieuwe piek van de eerste epidemie) begon rond 1910.

Wat er ook van zij, de bakermat van de West-Afrikaanse pandemie van slaapziekte lag waarschijnlijk aan de samenvloeiing van de Congostroom en de Ubangi-rivier in een plaats Liranga op de rechteroever van de stroom. Vandaar breidt de ziekte zich bliksemsnel uit naar het Noorden langs de Sanga-rivier tot in Kameroen en naar het Westen waar ze aldus het oude koninkrijk Loango en de aanpalende Neder-Congo overrompelt. In 1887 is de ziekte endemisch rond de Stanley-pool.

Van Liranga uit, of was het misschien vanuit Berghe-Ste-Marie, door de slaapziekte van de kaart geveegd, gaat de ziekte verder langs de Congo-, Ubangi-, en Bomuwateren tot aan het Albert-meer dat bereikt wordt in 1888. Vandaar breidt de epidemie zich uit naar de Bahr el Ghazal, de Noordelijke oevers van het Victoria-meer en de Oostelijke oever van het Tanganika-meer.

Langs de Ubangi-Chari doet de slaapziekte (was het niet opnieuw?) haar intrede in het Tchad-gebied rond 1890 en begin 1900 is ook de ganse Centraal-Afrikaanse Republiek besmet.

In 1899 breekt in Uganda rond Busoga de meest verschrikkelijke epidemie van slaapziekte uit waarvan tot dan toe gewag gemaakt

werd en die 200 000 slachtoffers zou eisen. Er wordt wel eens aangenomen met SCOTT, dat de beruchte Busoga-epidemie haar oorsprong zou kunnen hebben in de karavaan van Henry Morton STANLEY die in 1887 de besmette oevers van de Lualaba verliet om EMIN PACHA ter hulp te snellen. Soldaten en dragers van de expeditie met vrouw en kind vestigden zich toen inderdaad in het Busoga-gebied in Uganda.

De eerste Belgische dokter, in deze sombere periode van de geschiedenis van de slaapziekte, gerecrueteerd door het „Comité d'Etudes du Haut-Congo" opgericht door koning LEOPOLD II is dokter Jean-Baptiste ALLART. Hij ontscheept in oktober 1882 en had tot opdracht een embryo van medico-sanitaire dienst op te richten in Boma en Vivi.

Amper een maand later kwam eveneens dokter Theodore VAN DEN HEUVEL toe, gelast met het oprichten van een eerste geneeskundige antenne in Leopoldstad. Hij werd op zijn beurt gevolgd door Dr LESLIE en in mei 1884 door Dr Jean NILIS. Als men weet dat de recrutering van deze eerste geneesheren enkel ingegeven was door de reactie van de openbare opinie omwille van de talrijke sterftegevallen onder de eerste medewerkers in Afrika zal het niemand verwonderen dat hun essentiële taak erin bestond de door koorts uitgeputte zieken in leven te houden tot wanneer ze op een verlossende boot naar Europa konden ingescheept worden.

In deze omstandigheden is het dan ook verstaanbaar dat de pioniersdokters weinig of niets hebben afgeweten van de dreigende slaapziekte-epidemie of er in ieder geval niet van gewagen. Hun verblijf was ook te kort om de toestand te kunnen bestuderen.

Wanneer op 29 mei 1885 de Onafhankelijke Kongo Staat uitgeroepen wordt, ontscheept de plaatsvervanger van Dr ALLART, dokter Karl MENSE, te Boma.

MENSE is de eerste die in zijn *Rapport sur l'état sanitaire de Léopoldville de novembre 1885 à mars 1887* gewag maakt van zijn observaties ter plaatse in de Neder-Congo, van inboorlingen aange-tast door de menselijke trypanosomiase. Meer kon hij niet doen want hij bezat niet eens een mikroskoop.

Het is precies rond dit tijdstip dat de gesel zich met ongekende snelheid en virulentie verspreidde over het grootste gedeelte van de nieuwe Onafhankelijke Kongo-Staat. Een zelfde epidemie teisterde trouwens eveneens Guinea, Senegal, Sierra Leona en Liberia waar de Maatschappij voor de Kongo Spoorweg arbeiders ronselde waarvan velen in hun bloed de parasieten van de slaapziekte meebrachten.

De eerste missieposten werden door de epidemie van de kaart geveegd of praktisch ontvolkt: Berghe-Ste Marie, nabij Kwamouth

aan de samenvloeiing van de Kwa en de Congostroom moest in 1898 compleet ontruimd worden. De overlevenden worden geëvacueerd naar de andere missies o.a. naar Nieuw-Antwerpen waar ze allemaal stierven na onwillekeurig de ziekte te hebben voortgezet. In de Missiepost van Tumba, op de spoorweg tussen Matadi en Leopoldstad werd tussen 1900 en 1905, 70 % sterfte genoteerd door de slaapziekte. In 1903 waren op de missie van St-Trudo nabij Lusambo in de Kasai de doden niet meer te tellen. De zending St-Donatius van Brugge in de Maniema betreurde het verlies van 8/10 van de bevolking. De epidemie bereikte de zendelingenposten van de Witte Paters in het Oosten vanuit Kasongo. De inboorlingen beschuldigen niet ten onrechte baron DHANIS ervan de Usingizi of het slaapmiddel verborgen te hebben in zijn telegraaflijn die toen in aanleg was. De missie van Mpala in 1905 weerstond aan de exterminatie dank zij de eerste maatregelen tegen de tsetsevlieg door broesopruiming, maar de missie van Lusenda nabij Baraka moest ontruimd worden.

Ondertussen ontscheepten steeds nieuwe dokters in Boma, om de aflossing te verzekeren. Het is helaas niet mogelijk in dit kort overzicht ze allemaal te vernoemen. René-Jules CORNET in zijn boek *Bwana Muganga* heeft hen de hulde gebracht die hen toekomt.

In de nota's en de reisverhalen van de dokters die deelnamen aan de verkenningstochten wordt opvallend meer en meer gewag gemaakt van het gevaar van de tsetsevlieg en de nog geheimzinnige slaapziekte. Dr Paul BRIART die in juni 1890 de expeditie DELCOMMUNE voor rekening van de Katanga Maatschappij vergezelt is een van de eersten geweest die met commandant LE MARINEL de aandacht gevestigd heeft op het gevaar van de tsetse in de Lubudi-, Lomami-, Lovoi- en vooral de Lualaba-vallei, o.a. rond het Kisale-meer waar ze krioelden. Al de runderen die de expeditie meevoer alsook de honden van DELCOMMUNE stierven ten gevolge van de trypanosomiase. Men vroeg zich toen nog af hoe de inwerking van het gif van de tsetsebeet plaats greep.

Laat ons even stilstaan bij een gebeurtenis die, steeds op initiatief van koning LEOPOLD II, het begin van het wetenschappelijk onderzoek in de Congo-staat moest worden : de aankomst te Boma in juli 1894 van Dokter Henri DE MARBAIX die er het eerste bacteriologisch laboratorium oprichtte. Helaas, na amper twee jaar moest de jonge geleerde, ondermijnd door moeraskoorts, gepatrieerd worden en stierf vooraleer de kans te krijgen zijn bevindingen te publiceren.

Vóór DE MARBAIX waren echter in 1890 reeds twee dokters toegekomen weliswaar zonder specifieke wetenschappelijke opdracht : Dr Gustave DRYEPONDt en Jean-Emile VAN CAMPENHOUT.

Eerstgenoemde is de auteur van een *Guide pratique hygiénique et médical du voyageur au Congo*, vade-mecum dat slechts enkele regels wijdt aan de gevreesde slaapziekte. Lakonisch heet het dat deze „eigenaardige aandoening” slechts voorkomt bij de negers in de Beneden-Congo en in het Evenaargebied met onvermijdelijk dodelijke afloop wegens gebrek aan afdoende behandeling. Tenslotte is het VAN CAMPENHOUT geweest die, vertrokken in 1890 als begeleidende dokter van de expeditie VAN KERCKHOVEN naar de Nijl, later als broessedokter in de Uele gebleven en teruggestuurd in 1899 te Leopoldstad, als eerste zich met wetenschappelijk „research work” in Congo heeft ingelaten en meer speciaal i.v.m. de slaapziekte. In het nieuw opgericht laboratorium te Leopoldstad zet hij zich aan het werk. Hij aarzelt niet om verschillende maanden te gaan doorbrengen in een van de meest gevreesde haarden van slaapziekte : Berghé-Marie. Ook hij stond machteloos en kon niets anders doen dan de voor de hand liggende hygiënische maatregelen uit te vaardigen : afzondering van de zieken, hun verplaatsing of uitwijken naar andere streken beletten, de huizen verbranden en de broesoepruiming. Uitgeput en ziek keert hij terug naar Europa. Samen met Dr DRYEPONDY heeft hij een zeer interessant verslag gepubliceerd *Over de werkzaamheden van het medisch laboratorium te Leopoldstad in 1899-1900*. Weliswaar was hij er niet in gelukt de trypanosomen af te zonderen maar sommige van zijn bevindingen over de gezwollen halsklieren bij de slaapzieken zouden later van groot belang blijken.

In augustus van het jaar 1900 draagt VAN CAMPENHOUT het laboratorium over aan Dr Alphonse BRODEN.

De snelle uitbreiding van de toen nog geheimzinnige dodelijke epidemie had tot gevolg dat in het eerste decennium van de XX<sup>e</sup> eeuw een hele reeks gebeurtenissen zich snel opvolgden zowel in de nieuw ingerichte laboratoria als op het terrein in Afrika naar aanleiding van de verschillende wetenschappelijke zendingen.

De XIX<sup>e</sup> eeuw was voorbijgegaan zonder dat het verband ingezien werd tussen trypanosomen en slaapziekte. Zelfs na de mikroskopische vondst te Bathurst door FORDE in 1901 en de identificatie door DUTTON in december van hetzelfde jaar van *Trypanosoma gambiense* in het bloed van een slaapzieke scheepscommandant uit Gambia werd het verband nog niet ingezien.

Zohaast hij het laboratorium in Leopoldstad had overgenomen van VAN CAMPENHOUT ijvert BRODEN vanaf 1901 aan de reoriëntatie van de werkzaamheden naar de opzoekingen i.v.m. trypanosomiase. Op 10 juni 1902 stuurt de „Royal Society” van London een „Sleeping Sickness Commission” samengesteld uit LOW, CASTELLANI en

CHRISTY naar Uganda waar een epidemie van slaapziekte was uitgebroken op de Noordelijke oevers van het Victoria-meer. Er ontstaat enige wrijving onder de vorsers over de manier waarop de opzoekingen moeten geleid worden en de „Royal Society” stuurt BRUCE er op uit om het geschil te arbitreren. Hij komt toe op 16 maart 1903 te Entebbe 48 h na de ontdekking door CASTELLANI van de trypanosomen in het lumbaalvocht van een slaapzieke waaruit eindelijk het verband moest tot stand komen tussen de trypanosomen-infectie en het lethargische ziektepatroon.

Onmiddellijk zetten BRODEN en zijn collega's zich aan het werk om de verschillende wetenschappelijke en medische problemen te bestuderen inherent aan deze ziekte. De werken van BRODEN van dit tijdstip zijn gekend en bevestigen dat de trypanose ontegensprekelijk de ergste ziekte is die de bevolking treft in Congo. Dit vindt zijn inslag bij de Regering die een verbeterd strijd aanspant tegen de epidemie die vanaf 1903 gerangschikt wordt onder de gevaarlijke epidemische besmettelijke ziekten.

BRODEN wijdt het grootste gedeelte van zijn activiteiten aan de studie van de slaapziekte. Evenals zijn voorganger VAN CAMPENHOUT aarzelt hij niet om zich in de voornaamste endemische haarden van slaapziekte te wagen zoals in het lazaret St-Trudon nabij Lusambo. BRODEN is de eerste die bewees naar aanleiding van zijn beschrijvingen van 10 geobserveerde gevallen ter plaatse bij Europeanen dat ook zij vatbaar waren voor de gevreesde ziekte.

Koning LEOPOLD II die persoonlijk royaal had bijgedragen tot de stichting van de beroemde school voor tropische geneeskunde van Liverpool, nodigt in 1904 een wetenschappelijk team van dit Instituut uit om in de Onafhankelijke Kongostaat een diepgaand onderzoek in te stellen met betrekking tot de tropische aandoeningen en meer speciaal de menselijke en dierlijke trypanosomiase en eveneens rapport uit te brengen aangaande de sanitaire toestand in de verschillende stations van de E.I.C. (Etat Indépendant du Congo).

De wetenschappelijke zending geleid door Drs DUTTON en TODD, waarbij zich wat later ook CHRISTY aansluit, maakt gebruik van haar oponthoud in Boma om talrijke dossiers van slaapzieken uit te pluizen. Ze hebben het geluk de Franse geleerde BRUMPT te ontmoeten die terugkomt van het Uele-gebied met waardevolle epidemiologische observaties. Ze nemen de gelegenheid te baat om ook opzoekingen te doen in de eerste veefokkerijen van het eiland Mateba. Aangekomen te Leopoldstad kunnen ze dadelijk een vijftigtal slaapzieken onderzoeken die gehospitaliseerd zijn in het hospitaal voor de Zwarten. De regering krijgt opdracht onmiddellijk een speciale hypnosserie van

20 bedden op te richten voor de zending. Het wordt ingehuldigd in februari 1904. Daar worden de eerste proeven gedaan in verband met de experimentele overdracht van de parasiet door insecten gevoed op patiënten.

Wanneer DUTTON en TODD Coquilhatstad bereiken op doortocht naar het Oosten wacht hen een belangrijk wetenschappelijk en tevens ontgoochelend bericht : hun collegas GREIG en GRAY in Uganda zijn hen vóórgeweest en hebben de trypanosomen kunnen aanwijzen in de lymfhe van de halsklieren waardoor een nieuwe, vlugge en praktische diagnosetechniek tot stand is gekomen. De zending bereikt Kasongo waar DUTTON helaas in februari 1905 stierf. Einde 1905 vat TODD de terugtocht aan en bereikt *via* Lusambo doorheen de door slaapziekte geteisterde gebieden opnieuw Leopoldstad.

In de loop van twee en een half jaar opzoekingen en waarnemingen doorheen Congo heeft deze zending enorm veel bijgedragen tot de diagnose, de behandeling en het formuleren van sanitaire maatregelen m.b.t. de slaapziekte. Ze kwam tot de vaststelling dat in het Maniema gebied o.a. in Lokandu, 25 % van de bevolking aangetast was door de slaapziekte en zelfs nog meer in Nyangwe, de oude zeriba van de Arabieren, op de Lualaba. Ze beveelt ten eerste aan sanitaire controleposten aan te brengen op de verbindingswegen die de verdachten moeten tegenhouden en ieder individu met gezwollen halsklieren voor onderzoek voor te leiden bij een dokter in het besmette gebied.

Nadat THOMAS, ondertussen, eveneens in 1905, de werkzaamheid had aangetoond van Atoxyl, het eerste actieve maar, spijs zijn naam relatief gevaarlijk trypanociede geneesmiddel, looft de vorst LEOPOLD II, bij Koninklijk Dekreet van 3 juni 1906, een prijs uit van 200 000 goudfrank aan wie, zonder onderscheid van nationaliteit, het middel zou ter hand stellen om de slaapziekte te genezen. Terzelfdertijd wordt een krediet van 300 000 frank beschikbaar gesteld ten einde de opzoekingen in verband met de behandeling en de voorbehoeding van de slaapziekte te financieren en te begunstigen.

De termen waarmee de Vorst zich in een brief gericht aan zijn Sekretarissen-generaals uitdrukt om het Dekreet voor te leggen, getuigen van de verheven opvatting die de Vorstelijke gedachten overheerst, wat zijn plichten aangaat jegens zijn Afrikaanse beschermelingen : ik citeer :

De Kongostaat heeft, niet zonder een strijd van meerdere jaren, tijdens dewelke zij dank zij haar volharding overwonnen heeft, een einde gesteld aan de slavenhandel op haar gebieden. Zij heeft de alcoholinvoer belet in Opper-Kongo die haar zonder dit verbod zou vergiftigd hebben. Zij heeft de vaccinatie doorgevoerd die een onmetelijk

welzijn bijbracht. Al haar energie moet nu samengebundeld worden om de slaapziekte, die de bevolking van Centraal-Afrika uitroeit, te bestrijden.

Rond dit tijdstip situeert zich eveneens een hoogst belangrijke gebeurtenis nl. de geboorte van een school voor de studie van de tropische geneeskunde. Koning LEOPOLD II had rijkelijk bijgedragen tot het oprichten van de befaamde school voor Tropische Geneeskunde van Liverpool. Een van de eerste leerlingen ervan was trouwens de Belgische dokter VAN NECK die Dr ROSS zou vergezellen in Sierra Leona.

Koning LEOPOLD II die, volgens ROSS, uiterst goed op de hoogte was van de sanitaire problemen in de kolonies, gaat gunstig in op het idee van prof. Dr Charles FIRKET uit Luik om te Brussel, naar het voorbeeld van Liverpool eveneens een School voor Tropische Geneeskunde op te richten. Het is eigenaardig genoeg, op initiatief van de toenmalige Minister van Landbouw dat in 1906 een Comité samengesteld werd om het oprichten van een „School voor Koloniale Geneeskunde en Hygiëne” in België te bestuderen. Dat de geboorte niet zo gemakkelijk verliep bewijst het feit dat het eerst in 1910 is, dat officieel de „School voor Tropische Geneeskunde” bij K.B. van 30 september zal ingesteld worden.

Niettemin had de regering van de Onafhankelijke Kongo Staat vanaf 1906 reeds een embryo van tropisch instituut opgericht door de leiding van een „Vorbereidende cursus tot de medische carrière in de tropen” toe te vertrouwen aan een ervaren meester: Dr VAN CAMPENHOUT.

De eerste internationale bijeenkomst over de slaapziekte te London in 1907, even later gevolgd door een kongres in Berlijn, bracht niet veel nieuws aan de dijk tenzij de indruk opgedaan door de vertegenwoordigers dat hun onderscheidene regeringen er niet in geslaagd waren afdoende maatregelen te treffen om de ziekte tegen te houden. Nochtans waren de dokters, de administratie, de missies, de maatschappijen en de verschillende organisaties in Afrika niet bij de pakken blijven zitten. Vermits men de epidemie op zuiver geneeskundig vlak niet meester kon, moet men ze met strenge administratieve en sanitaire verplichtende maatregelen indijken.

Het werd trouwens tijd om tot coërcitieve maatregelen over te gaan want de tegenstanders van de koloniale politiek van koning LEOPOLD II beweerden in een haatdragende polemiek dat de hecatombe veroorzaakt door de slaapziekte een dekmantel was voor de buitensporigheden van het regime.

De openbare opinie was voornamelijk geschokt nadat CHURCHILL in 1906 voor de Kamers had verklaard dat de bevolking in Uganda

van 6 500 000 op 2 500 000 inwoners was gevallen en ook toen majoor LIEBRECHTS beweerde had dat de helft van de bevolking in Congo reeds door de slaapziekte was uitgeroeid. Dat had de „Federatie voor de Verdediging van de Belgische Belangen in het Buitenland” er ook toe aangezet om een uitgebreid verslag te publiceren met als titel : *L'Assistance Médicale Indigène dans l'Etat Indépendant du Congo*, waarin o.m. de oprichting en de werking van de observatieposten en de lazaretten voor de slaapziekte werden uiteengezet.

Vanaf 1906 had de administratie op aandringen van de dokters van het laboratorium te Leopoldstad een aantal onderrichtingen uitgevaardigd die de strijd tegen de ziekte moesten coördineren. De voornaamste maatregel bestond in het actief opsporen van zieken en verdachten, hun diagnose bij middel van een klierpunctie en de daaropvolgende afzondering van de slaapzieken in speciaal opgerichte lazaretten en het in quarantaine plaatsen van de verdachten. De meest endemische gebieden worden afgebakend door observatieposten waar ieder reiziger zich aan een verplicht onderzoek moest onderwerpen en eventueel als verdacht werd weerhouden of als ziek naar het nabijgelegen lazaret werd begeleid. Daarbij werden eveneens maatregelen uitgevaardigd om alle aanlegplaatsen voor de schepen langsheen de rivieroevers te ontbroessen alsmede de bronplaatsen en andere mogelijke broeiplaatsen van de tsetsevliegen.

In een rondschriften van vice-gouverneur LANTONNOIS, verschenen in het staatsblad van augustus 1906 van de Onafhankelijke Kongostaat, lezen wij dat een lazaret voor de behandeling van de slaapzieken in opbouw is in Leopoldstad. Hetzelfde rondschriften beveelt per hoogdringendheid analoge lazaretten op te richten in Nieuw-Antwerpen, Stanleystad en Lusambo, daar waar de tegenwoordigheid van een dokter toelaat de zieken dagelijks te behandelen. De regering zou later in 1910 deze reglementering bevestigen door een ordonnantie die de nodige dwangmacht verleende aan de dokters en straffen voorzag voor de overtreders ; de ordonnantie liet eveneens toe bepaalde gebieden „verdacht” of „aangetast” te verklaren en een verplichte in- en uitgangspoort van het gebied op te leggen. Het aantal lazaretten was inmiddels uitgegroeid tot 26. Het is evident dat deze wetgeving, geconfronteerd met enkele honderdduizenden slaapzieken en verdachten, een handvol dokters en een paar dozijn lazaretten in een gebied gelijk aan de afstand tussen Parijs en Moskou eerder van academisch belang was. Er verscheen dan ook tamelijk vlug daarop, in juni 1911 een nieuwe regeling die de internering in de lazaretten beperkte tot de invaliede zieken, en de door



slaapziekte gevaarlijk geworden of verlaten geestesgestoorden.

Laat ons even terugblikken op het laboratorium van Leopoldstad waar Dr BRODEN in 1906 vertrokken was om het volgend jaar terug te keren met een medewerker die een van de grootmeesters van de tropische pathologie zou worden : Jérôme RODHAIN.

Hij wordt aangewezen voor het Ubangi-district waar de slaapziekte woedt en begint niet alleen met de aandoening zelf op wetenschappelijke wijze te bestuderen maar als ware voorloper van de strijd tegen de vector wijst hij direct op het belang van de lokale bevolking te beschermen tegen de tsetsevliegen die de bosgaanderijen infesteren. Het is, voortgaande op de raadgevingen van RODHAIN dat de administratieve maatregelen voor de opruiming in de broesse van de tsetsebroeiplaatsen zullen genomen worden.

Het wetenschappelijk werk geleverd door de tandem BRODEN - RODHAIN in Congo beslaat een belangrijk hoofdstuk in de geschiedenis van de tropische geneeskunde. Het is samengevat in het bekende : *Rapport sur les travaux faits au Laboratoire de la Société belge d'Etudes coloniales à l'Hôpital des Noirs et au Lazaret pour Trypanosomiés à Léopoldville.*

Een van hun voornaamste praktische bijdragen was het invoeren van de systematische lendenpunctie als diagnostisch middel om het ziektestadium te bepalen hetgeen van onmisbaar belang was voor de behandeling. Ten einde een betere en vluggere diagnose te bekomen prijzen ze de methode van de bloedcentrifugatie aan en RODHAIN wijst op het nut van *tartarus emeticus* als adjuvans voor Axtoxyl.

Ondertussen leggen KLEINE en TAUTE in 1909 in Oost-Afrika de evolutie-cyclus van de trypanosomen bij de tsetsevlieg vast, identificeren FANTHAM en STEPHENS in 1910 *Trypanosoma Rhodesiense* in Nyassaland en komt de rol gespeeld door *G. Morsitans* in het overdragen van de ziekte aan het licht in 1912.

Zohaast de epidemiologische kettingreactie „trypanosoom-tsetse-mens” vaststond was het duidelijk dat het onderbreken van de transmissie alleen mogelijk was door het uitschakelen ofwel van de parasiet ofwel van de vector.

In den beginne waren de mogelijkheden beperkt tot de chemotherapeutische behandeling van de patiënten en de bescherming van de gezonde individuen door het verplicht afzonderen van de zieken. Veel later slechts werd ingezien dat deze verplichte segregatie de verkeerde uitwerking had doordat het de bevolking aanzette om zich te verstoppen. *Bush clearing* en verplaatsen van ganse dorpen was wel een middel in bepaalde epidemische omstandigheden maar bracht geen definitieve oplossing.

Ondertussen had op politiek vlak de overdracht plaats in 1908 van de Onafhankelijke Congostaat aan België.

In 1909 overleed koning LEOPOLD II en het is aan koning ALBERT I dat de delikate taak overgedragen wordt de Belgische Congo te leiden. Vanaf 1910 beslist koning ALBERT I een som van één miljoen goudfrank, jaarlijks te besteden aan de bestrijding van de slaapziekte, en dit op het speciale fonds toegekend aan LEOPOLD II in de overeenkomst van overdracht van de Onafhankelijke Congostaat.

Anderzijds besteedt de Koningin de opbrengst van de verkoop van de „ Edelweiss van de Koningin ” aan de oprichting van het lazaret in Leopoldstad.

Aangespoord, steeds door de geneesheren van het laboratorium van Leopoldstad, die regelmatig de houtakkersposten gingen bezoeken langsheen de stroom en de zieken en verdachten om de 3 maand inspoten met een bloedsteriliserende injectie van arseno-phenylglycine, hetgeen wellicht een première was in de chemoprophylaxis wordt een eerste stap gezet naar de ambulatoire behandeling. Het idee van deze methode ontsproot zowat overal rond hetzelfde tijdstip bij de meeste dokters die geconfronteerd waren met het overwel digend endemisch probleem, en het doet er weinig toe wie nu werkelijk de allereerste was om ze toe te passen. Feit is, dat een jonge Belgische arts, Dr LEJEUNE die in 1911 werkzaam was in het lazaret van Kiambi in Katanga een nieuwe werkmethode bedacht die de basis zou worden van al de latere campagnes : deze bestond in een systematische census van gans de bevolking in een bepaald gebied door de methodische en periodieke behandeling door inlandse verplegers in behandelingscentra opgericht in de dorpen zelf. Aldus werden de eerste dorpsdispensaria opgericht.

De jaren die nu volgen zijn rijk aan gebeurtenissen. BRODEN en RODHAIN hebben het laboratorium van Leopoldstad in 1911 overgedragen aan MOUCHET en Albert DUBOIS, die het interim waarnemen tot wanneer VAN DEN BRANDEN in 1913 als directeur wordt aangesteld. RODHAIN, de onvermoeibare, volbrengt zending op zending : eerst naar de Lualaba waar hij verblijft tot september 1912, nadien de prospectie van de ganse Katanga beëindigd in 1913, daarna het Ueleg gebied. Er worden sanitaire brigades opgericht, 53 in totaal met 3 000 arbeiders en 350 000 F subsidies, uitsluitend belast met ontbroessing. De zendingen van RODHAIN liggen aan de basis van de uitvaardiging van nieuwe „ Algemeen Wettelijke Voorschriften ” voor de ganse Kolonie waarbij iedere inboorling die zijn hoofdij verlaat buiten een straal van 30 km in het bezit moet zijn van een medische pas, de behandeling verplichtend wordt, de te volgen

wegen aangegeven worden, sanitaire grensposten opgericht worden, hygiënische maatregelen voor de dorpingen vastgelegd worden en een visverlof wordt opgelegd. In die periode moeten we eveneens de zendingen vermelden van SCHWETZ, MOTTOULLE, Pol GERARD en MOUCHET. Te Brussel waar BRODEN ondertussen directeur benoemd is van de School voor Tropische Geneeskunde wordt dit Instituut in 1913 overgeplaatst van de Quetelet plaats naar het Duden Park. Veel later, in december 1927 zou prins LEOPOLD, hertog van Brabant tijdens een bezoek aan het in opbouw zijnde Provinciaal Instituut te Antwerpen suggereren er eveneens het Instituut voor Tropische Geneeskunde te vestigen : het zou er op 3 november 1933 ingehuldigd worden met als eerste directeur Dr Jérôme RODHAIN.

Op het ogenblik dat de eerste wereldoorlog losbarst zijn er op het front van de slaapziekte in Congo 51 dokters werkzaam bijgestaan door 12 postoversten in de observatieposten. Verslagen over de situatie en de werkzaamheden zijn eerder schaars en de oorlogstoestand remt de effectieve toepassing van de voorgeschreven maatregelen. De studies van BRODEN tussen 1909 en 1911 verricht in het laboratorium van Leopoldstad en vervat in een uitgebreide nota over de diagnose van de slaapziekte kon hij omwille van de oorlogsomstandigheden eerst in mei 1920 te Brussel op een Anglo-Belgisch Congres over koloniale hygiëne kenbaar maken.

Vanaf het jaar 1920 worden speciale zendingen in gans Afrika opnieuw uitgestuurd, naar de meest actieve haarden van slaapziekte. Het is omstreeks 1920 eveneens dat de tweede opstoot van de slaapziekte-epidemie kan gesitueerd worden die eens te meer uitgaande van het Sangha bekken oprukt langs de Ubangi-Chari en tot gevolg heeft de reïnvastie van Nigeria, Kameroen in 1922, het noorden van Benin en Togo in 1926, Ghana omstreeks 1932 en verder Opper-Volta, Niger, Guinea en Senegal dat opnieuw aangetast wordt in 1935 na een stomme periode van meer dan een halve eeuw.

De eerste medico-administratieve zendingen in Congo worden uitgezonden onder de regering LIPPENS naar het bekken van de Kwango en de Uele teneinde opnieuw een systematische census van de bevolking te doen en alle zieken in behandeling te stellen. Gedurende drie jaar (van 1920 tot 1923) zal de zending onder leiding van Dr SCHWETZ in het Kwango gebied meer dan een half miljoen inwoners onderzoeken verspreid over 80 000 km<sup>2</sup> en 84 740 slaapzieken in behandeling stellen waaronder 62 479 nieuw ontdekte zieken. Analoge activiteiten grijpen plaats in het Uele-gebied waar 9 % nieuwe zieken onder de bevolking ontdekt worden. Nieuwe zendingen worden uitgestuurd naar de Midden-Congo en het Bangala

distrikt en naar de Mayumbe in de Neder-Congo. Industriële maatschappijen gevestigd in de endemische gebieden blijven niet ten achter ; zo vertrouwt de Forminière in de Kasai aan haar Dokter FOURCHE de sanering toe van de streek van Tshikapa waar 2 000 slaapzieken en evenveel verdachten ontdekt worden.

Van 1923 tot 1925 is een speciale zending eveneens werkzaam op het riviervak tussen Bukama en Kindu.

De praktische conclusie van deze speciale zendingen is dat de overheid een juister kwantitatief inzicht krijgt over de onderzochte bevolking, en de behandelde slaapzieken. Het aantal nieuwe zieken is weliswaar enorm maar men heeft toch de indruk dat een zekere stabilisatie in het verschiet is vooral nu er uit het laboratorium van Leopoldstad hoopgevende geruchten komen omtrent nieuwe actieve geneesmiddelen.

In mei 1920 was Miss Louise PEARCE vergezeld van W.H. BROWN toegekomen te Leopoldstad in opdracht van het Rockefeller Institute om een nieuw geneesmiddel tegen de slaapziekte, Tryparsamide genaamd, te experimenteren. De observaties, uitgevoerd op 77 slaapzieken, in samenwerking met VAN DEN BRANDEN en VAN HOOF, vervat in het rapport van Miss PEARCE, kwamen tot het besluit dat het Tryparsamide een uitstekend geneesmiddel was tegen de menselijke slaapziekte veroorzaakt door *Trypanosoma gambiense*. De experimentaties werden voortgezet in het laboratorium en talrijke publikaties volgden elkaar op waarin bevestigd werd dat het geneesmiddel een hoge curatieve waarde bezat zelfs bij die zieken die reeds in een gevorderd stadium van aantasting van het centraal zenuwstelsel verkeerden. Dank aan het Tryparsamide geschonken door het Rockefeller Instituut kon de behandeling van de zieken voortgezet worden in Leopoldstad. Nadien werd het door het Belgische laboratorium Meurice vervaardigd onder de naam Tryponarsyl en ter beschikking van de dokters gesteld.

Ongeveer op hetzelfde tijdstip, 1921-22 experimenteert professor KLEINE in Oost-Afrika met een nieuw produkt waarvan de formule vooralsnog geheim gehouden werd : Bayer 205. Het middel vermag niets tegen de zieken die reeds in het lethargisch stadium verkeren maar is zeer actief in het aanvangsstadium en tegen *Trypanosoma Rhodesiense*. Bovendien beschermt het middel dank zij de langzame excretie, gedurende een zekere tijd tegen de infectie. Deze eigenschap zet VAN DEN BRANDEN er toe aan in 1926 het Bayer 205 te gebruiken als prophylactisch middel in endemische haarden waar niettegenstaande de behandeling van de zieken de besmetting aanhield. Deze preventieve „ Bayerisatie ” zal later door VAN HOOF

met sukses op grote schaal toegepast worden.

In 1928 had te Parijs de „ Tweede Internationale Conferentie over de Slaapziekte ” plaats. Niettegenstaande de opgedane ervaring, ondermeer dank zij de systematische kampanjes op touw gezet door JAMOT waren de Franse overheden in West-Afrika niet geneigd te erkennen dat de toestand steeds kritischer werd bij gebrek aan voldoende inzet, specifiek en exclusief gericht tegen de slaapziekte.

Giovanni TROLLI, intussen hoofdgeneesheer geworden van onze toenmalige Kolonie was zich echter bewust van de situatie. Gesteld voor het probleem van een evenredige benadering van de medico-sanitaire verplichtingen enerzijds toegespitst op de bevolking van de industriële agglomeraties, de landmacht, de arbeiders van de grote landbouw- en mijnbedrijven, de zendelingen centra en anderzijds de rurale gezondheidsdienst met haar mobiele ploegen voor het opsporen en behandelen van de trypanosomiasis, was TROLLI tot het besluit gekomen dat een effectieve bezetting van het endemisch gebied een minimum van 400 dokters, 800 gezondheidsbeambten en een budget voor openbare gezondheid van 200 miljoen BF zou vereisen. Deze doelstelling was budgettair niet te verwezenlijken en dus moest er progressief te werk gegaan worden. Gelukkig kwam in het jaar 1928 ook het Koninklijk bezoek aan de Kolonie van koning ALBERT I en koningin ELISABETH, aan Wie door Dr Pierre NOLF het plan voor een progressieve intensieve medische bezetting werd voorgelegd. Onder de menigvuldige en gelukkige verwezenlijkingen na dit Koninklijk bezoek kwam dan ook in 1930 de stichting van het Koningin Elisabethfonds beter gekend onder de naam „ FOREAMI ” tot stand, voor hetwelke het Belgische parlement een nationale dotatie van 150 miljoen stemde. Samen met de milde gift van 282 000 F gestort door koningin Elisabeth verzekerde dit een inkomen van 9 miljoen F per jaar aan het Fonds. Deze autonome parastatale instelling stak van wal met haar activiteiten in 1931 in het „ District des Cataractes ” in Neder-Congo onder leiding van Dr DUPUY. FOREAMI heeft er ongetwijfeld enorm toe bijgedragen om de slaapziekte in de Beneden-Congo te overmeesteren, door haar methodische benadering die berustte op een zorgvuldige census van de bevolking, het opsplitsen van het te saneren gebied in kreitsen van ongeveer 30 000 inwoners telkens met een verantwoordelijke dokter, gezondheidsbeambten en het vereiste aantal Congolese verpleegkundigen, assistenten en verzorgers. Het instellen van het individuele onderzoek, met de bijbehorende medische pas of behandelingsfiche, het ontwikkelen van een netwerk van basis-gezondheidscentra met een radius van maximum 15 km, de systematische screening van de bevolking om

de zes maand, de sanering van de dorpen, de bronnen, de plaatsen waar de manioc geroot wordt of waar gebaad wordt, het verwerven van een betere kennis van de factoren die de spreiding van de overdraagbare ziekten in de hand werken en tenslotte een effectieve controle op de slaapziektehaarden zelf, dit alles bijeen laat toe de endemiciteit terug te brengen tot ongeveer 2 per 1 000.

In 1934 na de sanering van de Beneden-Congo neemt het Koningin Elisabeth Fonds een nieuw aktieterrein over in het Kwango-Kwilu gebied, eveneens een beruchte slaapziektehaard, dat na de tweede wereldoorlog dank zij FOREAMI zou uitgroeien tot een modelzone voor de ganse toenmalige kolonie door een geïntegreerd stelsel van rurale medische bijstand, basisgezondheidszorg, met inbegrip van sanering, voedingsvoorlichting, moeder en kind bescherming, en gezinsbevordering.

Ondertussen heeft het FOREAMI van 1932 tot 1943 eveneens de Ruzizi-vallei gezuiverd van de slaapziekte.

We moeten even stilstaan bij het jaar 1930 : met 33 502 nieuw gediagnosticeerde gevallen van slaapziekte hebben we blijkbaar de piek van de epidemische opflakking bereikt. De speciale zendingen hebben hun opdracht beëindigd en hun taak overgedragen aan de inmiddels opgerichte „ Service de l'Hygiène publique ”.

Van 1930 tot 1940 zal het aantal nieuwe slaapzieken gestaadig afnemen tot minder dan 12 000 nieuwe gevallen terwijl daarentegen de regelmatig gecontroleerde bevolking steeds toeneemt van ongeveer 3 miljoen tot meer dan 5 miljoen. De gemiddelde besmettings-index getuigt van de vooruitgang : 1,20 % in 1930, 0,45 % in 1935 en 0,24 % in 1940. Ondertussen werden op aandringen van VAN HOOF de plannen opgemaakt voor de oprichting van een nieuw modern laboratorium te Leopoldstad. De bouw ervan verloopt vlot en in 1937 kan geneesheer-directeur BRUTSAERT samen met zijn adjunkt Dr NEUJEAN het historisch laboratorium van „ Leopold II ” verlaten en zijn intrek nemen in het nieuw herdoopte Instituut voor Tropische Geneeskunde „ Prinses Astrid ”.

De tweede wereldoorlog verstoort opnieuw de strijd tegen de slaapziekte ten gevolge van de mobilisatie van een gedeelte van de schaarse effectieven en door de oorlogsinspanning vereist van de bevolking die zekere epidemiologisch ongunstige factoren in de hand werkt. Het regelmatig medisch onderzoek van de bevolking komt in het gedrang en het aantal nieuw besmette zieken neemt opnieuw toe.

Het hervatten van de werkzaamheden op het einde van de oorlog in 1944-45 valt samen met het verschijnen op de wereldmarkt van een nieuw geneesmiddel, het Diamidine waarvan LOURIE en YORKE in

1939 de aktiviteit hadden bewezen en dat de hoop deed rijzen alle inwoners van een endemisch gebied voor een bepaalde tijd te kunnen vrijwaren tegen de besmettende inoculatie door de tsetsevliegen, zodanig dat de ziekte spontaan zou verdwijnen.

De meest ophefmakende vooruitgang op gebied van de bestrijding van de slaapziekte werd dan ook gebracht bij het invoeren door VAN HOOFF en zijn medewerkers van de massa-prophylaxis door middel van Pentamidine.

De resultaten op het terrein waren zo uitzonderlijk goed dat vanaf 1946 de diamidines algemeen in gebruik waren in West- en Centraal-Afrika en men mag aannemen dat in de Belgische Congo in 1950 nagenoeg twee miljoen mensen regelmatig om de 6 maand hun Lomidine injectie toegediend krijgen.

In 1948 heeft te Brazzaville een nieuwe internationale bijeenkomst over de slaapziekte plaats. Bij deze gelegenheid wordt het „ Internationaal Wetenschappelijk Comité voor de Studie van de Trypanosomiasis ” opgericht, een afdeling van de „ Commissie voor Technische Samenwerking bezuiden de Sahara ”.

Terzelfdertijd werd te Leopoldstad het „ Bestendig Inter-Afrikaans Bureau voor de Tsetse en de Trypanosomiasis ” (B.P.I.T.T.) gevestigd teneinde alle wetenschappelijke inlichtingen m.b.t. de aandoe-ning te centraliseren en te diffuseren. Deze onmisbaar geworden informatiedienst stortte spijtig genoeg ineen in juli 1960 ; de dokumentatie werd overgebracht naar Brazzaville en de Wereldgezondheidsorganisatie zou later deze informatiedienst overnemen.

Niettegenstaande de vooruitgang geboekt door de wetenschap gaf de ziekte zich echter niet gewonnen. Een regelmatige controle van de beschermde gebieden bracht reeds de eerste zieken aan het licht onder de met Lomidine ingespoten dorpelingen. Er rees twijfel nopens de aktieduur van de voorbehoeding. Tenslotte werd het ook langsom moeilijker, naarmate de slaapziekte op spectaculaire wijze verzwoond door deze aktie om de bevolking, die de niet van onaangename incidenten ontblote spuit beu was, in voldoende mate op te roepen. Indien de incidentie van de nieuwe gevallen tot een residueel minimum kon teruggebracht worden, vermocht de nieuwe techniek evenwel niet het epidemiologisch nulpunt te bereiken.

Tussen de jaren 1951 tot 1955 werden jaarlijks ongeveer 70 % van de totale bevolking aan een medisch onderzoek onderworpen. De besmettingsindex daalt met een mathematische regelmaat van 0,09 % tot 0,06 % en tot 0,03 %.

Tot overmaat van ramp wordt de parasiet hoe langer hoe meer weerstandig aan de bestaande geneesmiddelen en het is hoogtij dat

nieuwe arsenicumderivaten gesynthetiseerd door FRIEDHEIM het Tryparsamide van Miss PEARCE komen aflossen.

Inmiddels bleek het dat de prijs uitgelooft door koning LEOPOLD II voor wie het middel tegen de slaapziekte zou vinden nooit was toegekend. Door een Besluit van Zijne Majesteit Koning BOUDEWIJN in juli 1953 werd het Dekreet echter dat in vergetelheid was geraakt, bekrachtigd. De oorspronkelijke prijs van 200 000 F werd op één miljoen gebracht en een jury bijeengeroepen om de prijs toe te kennen. Deze jury onder het voorzitterschap van oud-minister DE BRUYNE besloot wijselijk de prijs te verdelen onder Miss PEARCE, BROWN, JACOBS en HEIDELBERGER die het Tryparsamide ontdekt hadden, alsook THOMAS die het Atoxyl had geëxperimenteerd.

In 1959 aan de vooravond van de onafhankelijkheid van Belgisch-Congo werden slechts 1 100 nieuwe gevallen van slaapziekte meer gediagnosticeerd onder de 13 miljoen inwoners. De besmettingsindex was teruggevallen op 0,01 % en buiten een paar residuele haarden scheen alle gevaar geweken.

Vooraleer de Kolonie te verlaten moet een laatste balans opgemaakt worden. In 40 jaren onafgebroken worstelen tegen de slaapziekte werden 150 miljoen onderzoeken verricht, meer dan een half miljoen slaapzieken ontdekt en anderhalf miljoen behandelingen toegepast.

Helaas, wat we met Prof. Pieter JANSSENS zouden kunnen betitelen als de politico-epidemische evolutie van de slaapziekte tussen de jaren 1958 en 1962, waarbij meer dan 20 Afrikaanse staten met endemische slaapziektehaarden tot zelfbestuur kwamen, zou ons in minder dan geen tijd terugbrengen tot de epidemische toestand van 1930.

De bestaande diensten voor epidemiologie en hygiëne die verantwoordelijk waren voor massakampagnes met als doel het opsporen van de zieken, hun verplichte behandeling en latere controle waren al te kolonialistisch getint en moesten de baan ruimen. Chemoprophylaxie, althans de massa-geplande was uit de boze maar individuele sluikeprophylaxie met al de gevaren eraan verbonden tierde welig. Daarbij kwamen dan nog de volksverhuizingen in de betwiste gebieden, reizigers en vluchtelingen, rellen en rebellen die allen er opnieuw toe bijdroegen om het epidemiologisch gestabiliseerde patroon in de war te sturen. Niettegenstaande de moeilijkheden en de gevaren uit de Sturm- und drangperiode van de onafhankelijkheid hervatte een Belgisch dokter, bewust van het sluimerende gevaar van de slaapziekte, zoals weleer de prospectie in de potentiële epidemische haarden teneinde de strijd opnieuw te kunnen aanbinden.



Vanaf 1964 bleek duidelijk uit de zendingsverslagen dat, wat eerst beschouwd werd als een lokale opflakking van de residuële trypanosomiasis als gevolg van de sociale en politieke wisselvalligheden, in feite een wijder fenomeen was en best een nieuwe veralgemeende opstoot van de slaapziekte-endemie zou kunnen zijn. Dit werd in de daaropvolgende 10 jaren evident toen uit de meeste zowel West- als Centraal- en zelfs Oost-Afrikaanse haarden de bevestiging kwam van een nieuwe epidemie.

Dank zij FOMETRO, het Tropisch Medisch Fonds, in het leven geroepen onmiddellijk na de Onafhankelijkheid van Congo om de ontredde medico-sanitaire situatie en activiteiten te steunen, kon in 1963 een plan opgemaakt worden om met een systematische aktie uit te pakken naar het voorbeeld van de vroegere speciale medische zendingen.

Vanaf 1964 ijverden enkele Mobiele Ploegen van FOMETRO om aan de deficiënte sanitaire dekking te verhelpen. Naarmate er geleidelijk aan meer ploegen in het leven geroepen en getraind werden konden opnieuw al de endemische verkende zones bezet worden en werden centra opgericht voor het opsporen, behandelen en controleren van de slaapziekten. Toen later met de hulp van het Presidentieel Bureau in Zaïre door FOMETRO het „Centraal Bureau voor de Trypanosomiasis” werd opgericht te Kinshasa konden in de ganse Republiek technische richtlijnen uitgevaardigd worden voor het bestrijden van de endemie; hospitalen en dispensaria werden gesensibiliseerd en gesteund om de taak van de vroegere observatieposten over te nemen, tevens werd ook het technisch en verplegend personeel gevormd onder de Zaïresen om de verantwoordelijke leiding van de mobiele eenheden van de Belgische gezondheidsbeambten over te nemen. Dit gebeurde met de hulp van het Instituut voor Tropische Geneeskunde te Antwerpen waar de beste elementen degelijk voor hun specifieke taken herschoold werden.

Niettegenstaande de goed opgezette aktie voortgaande op de lessen uit het verleden en met behulp van nieuwe technische middelen zou de slaapziekte eens te meer bewijzen dat ze niet zo gemakkelijk en zo vlug onder de knie te krijgen is. Het werd 1970 vooraleer de piek van de epidemische opstoot werd bereikt en de 30 Mobiele Ploegen konden beginnen met het indijken van de endemie.

Het zou verder nog meer dan vijf jaar duren, tot 1975-76 om de besmettingsindex terug te brengen van 8,4 % tot 2,8 % en het overbrengen van de slaapziekte aldus met 2/3 te verminderen. Tenslotte kwamen in de laatste jaren onvoorziene moeilijkheden zoals brandstofnood, personeelstekort, budgettaire restricties en administratieve

vitterijen de activiteiten belemmeren met als gevolg dat nieuwe ziekteopstoten veel gewonnen terrein lieten inboeten.

Wat er ook van zij, aan ons land komt de verdienste toe als eerste opnieuw de alarmklok tegen de Afrikaanse trypanosomiasis geluid te hebben en een organisatie op touw gezet te hebben die als voorbeeld staat voor de huidige strategie in de aanpak van de slaapziekte, voor de opleiding van technisch personeel en een basis is voor de operationele studie van de ziekte in Afrika.

Het is misschien niet overbodig op dit ogenblik een summiere balans op te maken van deze aktie en eraan te herinneren dat een handvol Belgische en Zairese gezondheidsbeambten en een paar dokters sedert het debuut van deze nieuwe campagne 15 miljoen mensen hebben zien defileren voor het geneeskundig onderzoek, 65 000 nieuwe slaapzieken hebben gediagnosticeerd en ongeveer 150 000 zieken in behandeling hebben gesteld.

De geschiedenis van het laboratorium te Kinshasa in de strijd tegen de slaapziekte neemt helaas ook een einde na 1960 en de rol van dit historisch laboratorium zal gelukkig overgenomen worden door het Instituut voor Tropische Geneeskunde te Antwerpen onder de bezielde leiding van JANSSENS alsmede door de Eenheid voor Parasitologie opgericht door het Instituut in de schoot van de Universiteit te Kinshasa. Onder leiding van WERY en VAN MEIRVENNE zullen immunologische diagnostische technieken uitgewerkt worden die een omwenteling zullen teweeg brengen in het vroegtijdige opsporen van de slaapziekte en een stap vooruit betekenen naar de uitroeiing van het virusreservoir.

Het oprichten van een broes-laboratorium nabij de Angolese grens voor de immunodiagnose van duizenden slaapzieken onder de vluchtelingen was een van de vele „premières” door de mobiele teams van FOMETRO tot stand gebracht.

In dit laatste decennium zijn de opzoekingen in verband met Trypanosomiase zeer aktief en intensief.

BONÉ stelt een agglutinatietest op punt die de preklinische diagnose van de besmetting op het terrein zelf voor de mobiele ploegen mogelijk maakt. DE DUVE, Nobelprijs, dank zij zijn ophefmakende studies over de lysosomen in zijn Instituut voor Moleculaire en Cellulaire Pathologie benadert de optimale behandelingsmethoden door het koppelen van trypanocide-geneesmiddelen aan een lysosomotrope vector.

Dank zij zijn kwekerijen voor tsetsevliegen draagt EVENS bij tot de studie van de anatomische, fysiologische en nutritionele gewoontes, de adaptatie-vermogens en het gedragspatroon van de vector en levert

kostbaar materiaal voor het experimenteren met de steriele mannetjesvliegen.

Als de menselijke slaapziekte om humanitaire redenen van zeer vroeg reeds de volle aandacht heeft gaande gehouden van de autoriteiten en het geneeskundig korps, dan is dit niet minder waar geweest waar het betreft de trypanosomiasis der dieren.

Nog vóór de aankomst der eerste dierenartsen hadden dokters en geneeskundigen de ziekte vastgesteld bij de huisdieren. Uiteraard ging hun aandacht in de eerste plaats naar de mogelijkheid die er zou kunnen bestaan dat de slaapziekte der dieren op de mensen zou kunnen overgaan. Algauw echter stond hun conclusie vast : Afrikaanse slaapziekte der mensen en der dieren zijn twee verschillende zaken. Hiermee werd wel gedeeltelijk een voorbarige conclusie getrokken. Het strekt echter tot hun eer dat deze pioniers, met de primitieve middelen waarover ze toen beschikten maar anderzijds met hun aangescherpte observatiegeest, hun theorie hebben kunnen staande houden tot 1966 voor wat betreft de Oost-Afrikaanse slaapziekte en tot zeer recentelijk voor wat betreft de West-Afrikaanse slaapziekte, het geïsoleerd geval van de auto-infectie van een tropenarts op het eiland Fernando Po in 1941 niet te na gesproken.

Zeer vlug echter hadden zowel geneeskundigen als administratie-agenten, zendelingen en kolonisten begrepen dat trypanosomiasis de grote handicap was en zou zijn voor de veeteelt in Centraal-Afrika. Deze diagnose is heden ten dage nog altijd meer dan ooit waar.

Trypanosomiasis der dieren en meer bepaald huisdieren is dan ook sinds het begin van deze eeuw en tot nu toe, het probleem nummer één geweest van al wie in Centraal-Afrika met diergeneeskunde en veeteelt heeft te maken gehad. Grote namen vinden we terug, vanaf het eeuwbegin, in Belgische en buitenlandse tijdschriften: Alphonse BRODEN, de onvermoeibare en, samen en even later, Jérôme RODHAIN. Beiden geneesheer, beiden bezielde met een ongekennde liefde voor de natuur die gekristalliseerd werd in hun wetenschappelijk biologisch denken. De bekroning van hun werk en zoeken vinden wij terug in tientallen wetenschappelijke publicaties, waarvan het sluitstuk natuurlijk is de originele beschrijving, in 1903, van *Trypanosoma Congolense* door BRODEN. Hiermede heeft de Belgische Wetenschap zich voor altijd een soliede ereplaats verzekerd in het koor dat Trypanosomiasis heet en dat nog altijd niet is uitgezongen.

Van de eerste dierenartsen en zootecnici die van in het begin van deze eeuw de ongelijke strijd hebben aangevat tegen allerhande ziekten en epizootiën in de voor grootvee zeer onherbergzame streken van Centraal-Afrika, is reeds vóór de eerste wereldoorlog een grote naam

naar voor getreden : René VAN SACEGHEM. Deze stoere Bruggeling, opgegroeid in een familie met hoge militaire tradities, heeft door zijn methodisch en grondig observeren en onderzoeken de grondslag gelegd van de Belgische diergeneeskundige traditie in de tropen. Tot op heden blijft zijn naam en zijn werk een ereplaats bekleden in alle tekstboeken die een synthese maken van het wetenschappelijk kennen van de diergeneeskunde in de tropen. Deze polyvalente dierenarts, die op één rij geplaatst wordt met grote namen uit de Franse, Duitse, Engelse en Zuid-Afrikaanse tropische diergeneeskunde, heeft zeventig jaar geleden reeds de grote veeteeltproblemen in Afrika onderkend en door zijn publicaties op de voorgrond gebracht : runderpest, dermatophilosis, theileriosis, trypanosomiasis. Het mag hem tot eer strekken dat op een recent te Nairobi (september 1980) gehouden internationale conferentie, deze aandoeningen als de „ big four ” van de veeteelt in Afrika betiteld werden.

Op gebied van trypanosomiasis der dieren is VAN SACEGHEM de man geweest die verschillende praktische en accurate diagnose methoden heeft op punt gezet, die de rondtrekkende dierenarts op het terrein kon gebruiken om alzo tot nuttige conclusies te komen ; in 1914 reeds publiceert hij in de *Bulletin Agricole du Congo belge* de resultaten van zijn studies onder de titel : „ Sur la classification des trypanosomes pathogènes de l’Afrique Centrale ”.

De grote aandacht van VAN SACEGHEM ging uiteraard echter naar de behandeling van trypanosomiasis. Aan glossinenbestrijding in verband met trypanosomiasis der dieren kon er toen nog helemaal niet gedacht worden, men had zelfs nog geen vermoeden van wat wij nu dagelijks op het terrein gebruiken aan moderne middelen en chemicaliën. VAN SACEGHEM zou de grondlegger worden van het therapeutisch benaderen van de trypanosomiasis der dieren ; niet alleen het groot rundvee hield zijn aandacht gaande, maar hij zette eveneens de behandeling van paarden, varkens, schapen, geiten en zelfs honden op punt. Reeds in 1914 eveneens publiceerde hij, weerom in de *Bulletin Agricole du Congo belge* zijn eerste bevindingen onder de titel : „ Expériences sur l’action thérapeutique de la trypaflavine dans les trypanosomiasis animales ”. Vele publicaties van zijn hand volgden deze eerste stap. Men mag nu stellen dat alle Belgische en vreemde dierenartsen die werkzaam zijn geweest of nog zijn in Centraal-Afrika zich steeds geïnspireerd hebben of nog inspireren aan zijn methodologie op gebied van prophylaxie en behandeling van trypanosomiasis der dieren.

Was VAN SACEGHEM een grootmeester van de chemiotherapie, de enige benaderingsvorm die in zijn tijd mogelijk was, dan stellen wij

niet zonder enige trots vast dat hij reeds in 1923 dacht aan de invloed van de trypanosomen op het immuunsysteem der dieren, dat hij reeds in 1936 proeven opzette die hij publiceerde onder de titel „ L'immunisation des bovidés contre la trypanosomiase ” (*Bull. agr. du Congo belge*). Men kan slechts de genialiteit van deze man prijzen als men bedenkt dat deze twee onderwerpen, na vijftig zestig jaar, de speerpunten uitmaken van het moderne onderzoek op gebied van trypanosomiasis. Dit onderzoek, internationaal gefinancierd, ook door België, vindt zijn kristallisatiepunt in het International Laboratory for Research on Animal Diseases (ILRAD) in Nairobi ; meerdere Belgische onderzoekers, van verschillende van onze Universiteiten en Instituten, worden er als graaggeziene en zeer gewaardeerde medewerkers ontvangen. Men kan nu slechts hopen dat, eindelijk, de visie en de droom van VAN SACEGHEM moge bewaarheid worden en dat de Belgische wetenschap haar deel mag hebben in de realisatie ervan.

Zo de Belgische medische en veterinaire wereld sinds nu bijna honderd jaar een ontegensprekelijk belangrijke bijdrage heeft gebracht tot het onder controle krijgen van de trypanosomiasis bij mens en dier, dan mag het hier ook aangestipt worden dat een kleine, maar niet onbelangrijke groep, van zendelingen, pioniers en kolonisten door nauwkeurig observeren een besluit vormen, zich baserend op een soms ingeboren of van huis meegekregen zootechnische kennis, in uiterst belangrijke mate heeft bijgedragen tot de inplanting van grootrundvee in Westelijk en Centraal-Afrika en alzo de nijpende nood aan dierlijke proteïnen bij de bevolking mee heeft helpen lenigen. Zij hebben het probleem van de tsetsevliege en de trypanosomiasis bij het grootrundvee op een voor hun empirische manier aangepakt door alleen vee te kweken dat blijkbaar goed weerstond aan de gevreesde parasiet.

Dit fenomeen dat de Franse dierenarts PIERRE, werkzaam in l'Afrique Occidentale française, in 1906 opgemerkt had bij grootrundvee langs de kusten van de golf van Guinea, dat nadien als weinig ernstig werd beschouwd en in de wetenschappelijke wereld bijna vergeten was, dat de laatste jaren terug is bovengehaald en nu de naam gekregen heeft van „ trypanotolerantie ” waarvan men de genetische en immunologische basis kent en tracht verder te exploiteren, dat fenomeen was opgemerkt en gekend door de eerste grootveekwekers uit de Beneden-Congo.

In 1904 reeds werden door een planter uit de Mayumbe een vijftigtal runderen uit Dahomey per schip overgebracht naar de toenmalige Onafhankelijke Congostaat. Dit kleine, taaie, bultloze, wonderbaar-

lijke taurien ras dat zich had weten aan te passen en te verspreiden in de uiterst moeilijke ecologische omstandigheden van de woudsavannen in de landen langs de golf van Guinea, heeft zich dank zij de hoge graad van zootecnische deskundigheid van enkele pioniers uit de Beneden-Congo, ingeplant en wortel geschoten in het nieuwe milieu. Al gauw vindt men exemplaren terug op de missie van Kangu, in het zootecnisch station van de staat te Zambi aan de monding van de stroom en bij het begin van Wereldoorlog I blijkt het algemeen verspreid te zijn in de Beneden-Congo. Dank zij de eigenschap van „trypanotolerantie” kan dit vee verspreid worden onder de inlanders; zonder speciale verzorging en zonder problemen van slaapziekte, waaraan het weerstaat, blijft dit vee in leven in de vochtige beboste savannen van Beneden-Congo en draagt in grote mate bij tot de vleesvoorziening van de lokale bevolking en de opkomende steden.

De grote doorstoot van het trypanotolerante grootvee is gekomen in het begin der twintiger jaren. Vanuit Guinea, de bakermat van het ras, werd N'Dama vee ingevoerd door de inmiddels opgerichte veekweekmaatschappijen uit Beneden-Congo. Hier werd het zootecnisch gemanipuleerd op zulkdanige manier dat het nu, na zestig jaar, het best renderend trypanotolerant rundveeslag van gans Afrika is geworden; de zootecnische prestaties bereiken probleemloos hogere scores dan bij het N'Dama vee in Guinea zelf.

In 1980 is de situatie dusdanig dat de grote internationale verantwoordelijke instanties van de Verenigde Naties, de studie en de verspreiding van het trypanotolerant vee als nummer één hebben gekozen om het probleem van de trypanosomiasis der dieren aan te pakken in gans West-Afrika. De veeteeltmethoden en het vee van Beneden-Zaire worden voor heel West-Afrika als voorbeeld gesteld en vandaar uit zal men trachten het grootste deel van West-Afrika te herkoloniseren met dit wonderbaarlijke veeslag.

Het is tijd om de conclusie te trekken uit een verhaal dat ongeveer een eeuw geleden begonnen is en toch nog vers in het geheugen ligt.

Wij bevinden ons bijna zeker op de goede weg om eens te meer „het gedrocht met de honderd koppen” zoals R.-J. CORNET de plaag vernoemt in zijn prachtige geschiedenis *Bwana Muganga*, te overmeesteren zodanig dat slaapziekte enkel nog als een occasionele besmetting zal voorkomen in plaats van ganse gebieden endemisch te teisteren.

Enmaal dat we deze drempel zullen bereikt hebben mogen we met reden verwachten dat de vooruitgang van de wetenschap in de biologische en chemische bestrijding van de tsetsevlieg, in de studie van

het immunologisch proces dat de weg moet openen naar het op punt stellen van een eventuele immuniseringstechniek, samen met de industrialisering van het gebied en de ontwikkeling van de landbouw vooral, aan diegenen die onvermoeibaar de ziekte bekampen op het terrein, de nodige middelen zullen verschaffen om de slaapziekte definitief te overmeesteren.

Slaapziekte bij de mensen en trypanosomiasis der dieren zijn nog steeds werkelijkheid in Centraal-Afrika, waar zovele Belgen het beste van hun intellect en kunnen hebben gegeven om het probleem op te lossen. De totale oplossing is nog niet gevonden, ze zal wellicht nog lang op zich laten wachten. Toch mogen we zeggen dat de Belgische bijdrage, zowel op het terrein als in de besloten ruimte van de laboratoria, voor immer zullen gegrift zijn in gouden letters in het witboek over de „slaapziekte” in Afrika.

22 oktober 1980

## Images de la Belgique outre-mer

- 1830 - 1980 -

par

J. VANDERLINDEN

### RÉSUMÉ

L'image que la Belgique a donnée d'elle-même à l'Outre-Mer en 150 ans d'histoire est à la fois dispersée aux quatre coins du Globe et empreinte d'une diversité exceptionnelle.

Souverains, envoyés extraordinaires, ambassadeurs et consuls en composent la face officielle.

Infiniment plus nombreux sont les navires et les avions battant pavillon belge, nos produits, nos investissements et nos «grands projets».

Mais rien n'est sans doute plus vrai que le contact avec le Belge, qu'il soit un simple individu, un émigrant, un homme d'affaires ou un coopérant.

\* \* \*

### SAMENVATTING

Het beeld dat België van zichzelf gegeven heeft aan de gebieden overzee, tijdens 150 jaar geschiedenis is verspreid over de vier hoeken van de wereld en is gekenmerkt door een uitzonderlijke verscheidenheid.

Vorsten, buitengewone gezanten, ambassadeurs en consuls maken er de officiële kant van uit.

Oneindig talrijker zijn de schepen en de vliegtuigen die de Belgische vlag voeren, onze produkten, onze investeringen en onze „grote ontwerpen”.



Maar niets is zonder twijfel waarachtiger dan het kontakt met de Belg, hij weze een gewoon man, een uitwijkeling, een zakenman of een ontwikkelingssamenwerker.

\* \* \*

En 150 années de vie culturelle, économique, politique et sociale, la Belgique a offert d'elle-même à l'outre-mer un tel foisonnement d'images diverses qu'il est sans aucun doute présomptueux de vouloir ne serait-ce que l'esquisser en quelques pages. Et ceci d'autant plus que l'entreprise est l'œuvre d'un seul (1). Aussi ne faut-il guère s'étonner de son peu d'originalité. Les matériaux qui en forment la base étaient tous relativement aisément accessibles et l'apport de mes confrères de l'Académie à ce travail a été déterminant indépendamment de celui de tous ceux intéressés depuis fort longtemps à la présence de notre pays dans le monde (2).

En outre le panorama est limité à l'outre-mer non colonial. L'entreprise congolaise, voire le mandat puis la tutelle belges sur le Ruanda et l'Urundi ont été suffisamment étudiés et sont en eux-mêmes tellement importants que les aborder dans de telles limites eût véritablement paru dérisoire. De même j'ai tenu compte des trois études spécialisées de mes Confrères et j'ai donc pu éliminer de mon propos les images offertes par la Belgique à l'outre-mer aussi bien dans le domaine des missions catholiques, que dans ceux des transports ou de la lutte contre certaines endémies. Malgré ces limitations volontaires, les cadres géographique et chronologique de l'essai demeurent vastes, le résultat plus proche de l'esquisse que du tableau et l'indulgence du lecteur indispensable.

Ceci dit, les images de la Belgique outre-mer entre 1830 et 1980 peuvent être regroupées sous trois rubriques que j'appellerais la Belgique officielle, la Belgique des produits et la Belgique des hommes. Pour chacune d'elles, je m'efforcerais de parcourir les trois

---

(1) Je dois remercier Mr. Luc KEUNINGS, licencié en histoire de l'Université libre de Bruxelles, qui a bien voulu mettre tout l'enthousiasme de sa jeune science dans la collecte de nombre de données utilisées dans cet essai; sans sa collaboration, jamais ce texte n'aurait pu voir le jour dans les délais qui étaient impartis à son élaboration.

(2) Pour la lisibilité du texte, j'ai renoncé aux notes infrapaginales. Une bibliographie sélective en fin de texte permet au lecteur de mesurer tout ce que je dois à autrui.

lustres qui nous séparent de l'indépendance nationale et de retracer dans chaque domaine les grandes lignes d'une évolution qui se construit pierre à pierre aux origines pour se transformer aujourd'hui en un édifice monumental dont il est parfois malaisé de deviner l'architecture. Dans la mesure du possible également, j'essaierai de dégager de cette évolution l'un ou l'autre fil conducteur susceptible d'éclairer le pourquoi et le comment du cours de l'histoire. Mais je ne me dissimule pas la fragilité des ébauches de conclusion que je serais ainsi éventuellement tenté d'esquisser; la pauvreté des matériaux disponibles n'en permet malheureusement pas de plus solide.

### **La Belgique officielle souverains, envoyés extraordinaires, ambassadeurs et consuls**

De la Belgique officielle, l'outre-mer perçoit surtout quatre catégories d'images. Les plus solennelles sont certes celles que lui offrent les visites de souverains ou héritiers de la Couronne. Mais l'envoyé extraordinaire reçu avec tous les honneurs dus à son rang et à l'importance de la mission qu'il accomplit, l'ambassadeur cheminant en grand arroi pour présenter ses lettres de créance ou le consul recevant les commerçants étrangers dans un bâtiment au fronton duquel s'accrochent les armoiries nationales représentent également aux yeux des citoyens des pays qu'ils traversent ou dans lesquels ils résident la Belgique sous son aspect d'Etat souverain. Sans doute certaines de ces images sont-elles plus fugaces que d'autres, mais elles compensent leur brièveté par leur éclat; tel est certainement le cas des visites royales ou de celles des envoyés extraordinaires. La présence de l'ambassadeur ou du consul est quant à elle souvent moins brillante mais elle offre par contre une vision plus stable et plus durable peut-être de notre pays.

#### **I. SOUVERAINS**

Malgré son intérêt fréquemment souligné pour l'ouverture de notre pays à l'outre-mer et ses efforts personnels nombreux en faveur d'entreprises concrètes allant en ce sens, notre premier souverain

n'eut jamais l'occasion de franchir les océans pour appréhender personnellement les mondes extra-européens. Il laissera, sans grand enthousiasme d'ailleurs, cette expérience à son fils.

Les périples de LÉOPOLD II se limitent à l'époque où il est duc de Brabant et ses premiers pas outre-mer sont modestes puisqu'il s'agit d'une découverte de la Méditerranée orientale et de ses rivages d'Alexandrie à l'Asie mineure. Cette première expédition vers un bien proche lointain n'en prend pas moins neuf mois, de novembre 1854 à août 1855. Le duc de Brabant échappe ainsi à l'hiver belge, pour le plus grand bénéfice de sa santé, mais justifie aussi son périple autant par sa soif d'apprendre que par les éventuels avantages commerciaux qu'il pourrait rapporter à la Belgique, en Egypte notamment. Ce premier contact avec les rives du Nil sera suivi d'un second, en 1862. Puis, « faisant semblant d'être malade », comme l'écrivait LÉOPOLD I, le prince inaugure en 1864 une route qu'emprunteront à leur tour son neveu ALBERT et son petit-neveu LÉOPOLD une soixantaine d'années plus tard: celle des Indes et de l'Insulinde. Entamé en octobre 1864, l'itinéraire extrême-oriental comporte une étape qui branche le voyage d'études du futur roi sur un aspect majeur de l'expansion belge outre-mer, la construction des chemins de fer. LÉOPOLD inaugure en effet en décembre 1864, à Ceylan, la ligne Colombo-Kandy. Puis ce sont les Indes, la Birmanie, la Malaisie, l'Insulinde, la Chine avant de reprendre le chemin de Bruxelles où il revient à la fin mai 1865 après sept mois d'absence. Il lui reste alors moins de six mois avant d'accéder au trône. Devenu LÉOPOLD II, le souverain ne voyagera guère plus outre-mer, si on excepte deux brefs voyages au Maroc. Il n'était évidemment plus pensable qu'un prince régnant s'absentât du pays pour plusieurs mois sans possibilités réelles de communications avec Bruxelles.

Quand ALBERT devient hériter présomptif de la Couronne en 1891, il a seize ans. Sans doute ne vient-il en ce moment qu'au second rang derrière son père, le comte de Flandre, mais il n'empêche que la possibilité existe qu'il règne et ce d'autant plus que certaine infirmité de son père rend improbable l'accession de celui-ci au trône. Aussi sont-ce sans doute autant le souci de se préparer à ses tâches futures qu'un désir personnel de rencontrer hommes et mondes qui poussent le futur roi à se rendre incognito aux Etats-Unis en 1898. La discrétion dont s'entoure ALBERT ne permet évidemment pas de parler d'un souci direct d'offrir à l'outre-mer une image de la Belgique. Mais la curiosité sans défauts des journalistes américains et la rencontre du prince avec le président MAC KINLEY font qu'avant son voyage triomphal de 1919, les Etats-Unis auront à travers ALBERT une

première image officielle de notre pays. Puis, en 1909, quelques mois avant d'accéder au trône, survient le premier voyage congolais (qui ne nous intéresse pas directement); il est l'occasion d'une brève escale en Afrique du Sud.

Au contraire de son prédécesseur, c'est comme roi qu'ALBERT va surtout voyager outre-mer et le succès de ces voyages officiels devra de toute évidence beaucoup au prestige retiré par le souverain de la guerre 1914-1918. Qu'il s'agisse des Etats-Unis en 1919, du Brésil en 1920, des Indes britanniques en 1925, de l'Egypte et de l'Irak en 1930 et du Moyen-Orient encore en 1933, la légende dorée d'ALBERT s'enfle au fil des voyages et des anecdotes deviennent classiques, qu'il s'agisse de l'étonnement d'un Américain devant le fait que le roi ne porte pas constamment couronne ou de la conviction des paysans brésiliens qu'il est inséparable de son cheval et ne peut voyager en chemin de fer. Aussi bien aux Etats-Unis qu'au Brésil, le souverain est d'ailleurs accompagné du prince héritier. Mais celui-ci représente également notre pays outre-mer au cours de voyages qu'il accomplit sans ses parents. En 1928, il est en Insulinde et y retourne en 1932 étendant son périple à l'ensemble du Sud-Est asiatique, aux Philippines et à la Chine. Par contre les années difficiles du règne de LÉOPOLD III, marquées d'abord par les problèmes intérieurs, puis très vite par les problèmes internationaux, ne permettront plus au souverain de représenter la Belgique outre-mer. Il le fera cependant encore, mais à titre privé, après son abdication lorsque son intérêt pour la science le conduira aussi bien en Amazonie qu'en Insulinde.

De même que son père et son grand-père, notre actuel souverain aborde l'outre-mer par les Etats-Unis en 1949, alors que la Régence est encore en place. Comme pour ses prédécesseurs le voyage est conçu comme un élément de la formation du prince héritier. Puis viennent les premières années du règne qui donnent au souverain l'occasion de visiter l'Amérique du Sud en 1954 à titre privé et les Etats-Unis en 1959, le roi effectuant à cette occasion sa première visite officielle outre-mer. Après un intervalle de cinq ans marqué par l'indépendance congolaise et ses suites, mais aussi par le mariage du roi, le cycle des visites officielles va mener les souverains aux quatre coins du monde. L'Iran d'abord en 1964; puis un long périple s'étalant sur deux mois en Amérique latine (Argentine, Brésil, Chili, Mexique) en 1965; le Maroc en 1968; l'Ethiopie en 1972-1973; le Japon en 1974; la Tunisie, le Sénégal, la Tanzanie et la Zambie en 1975; le Canada en 1977 et enfin le Cameroun et la Côte d'Ivoire en 1979. Ainsi devient-il évident que le développement des transports aériens et l'accroissement de la facilité des communications interna-

tionales permettent désormais au souverain de multiplier les déplacements outre-mer. Seules d'autres contingences viennent désormais les limiter: au nombre de celles-ci figurent les problèmes de santé et les crises gouvernementales. Un excellent exemple en est fourni à la veille du cent cinquantième par la double remise de la visite officielle des souverains en Chine.

En reprenant ce bref inventaire de l'image officielle de la Belgique fournie à l'outre-mer par nos rois, il est possible d'y distinguer deux périodes: d'une part celle précédant 1914 et d'autre part celle suivant cette année.

Pendant la première, un roi des Belges ne voyage pas outre-mer. Tous les déplacements de LÉOPOLD et d'ALBERT sont effectués dans le cadre de leur formation et/ou afin de satisfaire leur goût du voyage, que celui-ci s'explique par un désir de connaissance ou déjà par un souci de l'expansion nationale. Après 1914, les princes héritiers poursuivent leur formation outre-mer et particulièrement significatifs à cet égard sont les contacts fréquents du futur LÉOPOLD III avec l'outre-mer néerlandais de l'époque; nombre de spécialistes des affaires coloniales y voient en effet un «modèle» de colonisation susceptible d'inspirer l'action coloniale belge. Dans la même optique de l'importance de l'œuvre belge en Afrique centrale il faut citer, même s'ils sortent de notre propos, les voyages d'ALBERT et de LÉOPOLD au Congo en 1909, 1925 et 1932. Enfin, il convient de souligner l'importance attachée depuis ALBERT à un contact du futur roi des Belges avec la première puissance mondiale, les Etats-Unis d'Amérique. Il y a là un pèlerinage vers les «scènes de la vie future» auquel aucun de nos futurs souverains n'échappera à partir du premier voyage d'ALBERT en 1898.

Après 1919, la possibilité de garder télégraphiquement et même téléphoniquement un contact permanent avec la Belgique permet aux souverains de se déplacer plus facilement outre-mer. Après la Deuxième guerre mondiale, cette possibilité se double de celle d'un retour aérien rapide au pays si celui-ci s'avère utile (tel fut le cas lorsque BAUDOIN I abrégera la deuxième visite officielle de son règne en 1964 suite à l'opération belgo-américaine sur Stanleyville). Dès lors le champ des visites peut s'étendre. En 15 ans, de 1919 à 1934, ALBERT I se rend dans neuf pays d'outre-mer (Congo excepté) en six voyages et son petit-fils en visite dix-sept en dix voyages sur un espace de vingt-cinq ans. En outre, il semble bien que pendant la seconde période de ces cent-cinquante ans de visites royales outre-mer, le contact avec les populations locales ait été plus important que pendant la première période, lorsque le futur LÉOPOLD II explorait

l'Asie du Sud-Est essentiellement au fil de ses escales maritimes. Le temps gagné grâce au déplacement aérien peut être consacré à une visite plus étendue dans l'intérieur des Etats visités et donc à une multiplication de l'image de la Belgique. Enfin il est certain que les visites royales n'ont pas nécessairement pour principal objet d'offrir à l'outre-mer une image qualitativement relevée de notre pays. Représentant souvent pour la Belgique un investissement relativement important et pour les souverains, surtout aujourd'hui, une redoutable épreuve physique, ces voyages ont bien davantage pour objectif de servir l'expansion belge dans les pays visités. Ils s'accompagnent le plus souvent d'un effort promotionnel sérieux en faveur des produits belges.

## 2. ENVOYÉS EXTRAORDINAIRES

Un quotidien belge paru dans les premiers jours d'octobre 1980 et commentant la crise ministérielle a attiré l'attention sur les effets de celle-ci quant à l'image de la Belgique outre-mer. En effet, les trois derniers mois de l'année du cent cinquantaire devaient être marqués par une série de missions extraordinaires qui illustrent parfaitement l'importance actuelle des envoyés extraordinaires; on pourrait d'ailleurs se demander s'il ne s'agit pas aujourd'hui d'envoyés ordinaires, notamment lorsqu'il s'agit du ministre du Commerce extérieur.

Ce dernier devait en effet, dans les trois derniers mois de l'année, se rendre à Bagdad (l'annulation résulte dans ce cas d'une crise internationale et non ministérielle), dans les Emirats arabes unis, à Hong-Kong et en Corée du Sud, en Amérique latine (Pérou, Vénézuéla, Colombie, Equateur), et, au début de l'année 1981, en Chine, Malaisie, Philippines et Thaïlande. Tout ceci donc sur un espace de moins de six mois. Rentrant de Chicago où la SABENA ouvrait une nouvelle escale américaine, le Vice-Premier Ministre devait se rendre en Chine y précédant non seulement son collègue du Commerce extérieur, mais aussi celui chargé du Plan et de la Politique scientifique. Enfin l'Office belge du Commerce extérieur avait à son programme une mission agro-industrielle au Nigéria en novembre 1980. Comme on le voit aucune partie de l'outre-mer n'échappe sur ces quelques mois à l'activité extérieure des Belges.

Mais ce phénomène contemporain se situe dans le droit fil d'une activité aussi ancienne que l'existence de notre pays. Dès 1834, J. PARTOES s'embarquait à Anvers sur le *Flora* pour un tour du

monde qui devait lui prendre une année et qui constitue la première mission commerciale belge outre-mer. Ce sera d'ailleurs son seul grand voyage; il deviendra ensuite l'un de nos premiers consuls de carrière avant de revenir à la direction des consulats et de poursuivre son chemin dans la hiérarchie administrative. Pendant longtemps ce sont d'ailleurs les consuls qui, au départ de leur poste, vont rayonner étoffant nos représentations permanentes par leurs missions extraordinaires certainement plus représentatives de la Belgique que la présence continue de consuls-marchands, voire de consuls honoraires. Que ce soit H. BOSCH en Amérique du Sud, A. T'KINT en Amérique centrale, J. LANNOY en Extrême-Orient, E. BLONDEEL au Moyen-Orient et en Afrique, les «missions» des consuls belges diffusent à travers l'outre-mer l'image du jeune Etat indépendant.

Avec le développement de l'organisation de notre commerce extérieur, mais surtout grâce à l'accroissement de la facilité des communications, notamment par voie aérienne, les missions extraordinaires vont pouvoir se multiplier. Particulièrement illustratif à cet égard est le dernier quart de siècle. Les bases institutionnelles en sont posées dès 1948 lorsque apparaît pour la première fois dans notre histoire un ministre chargé spécialement du Commerce extérieur, le futur baron MOENS DE FERNIG, tandis que l'Office belge du Commerce extérieur succède à divers organismes plus ou moins officiels dont l'ancêtre était le Musée commercial créé sous LÉOPOLD II. Mais la caractéristique de l'office par rapport à celui-ci est sans doute son caractère dynamique qui va se traduire par l'organisation de missions tantôt sectorielles, tantôt régionales. Parmi les secteurs économiques particulièrement actifs figure celui des fabrications métalliques.

Dans ce secteur important, le maître d'œuvre des missions soutenues par l'O.B.C.E. est FABRIMETAL, que celle-ci organise la diffusion des produits de l'ensemble de ses adhérents ou seulement celle d'un sous-secteur (équipement pétrolier, équipement électrique, etc.).

Mais à côté de cet organisme particulièrement actif, pratiquement tous les secteurs de notre économie sont représentés dans des missions outre-mer. De l'horticulture à la banque, des intérêts portuaires aux fabricants de meubles, du secteur alimentaire à celui de la construction, chambres de commerce, chambres syndicales, groupements d'intérêts de tout type, voire entreprises importantes sont présents aux quatre coins du monde. A l'occasion de ces missions, des «journées de contact» sont organisées dans les pays visités qui permettent la rencontre de fabricants belges et de clients potentiels des pays de l'outre-mer. Enfin les missions extraordinaires offrent

une image particulièrement officielle de la Belgique lorsqu'elles sont accompagnées d'un membre de la famille royale.

Depuis 1965 en effet s'est créée la tradition de ce qui s'appelle aujourd'hui, en termes de métier, les «missions Prince Albert». Le Prince de Liège s'est en effet joint à de nombreuses missions économiques en sa qualité de Président d'Honneur de l'O.B.C.E. En 1964, le Prince était ainsi à la tête d'une mission économique belge au Maroc. En 1965, il visitait le Pérou et en 1966, c'était le tour du Mexique, en 1967 celui de l'Extrême-Orient (Philippines, Malaisie, Singapour, Thaïlande), en 1969 celui de l'Iran, en 1970 celui de l'Argentine et de l'Indonésie, en 1971 celui de l'Australie, en 1974 celui du Vénézuéla et de l'Equateur, en 1977 celui de la Côte d'Ivoire, etc.; dans chaque cas, la présence de la Belgique et l'image qu'elle offre à l'outre-mer revêtant un caractère particulièrement solennel.

### 3. AMBASSADEURS

L'implantation des ambassades de Belgique outre-mer s'effectue en trois grandes périodes de durée décroissante dont les jalons sont respectivement les années 1830-1905, 1906-1955 et 1956-1980.

A l'issue de la première période, en 1905, à mi-parcours du cent cinquantaire, il n'existe que six légations de Belgique hors du continent européen. Vingt-cinq ans plus tard, lorsque se fête le centenaire de notre indépendance, ce chiffre est passé à 17 unités et aujourd'hui on compte 61 postes diplomatiques dans lesquels chargés d'affaires et ambassadeurs donnent à leur pays de résidence et aussi à ceux dans lesquels ils ont juridiction une image de notre pays. Mais, bien plus intéressante que ces chiffres bruts, est l'évolution de cette implantation au fil de l'histoire.

Vingt-cinq ans après l'indépendance, la Belgique n'a toujours que deux ambassades extra-européennes, celles qu'elle a ouvertes aux Etats-Unis et au Brésil dès 1832. On sait que la première d'entre elles est d'ailleurs le résultat d'une initiative américaine et qu'en conséquence seule l'ambassade au Brésil, qui vient lui aussi d'acquérir son indépendance, est le fruit du dynamisme de notre gouvernement. Les considérations qui semblent primer dans la création de ces deux postes sont d'ordre économique et cette motivation contraste avec celle qui préside pendant la même période aux essais d'établissement de relations diplomatiques en Europe, celle-ci étant essentiellement de nature politique. Ceci est particulièrement évident dans le cas du poste de Rio-de-Janeiro qui est confié à l'un des premiers parlemen-



taires ayant encouragé publiquement l'expansion commerciale du royaume: Benjamin MARY. Les «économistes» désignés à Washington et Rio tranchent d'ailleurs sur les «patriotes» révolutionnaires auxquels on confie les postes «politiques» d'Europe. Il en va de même pour les quatre postes ouverts avant 1905. Auguste T'KINT dont la carrière avait débuté dans les affaires commerciales et maritimes ouvrira ceux du Mexique, de Chine et du Japon, tandis que le baron D'ERP sera notre premier ambassadeur en Perse. Dans aucune des cinq premières légations, on ne retrouve donc un membre de la noblesse, laquelle occupe, déjà à l'époque, le plus grand nombre de fonctions dans la carrière.

Cette première période, qui couvre les années 1830-1905, se clôture sur un bilan de 6 ambassades outre-mer, alors que la Belgique atteint ses 75 ans d'existence. En 1865 se sont ouvertes les légations à Mexico et Pékin, en 1873 celle de Tokyo et en 1892 celle de Téhéran. L'Amérique de langue espagnole rejoint ainsi la partie de langue portugaise du continent américain, tandis que l'Extrême-Orient devient officiellement accessible aux Belges, encore que soit des missions extraordinaires, soit des consultats (dans le cas de la Chine et du Mexique notamment) aient déjà fait apparaître en ces pays l'image officielle du nôtre. Quant aux contacts avec le Japon, ils se situent dans le prolongement naturel de ceux avec la Chine; ils suivent de fort peu l'accession au pouvoir du premier empereur de l'ère Meiji et l'adoption du nom de la capitale du pays. L'ambassade de Téhéran enfin succède d'une part à deux traités d'amitié et de commerce et d'autre part à une implantation consulaire extensive dans l'empire ottoman entre 1850 et 1865.

La deuxième période sépare 1806 de 1955 et porte donc sur cinquante années marquées par deux conflits mondiaux et un premier rétrécissement du monde. Elle voit se multiplier les ambassades de Belgique en deux tranches de onze ambassades créées chacune sur un espace de 25 ans soit entre 1906 et 1930 d'une part et 1931 et 1955 de l'autre. Dans la première demi-période, la représentation belge s'étend à l'Amérique du Sud avec la création de pas moins de sept postes diplomatiques sur les onze établis à cette époque. S'y ajoutent une ambassade (quelque peu tardive si on pense aux contacts anciens et poussés avec ce pays) au Guatemala, deux en Afrique, au Caire et à Addis Abeba et une en Asie, à Bangkok. Ces trois derniers postes sont liés à une importante présence belge sous forme d'assistance technique que ce soit en Egypte, en Ethiopie ou au Siam. En outre il faut mentionner la courte vie de notre ambassade à Rabat. Créée en 1908, à un moment critique de l'histoire du Maroc, elle ne survit pas

à l'établissement du protectorat français sur le pays en 1912. La seconde demi-période de vingt-cinq ans est surtout caractérisée par l'apparition d'ambassades dans les Etats du Commonwealth britannique (Afrique du Sud, Australie, Canada, Inde, Nouvelle-Zélande et Pakistan), dans un pays africain, le Liberia, dans deux Etats du Sud-Est asiatique (L'Indonésie et les Philippines) et dans deux Etats du Moyen-Orient (Israël et Liban). Enfin la Belgique possède une légation à Cuba en 1955, mais n'en possède plus en Chine.

Vient enfin l'état de notre présence officielle sous la forme d'ambassades dans les vingt-cinq dernières années. Il présente un doublement des postes qui passent de 28 à 61 unités. Dans les 33 créations, le continent africain se taille la part du lion. Les indépendances des années 1960 portent en effet le nombre de nos légations sur ce continent à 24 soit une augmentation de 20 unités par rapport à 1955 et 60 % des créations de la période. Les 13 postes supplémentaires se répartissent à raison de 6 en Asie et dans le Pacifique, 4 dans le Moyen-Orient et 3 en Amérique centrale ou méridionale en ce compris les Antilles. A cette multiplication des ambassadeurs en résidence s'ajoutent les extensions de juridiction que facilitent les moyens de transport contemporains.

Comme on le voit, et c'est sans doute exprimer un truisme que de le souligner, l'évolution de la représentation diplomatique belge après 1930 est étroitement liée, particulièrement après la seconde guerre mondiale, au développement du nombre des Etats indépendants échappant à toutes espèces de statuts qu'il s'agisse de ceux propres aux colonisations anglaise, belge, française, italienne, néerlandaise ou portugaise ou à ces pseudo-colonies que sont les protectorats ou les régimes de mandat ou de tutelle. Avant 1930 par contre l'outre-mer est encore colonisé et seul le continent sud-américain offre des possibilités d'établissement de légations. Aussi n'est-il guère étonnant que sur 17 ambassades belges outre-mer existant cette année-là, près de la moitié soit située sur ce continent. Les autres occupent des points d'appui dans presque tous les pays indépendants susceptibles de présenter un intérêt pour notre pays que ce soit en Egypte ou en Ethiopie, en Afrique, en Perse au Moyen-Orient ou au Siam, en Asie du Sud-Est, sans oublier la Chine et le Japon en Extrême-Orient. On peut donc considérer que la période clef dans le développement de nos ambassades a été celle séparant 1906 de 1935. On passe alors d'une très grande sélectivité caractéristique des 75 premières années de l'indépendance à l'occupation systématique du monde indépendant et donc susceptible de relations diplomatiques.

Il est enfin fort difficile d'apprécier qualitativement l'image de notre pays que donnent les ambassadeurs de Belgique à l'outre-mer. Il en va des ambassadeurs comme de tous les hommes et si certains sont plus soucieux de faire du tourisme pendant la durée de leur mission que de défendre nos intérêts à l'étranger, d'autres, comme le Baron D'ERP en Perse à la fin du XIX<sup>ième</sup> siècle sont par contre enclins à trop rapidement assimiler les intérêts du pays et de ses hommes d'affaires aux leurs propres. Mais sans doute ne sont-ce là qu'exceptions dans un corps dont l'image qu'il offre à l'outre-mer est de manière générale sans reproche.

#### 4. CONSULS

La rapidité de l'accroissement du nombre des consulats de Belgique outre-mer, qu'ils soient occupés par des consuls de carrière ou des consuls honoraires, est sans commune mesure avec celle avec laquelle se développent les ambassades. Ainsi alors que ces dernières plafonnent à deux unités de 1830 à 1855, le nombre des consulats passe de 6 en 1833 à 28 en 1840, 45 en 1845, 52 en 1850 et 88 enfin en 1855. Il est vrai que les impératifs du commerce l'emportent à l'époque et de loin sur les considérations politiques, du moins en ce qui concerne l'outre-mer tandis que les commerçants sont le plus souvent le moteur de la création de nos postes consulaires. La rupture avec la Hollande prive en effet le monde belge du commerce de ses points d'appui à travers le monde et ceci est d'autant plus grave que nos produits ne bénéficient plus de la clause de la nation la plus favorisée qui leur était applicable en vertu de traités signés par le royaume des Pays-Bas. La fonction consulaire est ainsi capitale et ceci explique sa rapide efflorescence à partir de 1835 surtout. Ce mouvement se poursuit dans les périodes ultérieures et en 1905, à mi-parcours de notre histoire, on compte près de 200 consulats de Belgique hors d'Europe pour 6 ambassades. Cette proportion diminue pendant la période suivante, entre 1905 et 1955, puisqu'en cette dernière année on se rapproche des 200 consulats environ pour 28 ambassades. Elle se réduit encore aujourd'hui avec un chiffre à peu près semblable d'offices consulaires pour plus de deux fois davantage d'ambassades. La proportion des consulats par rapport aux ambassades a donc été décroissant et le rôle relatif des premiers nommés le plus important dans les 25 premières années de notre indépendance.

L'ouverture outre-mer se fait, pour les consulats, dès 1832 et en

direction de l'Amérique du Sud, la première création étant celle du consul à Buenos-Aires qui affirme notre présence dans une Amérique autrefois espagnole en pleine gestation. En Argentine notamment, Rosas, gouverneur de Buenos-Aires, domine la scène politique locale et c'est donc avec lui bien plus qu'avec un gouvernement national argentin que traite notre consul. Il sera suivi en 1835 par un consul à Montevideo sur l'autre rive de la Plata. Mais, dans l'intervalle, le réseau consulaire s'est développé aux Etats-Unis (4 consulats), tandis qu'un poste était créé à Alger. En 1835 donc, il existe sept consulats de Belgique outre-mer. En 1855, vingt-cinq ans après l'indépendance, ils sont environ quatre-vingt-dix. Aux Etats-Unis leur nombre a quadruplé passant de 4 à 17. Ces postes sont concentrés sur ou à proximité de la côte atlantique à l'exception de ceux de Chicago, Cincinnati, Saint Louis et San Francisco. En Amérique centrale et dans les Antilles on est passé de l'absence de représentation consulaire à 16 postes en y comprenant nos six consulats mexicains qui préludent à l'ouverture de notre troisième ambassade outre-mer en 1865. Si on ajoute à ces postes, ceux de l'Amérique du Sud, soit une vingtaine, on s'aperçoit que le continent américain se taille la part du lion dans nos quatre-vingt-dix consulats; il en réunit près des deux tiers. La trentaine d'autres se répartissent notamment sur la route des Indes et de la Chine puisqu'en commençant à Tanger pour arriver à Changai, on trouve sur ce parcours les postes de Tanger, du Cap Vert et de Madère, des Canaries, de Gorée, Freetown, Sainte Hélène, Grahamstown, la Réunion, Ceylan, les Indes (4 postes), la Birmanie, Singapour, les Philippines, Hong-Kong et Canton, en tout une vingtaine de points d'appui pour nos marins et nos commerçants. Seul manque encore le terminus japonais qui sera installé quelques années plus tard. En 1905, à mi-parcours de l'histoire de notre indépendance, le cap des deux cents postes consulaires est franchi et désormais le nombre total de ceux-ci est stabilisé à ce niveau. Cette progression, étalée sur cinquante ans a vu se multiplier les postes consulaires belges dans nombre de pays. C'est le cas particulièrement en Amérique du Sud et plus spécialement en Bolivie (3 postes contre un), au Brésil (20 postes contre 8), au Chili (7 postes contre 5), en Colombie (5 postes contre aucun), en Equateur (2 contre un), au Paraguay (1 poste contre aucun), au Pérou (5 contre un), en République argentine et en Uruguay (12 contre 2), au Vénézuéla enfin (5 contre 2), soit un accroissement total de 40 postes. Si on y ajoute les autres consulats de l'Amérique latine (Costa-Rica, Guatémala, Honduras, Mexique et San Salvador), on constate que cette partie de l'Amérique prend à son compte près de la moitié du total de

l'accroissement des consulats pendant cette période. En Amérique du Nord, cinq et onze nouveaux consulats s'ouvrent respectivement au Canada et aux Etats-Unis, plaçant ainsi l'ensemble du continent américain dans une position privilégiée en ce qui concerne les contacts avec la Belgique, puisqu'il abrite en 1905 plus de la moitié des consulats de Belgique outre-mer. Il faut d'ailleurs remarquer qu'en cette même année l'ensemble de ces Etats absorbent nonante pour cent environ des exportations belges identifiées vers la même destination; l'effort de représentation est donc payant ou en tout cas justifié.

Ailleurs dans le monde, on remarque en 1905 l'ouverture du Japon à nos consulats (4 postes), leur développement en Afrique du Sud (8 contre 1) et le long des côtes y menant avec les consulats d'Acera, Bathurst, Benguela, Monrovia et Saint-Paul de Loanda. L'Océanie enfin voit le nombre de nos agents consulaires passer de 5 à 9 dans l'ensemble Australie-Nouvelle Zélande-Tasmanie.

Au cours des septante-cinq dernières années, l'évolution des postes consulaires ne se situe pas au niveau de leur chiffre global puisque, nous l'avons vu, celui-ci reste relativement stable. Les modifications du tableau d'ensemble se situent donc au niveau de la répartition des postes dans le monde. On constate par exemple la disparition de nombreux consulats en Amérique latine (une trentaine de postes au total) et dans d'autres pays un peu partout dans le monde. Ainsi l'Egypte, Haïti, l'Indonésie, le Japon, le Maroc, la République sud-africaine et Cuba en perdent respectivement cinq et quatre pour les deux premiers et trois pour chacun des cinq suivants, soit une vingtaine de postes au total. Cette diminution n'est que très partiellement compensée par la création dans certains pays d'ambassades (à supposer qu'elles n'existassent pas en 1905). Quant à la redistribution de la cinquantaine de postes ainsi gagnés, elle s'effectue au bénéfice de nombreux endroits réellement marginaux où la présence belge n'avait jamais trouvé d'occasions de manifester; c'est le cas notamment pour l'Afghanistan, la Barbade, le Bénin, Djibouti, les Emirats arabes unis, les Iles Fidji, le Kampuchea ou les Seychelles. D'autres pays, importants ceux-ci, surtout pour notre commerce extérieur, voient se renforcer l'image permanente de la Belgique. C'est le cas pour les Etats-Unis et le Canada où le nombre des consulats passe de 28 à 36 et de 6 à 10. Mais ces augmentations relativement importantes sont rares. L'essentiel du développement s'effectue dans un saupoudrage à l'échelle du globe et des Etats nouveaux entrés dans le concert des nations indépendantes. Dans nombre d'entre elles d'ailleurs le consulat se confond avec l'ambassade.

A l'image des titulaires des postes diplomatiques, nos consuls

offrent généralement de la Belgique une image favorable, encore que les risques d'accidents soient peut-être plus grands dans le corps consulaire d'une part en raison des exigences moindres au niveau du recrutement, d'autre part en raison de la confusion existant chez les consuls-marchands entre leur intérêt commercial personnel et celui de la communauté économique belge tout entière. Tel est le cas pour l'exemple classique de l'un de nos premiers consuls, P. L. VAN LARE, qui offrait en gage les cadeaux qu'il devait remettre au sultan du Maroc de la part de LÉOPOLD II.

## La Belgique des produits

### EXPORTATION, INVESTISSEMENTS ET GRANDS PROJETS

#### I. PRODUITS

Les produits belges figurent parmi les meilleurs ambassadeurs de notre pays et ce sont sans doute ceux qui touchent le plus grand nombre d'étrangers outre-mer. Pour le meilleur ou pour le pire le label «made in Belgium» s'identifie à son pays d'origine. Mais au-delà du produit de consommation ou des biens d'équipement, existent également les capitaux belges qui s'investissent à l'étranger et représentent pour les milieux d'affaires un petit pays parfois fort lointain. Enfin il y a les grands projets auxquels les Belges ont, en cent-cinquante ans, attaché leur nom.

La part de l'outre-mer dans les exportations de produits belges est demeurée, tout au long de notre histoire, relativement faible. Et s'il est vrai que la Belgique doit vivre de ses exportations, il faut également constater qu'elle vit de ses voisins. N'atteignant pas 10 % en valeur par rapport à la valeur totale de nos exportations jusqu'en 1880, la vente de nos produits outre-mer a doublé lorsque nous franchissons le cap du soixante-quinzième anniversaire de l'indépendance nationale. Elle doublera encore dans la période identique qui suit pour se fixer aux environs de 30 % aujourd'hui. Il y a donc une progression certaine qui nous pousse vers de nouveaux marchés au fur et à mesure qu'il devient plus difficile d'affronter la concurrence de nos voisins en Europe. Cependant il faut souligner qu'il est fréquemment difficile, sinon impossible, de connaître le chiffre exact

de nos exportations. En effet, nombre de produits belges sont exportés vers des pays européens (l'Angleterre notamment) et réexportés sous l'étiquette de ces pays. Mais, dans ce cas, il est clair qu'ils cessent d'être une image de la Belgique outre-mer.

Ceci dit, la moitié environ de nos exportations certaines vers l'outre-mer prennent depuis cent cinquante ans le chemin d'une dizaine de pays, à savoir les Etats-Unis et le Canada en Amérique du Nord, l'Argentine et le Brésil en Amérique du Sud, l'Afrique du Sud et l'Egypte en Afrique, la Chine, l'Inde et le Japon en Asie, chacun d'entre eux ayant absorbé à l'un ou l'autre moment de ces cent cinquante années au moins 1 % du chiffre total de nos exportations outre-mer sur une année déterminée. Parmi ces neuf pays, les Etats-Unis d'Amérique se taillent la part du lion en important de Belgique environ le tiers de nos exportations vers l'outre-mer. Seule l'Argentine se distingue de cette manière en 1930 avec 2,72 % de nos exportations totales et près de 15 % de celles à destination de l'outre-mer. Pour les autres pays, il s'agit d'une dispersion des valeurs qui n'avoisine qu'exceptionnellement les 2 % de nos exportations totales. A l'origine d'ailleurs seuls les Etats-Unis et le Brésil sont des importateurs significatifs de produits belges et ils le demeurent pendant la première moitié de notre histoire. Ce n'est qu'en 1905 que sept pays franchissent la barre du pourcent de nos exportations totales. A ce moment, si les Etats-Unis gardent la tête de ce peloton, l'Argentine, la Chine, l'Egypte et l'Inde ont dépassé le Brésil dont les importations de notre pays ont par ailleurs atteint leur sommet. Vingt-cinq ans plus tard les Etats-Unis et l'Argentine conservent leur position prépondérante, mais l'Inde a pris la troisième place à la Chine plongée dans la guerre civile occupant toujours le troisième rang de nos clients extérieurs avant d'en occuper le dernier en 1955 suite à la rupture avec l'Occident. En 1930, on remarque également la progression régulière de nos exportations vers l'Afrique du Sud et le Canada; celles-ci n'atteignant cependant le seuil du pourcent par rapport aux exportations totales qu'en 1955. A ce moment tous les autres pays, à l'exception des Etats-Unis, ont vu décliner leurs importations de Belgique au point que plus aucun d'entre eux n'atteint le seuil du pourcent. Il en résulte nécessairement une diversification géographique croissante de nos exportations, les Etats-Unis demeurant le seul véritable «gros» importateur de produits belges outre-mer.

Au-delà de cette analyse quantitative sommaire de l'histoire de notre commerce avec l'outre-mer, existe bien entendu un aspect qualitatif de celui-ci. Qu'exportons-nous au-delà des mers entre 1830 et 1955?

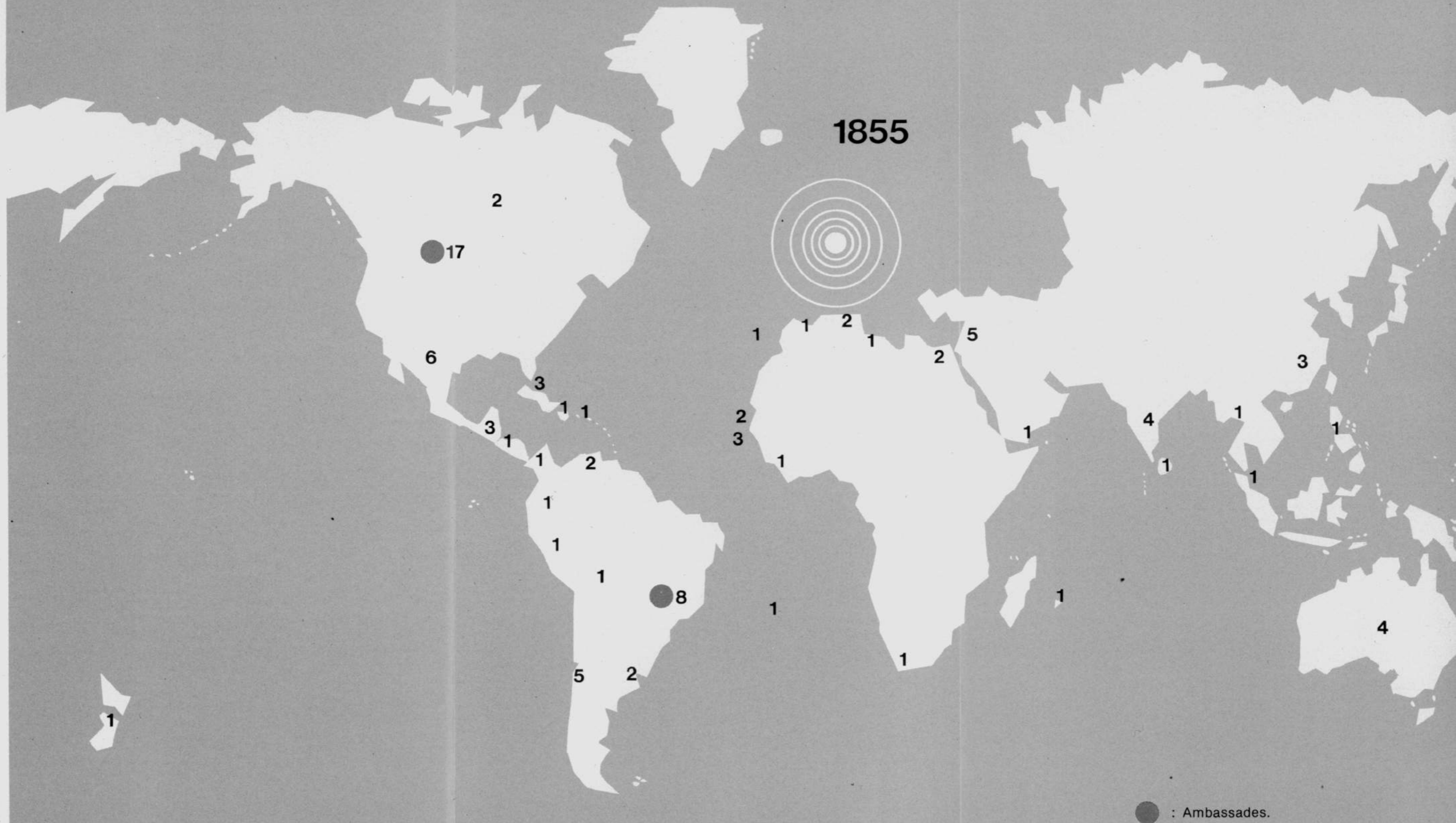


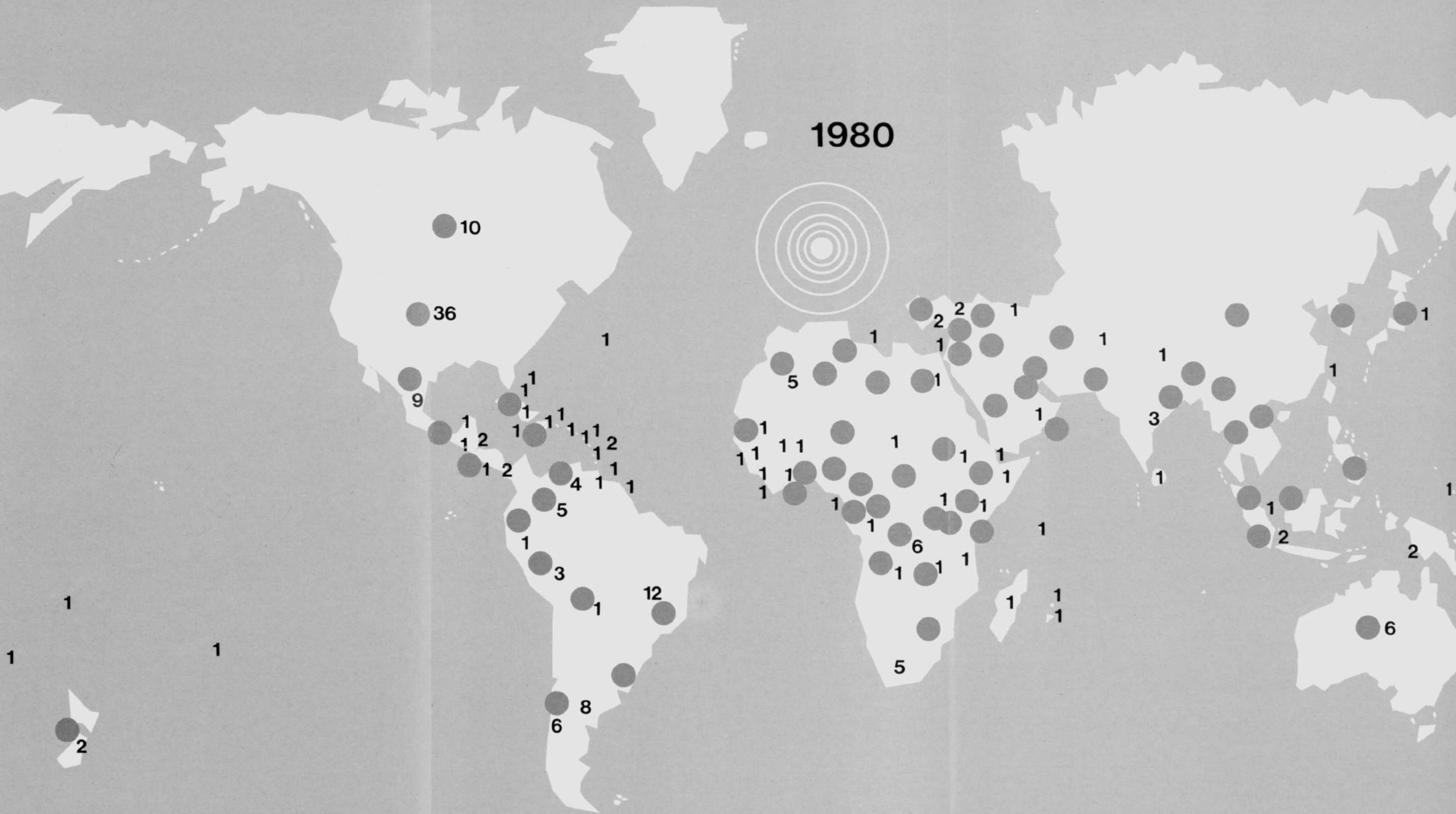
Fig. 1.

**AMBASSADES ET CONSULATS DE BELGIQUE OUTRE-MER**

● : Ambassades.  
 Chiffre: Nombre de consulats dans le pays.



1980



● : Ambassades.  
Chiffre: Nombre de consulats dans le pays.

Fig. 2 AMBASSADES ET CONSULATS DE BELGIQUE OUTRE-MER

Au moment où les premières statistiques sont disponibles, en 1855, on peut faire les constatations suivantes:

- Les secteurs dominants de notre industrie au XIX<sup>ième</sup> siècle sont bien représentés à l'exportation. Tel est le cas pour l'industrie métallurgique, les fabricants d'armes et la verrerie. Si le premier secteur ne trouve guère d'ouverture, et pour cause, aux Etats-Unis, il représente pour le Brésil non-industrialisé le plus gros poste, soit 20 % de ses importations de Belgique. Les produits métalliques sont suivis immédiatement par ceux de la verrerie (16 %) et par les armes et munitions (12,7 %); à eux trois de ces secteurs représentent donc près de 50 % des importations brésiliennes en provenance de notre pays. Cette proportion est un peu plus faible (ceci en raison du peu d'intérêt pour nos produits métalliques) aux Etats-Unis, puisque ces trois secteurs ne couvrent que 42,4 % des importations de Belgique. Dans ce cas c'est la verrerie qui est privilégiée, représentant 27,4 % de ces importations tandis que les armes et munitions en représentent 12,9 %. Mais d'autres secteurs viennent se substituer aux produits métalliques pour former l'ossature de nos exportations vers les Etats-Unis. Il s'agit en l'occurrence des draps de laine (à concurrence de 17,2 %) et du zinc brut et laminé (à concurrence de 13,9 %). On retrouve ainsi quatre catégories de produits qui regroupent 71,4 % des importations belges aux Etats-Unis.

- La tendance constatée dès 1855 à voir les exportations belges se concentrer sur quelques secteurs dans les pays importateurs se maintient au fil des périodes de vingt-cinq ans. Ainsi, en 1880, sont-ce six catégories de produits (dont trois communes aux deux pays) qui forment toujours l'essentiel des exportations belges vers les Etats-Unis et le Brésil.

PRODUITS	ETATS-UNIS	BRÉSIL	TOTAL
Verrerie-Verres de vitrage	28,10	—	28,10
Acier brut et demi-fini	11,38	10,25	21,63
Tissus de laine	7,68	11,47	19,15
Fer battu, étiré, laminé	6,75	9,47	16,22
Peaux brutes	7,62	—	7,62
Tissus de coton	—	16,59	16,59
Papiers divers	—	15,65	15,65
Drilles et chiffons	15,57	—	15,57
Bougies et chandelles	—	9,05	9,05
% des importations de Belgique	67,10 %	72,48 %	

Ce tableau suscite quelques remarques :

1. La verrerie ne disparaît évidemment pas totalement des importations brésiliennes où elle occupait antérieurement la deuxième place; elle occupe en 1880 la neuvième. Aux Etats-Unis, elle reste par contre en tête et sa part dans le total a crû très légèrement.
2. Les aciers bruts et demi-finis n'apparaissent pas en tant que tels dans la statistique de 1855.
3. Les tissus de laine progressent surtout sur le marché brésilien. Aux Etats-Unis, ils reculent par contre nettement (7,68 % contre 17,2 %).
4. Les fers demi-finis, qui venaient en tête au Brésil en 1855 reculent à la cinquième place. Ils progressent par contre aux Etats-Unis où ils passent de la septième place en 1855 à la cinquième place.
5. Les peaux brutes n'étaient pas exportées dans ces deux pays en 1855.
6. Les tissus de coton deviennent la principale exportation belge vers le Brésil, les Etats-Unis n'en ayant aucun besoin.

En 1905 par contre si on examine la situation des deux pays d'outre-mer (Argentine et Etats-Unis) vers lesquels nous exportons le plus (respectivement 2,06 et 3,95 % du total de nos exportations outre-mer), on constate une évolution certaine de la structure des exportations. En ce qui concerne l'Argentine, un produit émerge bien plus nettement qu'antérieurement dans le cas du Brésil; ce sont les voitures de tramway et de chemin de fer qui absorbent 27,89 % de nos exportations à destination de ce pays. Ceci s'explique par l'importance des investissements belges dans ce domaine. Ce poste est suivi par celui des fers battus, étirés et laminés qui représente quant à lui 12,9 % du même total. Il est suivi par les tissus de coton (7,76 %), les fers ouvrés divers et les produits de verrerie (près de 7 %). Comme on le voit le pourcentage de ces trois derniers produits est inférieur à celui des six produits principaux importés en 1905 par l'Argentine alors que le total de ces six produits n'est pas tellement éloigné du même total calculé pour le Brésil en 1880: 69,5 % contre 72,48 %. En fait donc, il y a eu concentration sur les deux premiers secteurs et déclin des autres. Le même phénomène est sensible aux Etats-Unis, mais il s'y en ajoute un autre. En effet d'abord, nos six premiers produits absorbent respectivement 19,48 % (caoutchouc brut), 9,17 % (peaux brutes), 7,69 % (drilles et chiffons), 6,18 % (chanvre, étoupe et lin), 5,62 % (matières animales brutes) et 5,06 % (verreries autres que le verre à vitre) soit un total de 53,2 % du total

des importations de Belgique. Par rapport à 1880, on constate donc qu'un produit se détache plus nettement qu'antérieurement (le caoutchouc brut représente plus du double des peaux brutes qui le suivent immédiatement). De plus il y a un net tassement pour les six premiers produits et diversification des autres. Enfin on perçoit des modifications nettes dans la nature des importations de Belgique. Sans doute les peaux brutes et les drilles et chiffons gardent-ils à peu près leur position, mais les aciers et fers de même que la verrerie ont perdu un terrain considérable. D'une part les Etats-Unis sont devenus une grande puissance industrielle, d'autre part nos verriers et nos industriels contribuent au développement de l'industrie locale. Ce qu'ils investissent dans le pays est perdu pour nos exportations. Une image de la Belgique remplace l'autre.

En 1930, les Etats-Unis et l'Argentine demeurent les principaux importateurs de produits belges outre-mer. Aux Etats-Unis, quatre catégories de produits forment l'essentiel de nos exportations à destination de ce pays. Ce sont les ouvrages en pierre (34,27 %), les produits de l'industrie textile (16,98 %), les métaux et ouvrages en métaux (10,98 %) et les produits minéraux (8,65 %). Il y a donc concentration croissante en faveur d'une seule catégorie de produits qui absorbe à elle seule plus du tiers des importations américaines de Belgique. En outre, on peut s'étonner de l'importance que revêtent encore les produits métalliques dans ces exportations.

En ce qui concerne l'Argentine, cinq produits représentent 88,75 % de nos exportations. Au premier rang, avec 39,41 % viennent les produits métalliques. Ils sont suivis par les produits textiles (24,76 %), qui absorbent donc avec les premiers 64 % de nos exportations. Puis viennent les machines (10,25 %), les produits minéraux (7,47 %) et la verrerie (6,86 %). On assiste donc, comme aux Etats-Unis et même davantage que dans ce pays, à une concentration de nos exportations sur quelques produits, puisque cinq produits représentent près de 90 % de nos exportations vers l'Argentine.

En 1955, je l'ai dit, les Etats-Unis demeurent le seul importateur significatif de produits belges outre-mer; dans une vision d'ensemble, l'analyse détaillée perd donc de son intérêt. La caractéristique de nos exportations et donc de l'image de notre pays que peuvent donner aujourd'hui nos produits à l'outre-mer est la dispersion. Nous exportons partout dans le monde sans avoir, à l'exception des Etats-Unis, de véritable client privilégié. Mais, en fait, comme le montre le tableau ci-dessous, tel a toujours été le cas à ceci près que le mouvement de dispersion a été croissant après la Seconde guerre mondiale et décroissant de 1855 à 1930. En outre nous exportons proportion-

nellement davantage vers l'outre-mer réduisant ainsi notre dépendance vis-à-vis de l'Europe.

### EXPORTATIONS BELGES OUTRE-MER

PAYS	1855	1880	1905	1930	1955
Etats-Unis	3,17	2,98	3,95	4,93	8,76
Canada	—	—	0,59	9,99	1,04
Argentine	0,49	0,44	2,06	2,72	0,84
Brésil	1,05	1,09	1,21	0,93	9,83
Afrique du Sud	—	—	0,34	0,81	1,01
Egypte	—	0,05	1,62	1,24	0,51
Chine	—	—	1,80	1,58	0,25
Inde	—	—	1,50	2,20	0,82
Japon	—	—	1,08	0,62	0,54
Total des principaux importateurs	4,71	4,56	14,15	16,02	14,6
Total de l'outre-mer	8,22	6,34	17,62	18,37	30,86

N.B. Tous les chiffres sont des pourcentages par rapport à la valeur totale des exportations belges. Seuls sont repris les pays qui ont absorbé au moins 1 % des exportations belges outre-mer depuis 1830.

## 2. LES INVESTISSEMENTS

Il est difficile d'apprécier l'évolution de l'importance des investissements belges outre-mer. Les données à ce sujet n'ont encore fait l'objet d'aucune synthèse et seuls des éléments fragmentaires sont disponibles. Ainsi, et à titre d'exemple, parvient-on à préciser qu'en 1910 en Argentine:

- La Compagnie belge argentine de Chemins de fer a immobilisé dans le pays 3 millions environ en voies ferrées et immeubles;
- Le Chemin de fer grand central sud-américain a perdu en travaux et marchandises divers au moment de sa liquidation environ 10 millions;
- La Compagnie générale des Tramways électriques de Rosario immobilise dans le pays près de 28 millions;
- La Société des Etablissements américains Gratry a investi dans ses usines en Argentine et au Chili environ 4 500 000 francs;

— La Société de Minoteries et d'Élévateurs de Grains possède des moulins pour plus de dix millions et des élévateurs pour près de cinq millions.

L'ensemble de ces chiffres porte à environ 60 millions de francs de l'époque les immobilisations de sociétés belges dans ce seul pays.

On sait par ailleurs qu'en 1905, E. SOLVAY possède d'importantes participations dans des fours à coke en Pennsylvanie et dans le New Jersey, ainsi que dans des usines à soude dans le second de ces Etats et dans le Michigan. L'actif investi dans les usines à soude sera transféré après la première guerre mondiale à l'Allied Chemical dont Solvay demeurera un actionnaire important, en contrôlant encore aujourd'hui 8 % environ du capital. De même toujours aux Etats-Unis, la Société belgo-américaine des Pétroles du Wyoming investit dans des réservoirs et des dépôts, la Vieille Montagne d'Angleur prend une participation dans l'American Smelting and Refining, des firmes belges (Simonis et Guérin) investissent dans le Rhode Island dans des filatures de laine de même que diverses verreries belges sont en activité dans le Michigan (onze sociétés en tout). A la même époque, la Société générale de Belgique possède au Canada une usine de pâte à papier, celle-là même où Hubert BIERMANS donnera bientôt toute sa mesure. Ce ne sont là que de brèves indications aux côtés de celles témoignant de la participation des capitaux belges à des entreprises algériennes, angolaises, brésiliennes, camerounaises, mozambicaines, uruguayennes, vénézuéliennes, etc. Toutes ces implantations industrielles sont d'ailleurs loin d'être un succès. C'est ainsi que les tentatives faites en ce sens en Perse à la fin du XIX<sup>ième</sup> siècle sont des échecs et que ceux-ci ne sont pas, comme dans le cas D'EMPAIN en Argentine, dus à l'Etat local. En cause sont davantage l'incurie de nos diplomates, l'imprévision de nos industriels et, dans l'ensemble, une ignorance foncière des conditions dans lesquelles réaliser un investissement outre-mer.

Aujourd'hui, des groupes belges d'importance variable sont également présents dans le monde offrant une image bien particulière de notre pays: celle de son système économique. Ainsi l'ARBED possède-t-elle la totalité du capital (près de 30 000 000 de dollars) d'une société américaine, la Coal Arbed et de sa filiale la Trade Arbed. Le même groupe contrôle 75 % du capital (un milliard et demi de cruzeiros) de la société minière brésilienne SAMITRA et de sa filiale la SAMARCO, de même que 60 % du capital de deux tréfileries. Mais c'est bien entendu le géant de la Société générale qui, à travers ses diverses filiales ou sociétés contrôlées, représente le plus largement le capital belge à l'étranger. C'est ainsi par exemple que:

- La Société générale possède 30 % du capital de la Tanks Consolidated Investments (ancienne Tanganyika Concessions);
- L'Union minière, reconvertie après son dégagement du Zaïre, a créé des sociétés en Australie, au Brésil, au Canada, aux Etats-Unis. Dans ce dernier pays la société Union Seas s'intéresse particulièrement à l'exploitation du fond des océans;
- La Diamond Board est présente en Argentine, au Brésil, au Canada, en Iran, au Mexique et aux Philippines;
- Les Poudreries réunies, échaudées dans Eurosystem Hospitalier en Arabie séoudite, absorbent de 5 à 6 % du marché américain des mousses de polyuréthane à travers une entreprise américaine qu'elles contrôlent: la Rectical Foam;
- L'Asturienne des Mines exploite des gisements au Maroc, à Panama et aux Etats-Unis.

### 3. GRANDS PROJETS

Les grands projets réalisés depuis 1830 à travers le monde par les Belges mériteraient également des études plus systématiques que celles existant à l'heure actuelle. Indépendamment des réseaux de transport urbain (le dernier exemple en date est celui de Manille pour lequel nos entreprises ont été sélectionnées en 1980) qui ont été installés à Alexandrie, Le Caire, Téhéran, Ténériffe et Tsien Tsin, les Belges ont électrifié les villes de Bahia, Bangkok, Bistra, Damas, Las Palmas, Lourenço Marques, Para et Tsien Tsin. Ils ont organisé la distribution de l'eau à Caracas et Smyrne et celle du gaz à Rio de Janeiro.

Aujourd'hui ce sont des grands projets d'une autre nature que nos entreprises abordent à l'étranger et notamment dans les pays du Moyen-Orient dont la capacité d'investissements est accrue par les revenus de pétrole. Ces projets se distinguent d'ailleurs de leurs prédécesseurs en ce qu'ils ne resteront pas entre les mains du capital belge une fois achevés; au XIX<sup>ième</sup> siècle, on construisait, mais les bénéfiques venaient également et surtout de l'exploitation ultérieure des services publics que constituaient les investissements. En 1980, le grand projet permet de vendre du produit belge et de faire travailler notre main-d'œuvre; l'exploitation ultérieure est laissée au client. Chacun connaît, dans ce contexte l'aventure belge en Arabie Séoudite. L'attention a été attirée à cette occasion par des sommes payées à certaines personnalités de ce pays afin d'arracher la commande. Pour l'histoire, disons seulement qu'il en fut de même en Chine au

XIX<sup>ième</sup> siècle; on paye 200 000 francs de l'époque à un ministre pour emporter la concession de certains chemins de fer. Plus important encore est le projet industriel et minier auquel s'est attachée la SYBETRA en Syrie, puisqu'il porte sur près de 30 milliards de francs belges et implique pendant cinq ans environ la présence d'un millier de Belges (familles comprises) sur place. L'essentiel du projet est l'exploitation de phosphates afin de les transformer en engrais. Plus de 3 millions de tonnes de minerais devraient être traitées annuellement dans le complexe industriel et il devrait en sortir plus d'un million de tonnes d'engrais. 97 000 tonnes de matériel ont été nécessaires jusqu'à présent pour la construction de l'usine. Si on compare ces chiffres aux 10 000 tonnes de matériel roulant que l'Argentine importait de notre pays en 1905 pour l'équipement de ses chemins de fer et tramways ou aux 43 000 tonnes de fer battu, étiré ou laminé que nous exportions la même année vers le même pays, on mesure l'évolution dans la dimension des projets. Quant aux 30 milliards, ils s'alignent face aux 48 millions de l'époque qui représentaient la valeur totale de nos exportations vers l'Argentine en 1905.

## La Belgique des hommes

### INDIVIDUALITES, IMMIGRANTS, HOMMES D'AFFAIRES ET COOPÉRANTS

En parlant de la Belgique officielle, il a déjà fait allusion à ces «premiers des Belges» que sont nos souverains, les princes héritiers et les membres de la famille royale. Cependant ils ne nous intéressaient guère en tant qu'individus; ce qui importait en eux, c'était qu'à travers leur personne, à travers leur fonction, se manifestait une image «officielle» de la Belgique; qu'ils apparaissaient plus qu'aucun de leurs compatriotes comme un symbole du pays qu'ils représentaient. Mais les contacts occasionnels et fugitifs des hommes d'outre-mer avec nos princes sont infimes si on les compare à ceux qu'ils ont pu avoir en cent cinquante ans d'indépendance nationale avec le «Belge moyen». D'autres ont abordé le rôle des ingénieurs, des médecins et des missionnaires belges depuis notre indépendance. Ce



sont là trois catégories particulières de ces «Belges moyens»; il en existe d'innombrables autres et vouloir les aborder toutes serait une entreprise sans espoir. D'où ces quatre groupes, choisis sans doute arbitrairement, mais visant à présenter des catégories importantes des Belges d'outre-mer.

## 1. INDIVIDUALITÉS

L'histoire de l'expansion belge est riche en fortes personnalités qui, à un moment ou l'autre, sous l'un ou l'autre ciel, ont manifesté de manière non-ambiguë les talents qui étaient les leurs et, par là, attiré l'attention sur notre pays. J'en retiendrai, à titre exemplatif, trois en les choisissant dans des champs d'activité qui n'ont pas été abordés par d'autres Confrères, encore que, dans certains cas, les personnes en cause puissent s'y rattacher par certains aspects de leur formation, de leur activité ou du champ géographique dans lequel ils ont opéré.

Mon premier exemple appartient à une profession dont il n'a guère été question jusqu'à présent, mais dont le rôle a néanmoins été capital dans l'histoire de notre expansion outre-mer: celle des armes. En effet, dès le règne de LÉOPOLD I<sup>er</sup>, le corps des officiers de l'armée d'abord, de la marine ensuite est mis à contribution pour explorer les débouchés possibles de l'outre-mer. Cette orientation se poursuit et se renforce sous LÉOPOLD II qui trouve parmi les militaires le goût du risque, l'énergie et surtout la fidélité indispensable à l'aventure outre-mer. Michel-Arthur WITTAMER (1854-1939) est de ceux-là. Parti du fond du Luxembourg belge, il allait se retrouver en Chine alors que rien dans les débuts de sa carrière militaire ne laissait prévoir pareille «affectation». WITTAMER est en effet capitaine-commandant et directeur des études à l'Ecole des Cadets lorsqu'en 1898, à l'âge de 34 ans, il se trouve propulsé dans l'aventure chinoise pour une période de trois ans. Mais ces années compteront assurément dans la vie de celui qui devait ultérieurement revenir à une carrière plus régulière et la terminer à l'inspection générale de l'artillerie.

Comme en bien d'autres cas, l'impulsion vient de LÉOPOLD II, soucieux de voir s'étendre des réseaux ferroviaires au départ de l'axe Pékin-Hankow. La construction vient en effet d'en être confiée à une autre «individualité», Jean JADOT, suite au patient travail de notre «homme à Hankow», lui aussi personnage exceptionnel, Emile FRANCOU. Mais la Belgique officielle n'est pas seule dans l'entre-

prise, puisque la mission de WITTAMER est financée par trois grands de l'industrie métallurgique de l'époque: les Ateliers de la Meuse, Cockerill et les Usines métallurgiques du Hainaut. En outre les Belges doivent pour la circonstance apparaître comme des ressortissants de l'Etat indépendant du Congo, encore que cette couverture ne fasse guère illusion auprès des ambassades étrangères en Chine. Parti avec deux autres officiers, WITTAMER se retrouve rapidement seul, la maladie ayant eu raison de ses acolytes. Au cours des deux années qui suivent, le commandant va avoir l'occasion de se faire prospecteur (en découvrant filons de charbon et gisements de sulfure de zinc), hydrographe (en étudiant la navigabilité du fleuve Jaune), armurier (en mettant au point des canons de fortune) et architecte militaire (en étudiant et réalisant la fortification de villes), sans oublier le contact avec l'aventure rencontrée notamment dans une descente du fleuve Jaune sur un radeau de 154 mètres carrés par delà neuf rapides. A cette occasion, WITTAMER eut d'ailleurs l'occasion de travailler avec une autre individualité belge exceptionnelle: Paul SPLINGAERD, sorti de l'enfance en ayant à peine fréquenté l'école primaire, domestique de missionnaire, interprète exceptionnel en de multiples dialectes chinois, diplomate plein d'à-propos, général de brigade chinois, conseiller écouté d'un vice-roi, recruteur de nos compatriotes pour le compte de ce dernier. Enfin WITTAMER se retrouvera au moment de la révolte des Boxers promu au rang de «ministre des Armées» de la mission de Si-wan-tze par Mgr VAN AERTSELAER, grande figure de notre expansion missionnaire. C'est par cet épisode qui lui faisait retrouver sa formation d'origine que se termine l'aventure chinoise de WITTAMER. Cependant, à peine rentré en Belgique au début 1901, il repartira pour l'outre-mer, les Etats-Unis et le Mexique cette fois, mais seulement pour une brève année.

La seconde individualité suit dès l'origine une carrière totalement différente de celle de WITTAMER. Alors que celui-ci était passé avec succès par l'Ecole militaire, Jean-Hubert BIERMANS (1864-1953) débute modestement comme porte-mires chez un entrepreneur de chemins de fer. Ainsi son destin se rattache d'emblée à cet axe de notre expansion outre-mer que sont les chemins de fer et il rejoint ainsi celui de WITTAMER. Mais le champ d'action du jeune BIERMANS est l'Afrique d'abord au lieu de l'Extrême-Orient. Il débute en Algérie, où son patron construit la ligne Mostaganem-Thiaret. Puis c'est le Congo pour une dizaine d'années avec la construction du rail de Matadi à Léopoldville, où l'esprit d'initiative, l'ardeur au travail, le sens pratique d'Hubert BIERMANS font merveille. L'achèvement victorieux de la «bataille du rail» ne signi-

fié cependant pas la fin de cette phase de la vie de BIERMANS. Etroitement associé à l'œuvre d'un autre militaire, Albert THYS, il travaille pour ce dernier en Chine, au Japon et aux Philippines. Puis survient une modification totale à la fois de son champ d'activité géographique et de la nature de ses préoccupations. En 1900, BIERMANS, envoyé au Canada pour y liquider un investissement malheureux de la Société générale, en réussit le rétablissement total, y risquant à la fois ses économies et sa réputation. Le succès de l'entreprise est, comme souvent, à la mesure du risque pris, et il ne faut pas sept ans pour qu'Hubert BIERMANS se retrouve un homme riche et épouse celle dont le père lui avait refusé la main quelques années plus tôt estimant que ce serait une mésalliance que de s'unir au fils, n'ayant pas dépassé les études primaires, d'un boulanger. Quelques années plus tard, BIERMANS et sa femme cessent d'être des reflets de la Belgique outre-mer puisqu'ils prennent la nationalité canadienne. Mais ils laisseront en Europe l'un des plus beaux fleurons de notre image sur le vieux continent: la Maison des Etudiants belges de la Cité universitaire de Paris, Fondation Biermans-Lapôte.

De la Chine au Canada en passant par l'Afrique centrale, du militaire de carrière au «self-made man» s'il en fut, j'en arrive au troisième exemple d'une individualité belge rayonnant outre-mer. Je le choisis dans une profession classique, celle de médecin. Mais sans aucun doute d'un médecin fort peu orthodoxe. On peut en effet constater qu'Arthur TACQUIN (1869-1966), docteur en médecine, chirurgie et accouchements de l'Université Libre de Bruxelles, est à trente ans mieux connu à travers le monde comme spécialiste du volcanisme et comme zoologue, tandis qu'il commence déjà à cultiver un jardin personnel consacré à la vitesse de déplacement sur l'eau. Après des voyages au Congo et aux Etats-Unis et un différend avec M. DE GERLACHE, TACQUIN découvre les rivages qui vont abriter ses centres d'intérêt jusqu'à sa mort: ceux du Maroc. Il faut en effet parler de centres d'intérêt au pluriel en abordant l'histoire des soixante dernières années de sa vie. Au premier plan de ceux-ci figure la pêche industrielle. Dans les premiers mois de l'année 1900 TACQUIN se rend compte au cours d'un voyage d'exploration des rivages atlantiques du Maroc et de la future Mauritanie des richesses de cette partie de l'océan. Mais il n'est pas suivi par le monde belge de la pêche et ce seront les Français qui tireront parti de ses travaux; seul LÉOPOLD II «prit feu» pour les idées du docteur et son enthousiasme aboutit à la première de nos missions extraordinaires au Maroc, celle qui en 1904 ne parvint malheureusement pas à faire

créer dans ce pays à la fois un port d'escale pour la ligne du Congo et diverses conserveries de poissons et crustacés. Mais les idées de TACQUIN ne se limitaient pas à ce domaine. Dès 1903, il avait procédé à l'éclairage électrique d'une aile du palais du sultan du Maroc en même temps qu'il radiographiait la main de celui-ci, réalisant selon toute vraisemblance une première africaine. Après une brève parenthèse qui lui permet d'apporter sa contribution à la pratique de la médecine en Belgique et au combat de 1914-1918, TACQUIN repart pour le Maroc où il terminera sa vie après y avoir dirigé un hôpital et surtout poursuivi ses études relatives à la vitesse du déplacement sur l'eau.

Ces trois individualités au destin quelque peu exceptionnel ne doivent cependant pas faire oublier la multiplicité des images offertes individuellement à l'outre-mer par chacun de nos quelque 200.000 compatriotes qui y vivent aujourd'hui de même que par ceux d'entre eux qui en cent cinquante ans d'histoire ont eu l'occasion de s'y rendre que ce soit à titre professionnel ou touristique et ce indépendamment de tout «courant» d'importance.

## 2. EMIGRÉS

Si on a pu distinguer dans l'émigration belge outre-mer deux types principaux au moins d'émigrations, celles résultant de «petites fièvres» et celles s'effectuant de manière plus régulière par contacts avec l'extérieur, j'aimerais en présenter deux autres exemples: le premier regroupe les tentatives de colonisation belge et est quantitativement peu important, tandis qu le second tout en étant aussi réduit sert de point de départ à un mouvement s'incrinant dans le second type: il s'agit de l'émigration d'anciens coloniaux vers l'Afrique du Sud.

Les premiers mouvements migratoires de Belges vers l'outre-mer sont liés à l'entreprise coloniale au sens étymologique du terme. Leur importance est certes très faible sur le plan quantitatif. Ce ne sont en effet que quelques centaines de personnes qui quittent notre pays en 1842 pour le Guatemala et le désastre de la colonie de Santo Thomas.

Premier exemple malheureux d'émigration officielle, son échec semble n'avoir guère d'incidence sur l'émigration à l'aventure dont les manifestations jalonnent la seconde moitié du XX<sup>ième</sup> siècle. La première d'entre elles est celle qui pousse plusieurs milliers de Belges du Brabant wallon vers les Etats-Unis et plus particulièrement vers le Wisconsin. Ce mouvement explique par ailleurs qu'à côté de

consulats dont l'implantation se justifie pleinement par l'importance économique du centre dans lequel ils sont établis, il existe pendant de nombreuses années, un consulat de Belgique à Green Bay dans cet Etat. Cette communauté, au contraire de la précédente et, il faut le souligner, face à des difficultés certainement moins grandes, survivra et constituera pendant longtemps l'un des rares points de ralliement significatifs des Belges des Etats-Unis.

A l'engouement pour l'Amérique du Nord succède celui pour le continent sud-américain. Sur le thème «En avant pour le Brésil» ou, parlant de l'Argentine, «la viande de bœuf se mesure au mètre et ne se pèse pas», les agents des gouvernements de ces pays recrutent des candidats-émigrants. Il en part ainsi un millier pour le Brésil en la seule année 1888 et seules les nouvelles sans fard sur les cauchemardesques conditions locales arrêtent le flux dès l'année 1889. Le mouvement vers l'Argentine qui apparaît également en 1888 et 1889 est plus important puisqu'il voit partir nos compatriotes par milliers (une dizaine au total) vers la république Argentine, pays qui à l'époque se présente déjà comme l'un des principaux importateurs de produits belges outre-mer. Dans ce cas également les désillusions sont sérieuses, mais elles le sont certainement moins qu'au Brésil et une solide colonie belge restera implantée en Argentine. C'est elle qui animera pendant la Seconde guerre mondiale un périodique en langue espagnole consacré à notre pays, sous le titre non équivoque de «Belgica».

Enfin on peut sans doute assimiler à ces «fièvres» le mouvement qui pousse à la fin de la Seconde Guerre mondiale les «activistes» poursuivis pour collaboration avec l'ennemi vers l'outre-mer sud-américain ou sud-africain. Sans doute est-ce là une image de la Belgique dont nombre de nos compatriotes se seraient volontiers passés, mais on ne peut ignorer qu'elle a existé et existe encore en plusieurs centaines d'exemplaires outre-mer depuis les années Cinquante.

L'émigration régulière de Belges vers l'Outre-mer se fait essentiellement vers les Etats-Unis. Il s'agit d'un flux relativement régulier qui s'élève vingt-cinq ans après l'indépendance à quelques milliers de personnes pour se rapprocher de la centaine de mille au moment de la célébration du centenaire de notre indépendance. D'abord limité à certaines régions du pays (le Luxembourg par exemple entre 1830 et 1850) ou centré sur certaines classes (comme entre 1880 et 1893 lorsque la classe ouvrière fournit un gros contingent à l'émigration), ce mouvement aboutit à la multiplication de communautés belges aux Etats-Unis. Ce développement de notre présence outre-mer a un effet

multipliateur et on peut alors parler, à partir du début du XX<sup>ème</sup> siècle, d'émigration «par contact», les émigrants allant rejoindre des parents ou amis déjà installés aux Etats-Unis. Ce mouvement du début du XX<sup>ème</sup> siècle affecte également le Canada et progressivement, en un demi-siècle, s'approchera au total des deux-tiers en importance numérique de celui à destination des Etats-Unis.

Enfin je voudrais citer le mouvement migratoire qui a mené après la Seconde guerre mondiale un nombre croissant de Belges d'Afrique vers l'Afrique du Sud; ils seraient aujourd'hui quelque 12 000. Amorcé par l'obligation de fait de passer des congés dans ce pays pendant la guerre, ce mouvement a, par étapes, rassemblé, particulièrement dans la péninsule du Cap, une forte colonie belge. De plus, par contact, nombreux sont les plus jeunes qui ont rejoint leurs aînés plus ou moins inactifs et définitivement installés dans cette partie du monde climatiquement si hospitalière.

Quel que soit le courant spécifique auquel il appartienne, l'immigrant belge représente de par la relative stabilité de son implantation outre-mer, un élément important de l'image qu'offre notre pays à des populations par ailleurs peu familiarisées avec lui.

### 3. HOMMES D'AFFAIRES

Il est sans doute inutile de rappeler une fois encore combien la dynamique de l'expansion belge et donc l'image que nous offrons depuis cent cinquante ans à l'outre-mer sont tributaires de l'importance que représentent pour la Belgique les marchés extérieurs. Même s'il ne s'agit que d'une faible fraction de ces échanges, comme nous l'avons vu en examinant la structure de nos exportations, celle-ci contribue à la vie de nos entreprises et à la prospérité du pays. Nous avons également vu combien la Belgique officielle était liée à celle des affaires, du souci de nos souverains à trouver au pays des débouchés au rôle des consuls «marchands» dans l'histoire de notre représentation à l'étranger. En outre si l'attention tend à se concentrer sur de grands noms, il est évident qu'une multitude de firmes nationales ont essaimé à travers le monde des «comptoirs» à vocation générale ou particulière dont certains approchent ou ont dépassé aujourd'hui leur centenaire. Ces «petits», ces «obscur», ces «sans grade» ont contribué autant, sinon davantage que les grands à la constitution de notre image outre-mer. Ceci dit retenons trois noms, exemplaires à cet égard: Edouard BUNGE, Edouard EMPAIN et Emile FRANCOU.

L'étendue géographique des activités économiques d'Edouard BUNGE (1851-1927) permet sans doute difficilement de le rattacher à un continent; de même s'il fut, comme l'ont dit certains, un «grand négociant», il ne négligea pas pour autant d'autres secteurs de l'activité économique qu'il s'agisse de l'industrie ou de l'agriculture. Nous trouvons donc en lui l'un des représentants les plus polyvalents de la Belgique outre-mer. C'est en outre dans l'adversité que sa personnalité se révèle puisqu'il accède aux responsabilités dans le monde des affaires à 24 ans au moment où la crise sévit en Belgique. BUNGE décide alors de se tourner vers l'extérieur qu'il s'agisse des Etats-Unis ou de l'Amérique du Sud et plus particulièrement de la république Argentine. Dès ce moment la «Bunge», comme on l'appelle dans le monde des affaires, devient synonyme de Belgique à Buenos-Ayres, Lima, New-York ou Rio de Janeiro en attendant que se créent les filiales d'Australie ou de Chine. Le réseau d'entreprises ainsi créé couvre les domaines du commerce et du transport, de l'agriculture et de l'élevage, de l'industrie et de la banque. Le plus beau fleuron en est sans doute pendant longtemps la Société des Minoteries et Elévateurs, tandis que la Compagnie royale Belgo-argentine contribuait à faire flotter notre pavillon sur la route maritime de l'Atlantique Sud. Attaché en outre à l'œuvre coloniale de LÉOPOLD II, Edouard BUNGE devait étendre le champ de ses activités à l'Afrique équatoriale française et à la Malaisie; dans ce dernier pays, il devait notamment développer la culture industrielle de l'hévéa. Il rejoint ainsi à la fois par ce champ géographique et par cette activité particulière, Adrien HALLET, autre représentant de l'agriculture belge outre-mer et fondateur d'un groupe de plantations qui, en 1939, comptait 140 000 hectares plantés à travers le monde.

Edouard EMPAIN (1852-1929) n'est pas issu, comme Edouard BUNGE, son contemporain, d'un milieu commerçant. Fils d'une famille modeste, il ne termine pas ses humanités et débute dans la vie comme dessinateur. Mais sa détermination et ses talents font qu'à l'âge de 29 ans, il fonde à la fois une société ayant pour objet le développement des chemins de fer à voie étroite, les «Railways économiques de Liège-Seraing et extensions» et une banque; deux ans plus tard, il ajoute à ces trois compagnies la «Compagnie des chemins de fer économiques du Nord». Il étend dès 1890 cette activité vers l'outre-mer, mais son premier essai en Argentine est un échec, l'Etat argentin qui garantissait son entreprise ayant fait faillite. EMPAIN déplace alors son activité outre-mer vers l'Afrique et plus particulièrement au Caire dont il crée le réseau de tramways. Mais, au-delà de cette unique réalisation, il n'aurait sans doute pas

attaché son nom à l'expansion belge outre-mer (sauf au Congo), s'il ne s'était identifié à cette cité du soleil créée de toute pièce sur une concession de 8 000 hectares et devenue aujourd'hui une ville de 100 000 habitants: Héliopolis. Exemple unique certainement d'une ville due tout entière à la volonté d'un Belge et offrant en terre africaine une image des conceptions urbanistiques de notre pays à l'aube du XX<sup>ème</sup> siècle.

Le dernier exemple du rayonnement outre-mer des hommes d'affaires belges est celui d'Emile FRANCQUI (1862-1935) dont le champ d'activité, outre le Congo, — comme ses deux prédécesseurs —, sera essentiellement l'Extrême-Orient. D'emblée, FRANCQUI s'inscrit dans plusieurs courants de l'expansion belge que nous avons déjà rencontrés. Tout d'abord, au moment où il aborde l'outre-mer, FRANCQUI est sous-lieutenant dans l'armée belge et fait donc partie de cette réserve dans laquelle nos deux premiers souverains ont si fréquemment puisé pour l'expansion belge. Ensuite FRANCQUI est, comme tant d'autres, absorbé pour un certain temps par l'entreprise congolaise; mais très rapidement il déborde ce champ géographique puisqu'il est envoyé en mission en Afrique du Sud. Il passe en outre par l'Institut cartographique militaire et l'Ecole militaire, comme d'autres, notamment WITTAMER. Enfin l'Extrême-Orient l'appelle et il y devient la cheville ouvrière de la Compagnie internationale d'Orient qui va multiplier les signes de la présence belge en Chine et au Japon: banques, charbonnages, organismes de crédit, tramways, verreries sont autant d'images de la Belgique dues à l'esprit d'entreprise d'Emile FRANCQUI. Enfin, après sa mort, la constitution, par la Fondation qui porte son nom, d'une chaire permettant d'inviter dans les universités belges des savants étrangers, donc de l'outre-mer, contribue également au rayonnement de la Belgique.

Ces trois exemples de personnalités de tout premier plan ne peuvent, je l'ai dit, faire oublier tous ceux qui, de manière plus discrète, ont contribué à former l'image de la Belgique outre-mer. Ainsi, au moment où E. BUNGE bâtissait son empire argentin, existaient dans ce pays une Banque hypothécaire argentine, un Crédit foncier sud-américain, une Société générale Belge-Argentine, une Compagnie belge-argentine de chemins de fer, une Compagnie générale des Tramways de Buenos-Ayres, une Compagnie générale des Tramways électriques de Rosario, une Société des Etablissements américains Gratry, une Compagnie commerciale sud-américaine, une Société industrielle et pastorale sud-américaine, la Compagnie des Produits Kemmerich, l'Industrielle belge, la Compagnie internationale du Borax, la Compagnie Delazoppa, la Société d'Alimentation



belgo-américaine et diverses autres sociétés, notamment immobilières, toutes fondées sur des capitaux belges. Au même moment on trouvait à leurs côtés des entreprises de conserverie de viande, teinturerie, boulangerie, fabrication de chaussures, sucrerie et armurerie animées par nos compatriotes. De même lorsque Edouard EMPAIN bâtit Héliopolis, d'autres sociétés belges sont en place en Egypte. Certaines sont installées dans le même secteur que les Tramways du Caire (à Alexandrie et en Basse-Egypte), d'autres dans le secteur immobilier ou dans le secteur de la brasserie et de la cimenterie, d'autres enfin dans celui du commerce. Enfin l'espace chinois n'est pas vierge de présence belge quand Emile FRANQUI prend la charge de la Compagnie internationale d'Orient. Non seulement chemins de fer et mines dirigés par des Belges sont nombreux, mais notre commerce y est également représenté tout comme d'ailleurs certains industries (briquetterie notamment).

#### 4. COOPÉRANTS

Il est beaucoup question aujourd'hui de coopération avec les pays dits en voie de développement. Mais cette généralisation actuelle d'un phénomène ancien ne doit précisément pas faire perdre de vue son ancienneté. En ce qui concerne la Belgique, on peut considérer qu'il remonte à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Le premier champ d'application d'une assistance technique belge à l'outre-mer semble avoir été la Thaïlande, à l'époque le Siam. L'âme en a été Gustave ROLIN-JAEQUEMYS (1834-1902) que des déceptions politiques semblent avoir poussé vers l'expatriation. L'Egypte est sa première destination, mais il y reste à peine quelque six mois. A ce moment d'ailleurs deux voies s'ouvrent à lui: procureur général près les tribunaux mixtes en Egypte ou conseiller général près le roi du Siam, CHULADONGKORN (1868-1910), rendu célèbre par une comédie musicale, «Le Roi et Moi». Le choix fait à l'époque par ROLIN-JAEQUEMYS entraîne l'implantation de la première expérience d'assistance technique de notre histoire. Il s'effectue en faveur du Siam et notre compatriote devient le «second roi du Siam». Et cependant il a défini lui-même admirablement sa fonction et, à travers elle, celle de tout coopérant surtout lorsqu'elle s'exerce à ce niveau:

Ma situation est vraiment curieuse. Je n'ai pas une parcelle de pouvoir officiel et je ne me soucie pas d'en avoir. Je ne suis pas compétent pour donner un ordre à un agent de police. Toute mon autorité consiste dans le cas que l'on fait de mes avis et dans les égards affectueux que me témoignent tous les Siamois grands et petits. Sous ce

rapport, je ne puis me plaindre que d'un excès de faveur. Ainsi lorsque les ministres à portefeuille ont quelque chose à proposer au Roi, c'est par mon intermédiaire qu'ils le font. D'où la conséquence que toutes les affaires importantes de tous les départements passent par mes mains...

Cette mission devait durer neuf années et absorber entièrement toute son énergie jusqu'à la fin de sa vie. Il faut dire que ROLIN-JAEQUEMYS dota pendant cette période le Siam d'un Conseil législatif, d'une nouvelle organisation judiciaire, de codes de procédure civile et pénale, d'une nouvelle loi en matière de preuves, d'un code forestier, d'une loi sur l'organisation municipale et de très nombreuses autres lois. Dans cette tâche, il est assisté par Robert J. KIRKPATRICK, engagé en qualité d'*Assistant Legal Adviser*, puis de *Legal Adviser*; celui-ci suppléera le Conseiller général lors de ses absences et aura surtout pour tâche d'implanter à travers tout le pays les principes d'organisation judiciaire définis par la nouvelle législation. A cette équipe de base s'adjoint de 1895 à 1897 F. CATTIER, puis de 1896 à 1898, P. ORTS, tous deux attachés ultérieurement de manière brillante à l'entreprise coloniale belge; ainsi, pour une fois, l'Extrême-Orient ouvre la voie au Congo, alors que cela a été si souvent le contraire. A leurs côtés étaient en poste au Siam en 1900 neuf conseillers juridiques belges. Mais le droit n'était pas la seule discipline représentée au Siam par la Belgique à l'époque. Le médecin du roi était un Belge, diplômé de l'Université libre de Bruxelles, E. REYTER, et il occupera cette fonction de confiance pendant plus de quinze ans. Quant à E. CARTON, capitaine du génie, il sera chargé de la direction des Travaux publics et de la réorganisation de la police de Bangkok.

Au Siam succède la Perse. Le terrain avait été préparé, fort mal d'ailleurs dans certains cas, par des entreprises belges sollicitées par notre ambassadeur de l'époque, le Baron d'ERP. Cette coopération date de 1898 et débute par une organisation complète des douanes persanes. Celle-ci est confiée à trois fonctionnaires belges des Finances de rang relativement important NAUS, PRIEM et THEUNIS. Leur activité, particulièrement celle de J. NAUS, est suffisamment prometteuse pour que deux ans après leur arrivée le gouvernement persan envisage d'étoffer les cadres belges de l'assistance aux douanes locales; il recrute ainsi 11 fonctionnaires belges supplémentaires. Parmi ceux-ci figurent les deux successeurs de NAUS qui dirigent les douanes persanes jusqu'après la Première Guerre mondiale. Le succès obtenu, malgré d'innombrables difficultés d'ordre interne et international, est suffisant pour qu'en 1900 l'action belge soit étendue à d'autres domaines de l'administration. Les Postes

d'abord qui vont être placées pour plus de vingt-cinq ans sous direction belge. Au responsable de ce département s'ajoutent en 1900, tous d'origine belge, un administrateur de la Monnaie impériale, un juriste chargé de la réorganisation judiciaire du pays et un ingénieur qui dirigera l'Ecole d'Agriculture. NAUS quant à lui devient ministre d'Etat. C'est alors qu'il se décide à aborder un problème qui n'est pas à la mesure de ses moyens: la réforme des impôts en Perse et particulièrement de l'impôt foncier. Pour diverses raisons tenant à la fois aux particularités locales et à ceux qui l'entreprendent, cette réforme sera un échec total. Il n'empêche qu'elle n'effacera pas le prestige acquis par la Belgique dans les secteurs des Douanes, des Postes et de la Monnaie.

Plus récente et plus limitée est enfin l'assistance prêtée à des pays comme l'Egypte ou l'Ethiopie dans l'Entre-deux-guerres. Dans le premier cas, il s'agit d'une assistance juridique qui débouchera sur la rédaction de la constitution égyptienne de 1923, seule constitution d'outre-mer (avant celle du Burundi de 1962) à être directement inspirée de la Constitution belge. En Ethiopie, l'assistance sera essentiellement militaire, la formation de la garde impériale étant notamment confiée à des officiers belges placés sous l'autorité de celui qui allait devenir en fin de carrière le général DOTHEE.

Mais c'est avec la décolonisation de ces vingt dernières années que le concept d'assistance technique ou de coopération devait acquérir pignon sur rue. Confié à une administration spécialisée érigée en administration générale sous l'autorité du ministre des Affaires étrangères, ce concept va aboutir à un rayonnement de la Belgique aux quatre coins du monde. Les experts nationaux, qu'ils soient envoyés directement sous le couvert de l'Administration générale de la Coopération au Développement ou indirectement par le canal des organisations internationales, sont autant de représentants de la Belgique outre-mer. Sans doute l'image qu'ils offrent de leur pays est-elle particulièrement nette dans ces pays sur lesquels notre assistance porte de manière privilégiée en raison des conventions générales passées avec eux: Colombie et Pérou en Amérique latine; Indonésie et Malaisie en Asie, Algérie, Burundi, Cameroun, Côte d'Ivoire, Maroc, Niger, Rwanda, Sénégal, Tunisie et Zaïre en Afrique. A eux seuls ces pays absorbent près de 60 % de l'effort budgétaire total de la Belgique en matière de coopération et notre présence dans d'autres pays sur une base multilatérale, n'absorbe pas les 5 % du même budget. Le solde en est soit non affecté, soit consacré à la coopération multilatérale dans le cadre des organisations internationales. Dans ces limites il serait vain de vouloir ne serait-ce qu'esquisser le

kaléidoscope infiniment varié des images qu'offre la Belgique à l'outre-mer. Qu'il s'agisse de la formation des professeurs de l'enseignement secondaire ou de la direction et de la gestion d'hôpitaux, de la construction de fermes-pilotes ou du reclassement de lépreux guéris, de la mise à disposition de conseillers juridiques ou de l'adduction d'eau dans des zones rurales, de l'amélioration de l'habitat en forêt ou de la mise sur pied d'un Centre de Calcul Roi Baudouin, du développement des artisanats nationaux à l'étude de la pollution des eaux, dans tous ces domaines les experts belges sont présents et constituent autant de reflets de leur pays.

### CONCLUSION

Parvenu au terme de ce bref essai, cinq conclusions s'imposent à mon attention.

Tout d'abord, je suis plus encore qu'au début de ma quête des images de la Belgique outre-mer conscient du caractère fragmentaire, pour ne pas dire dérisoire de cette ébauche d'inventaire et ceci d'autant plus que des pans entiers de celui-ci ne sont qu'esquissés; je pense particulièrement aux images offertes à travers nos investissements, nos grands projets ou notre coopération.

Puis il est évident que je n'ai pu mesurer la qualité de l'image fournie par la Belgique à l'outre-mer. Qu'ont pensé pendant cent-cinquante ans des millions d'étrangers de nos produits et de nos hommes? A côté de ceux dont l'image semble être restée auréolée d'un grand prestige, le père Damien aux Etats-Unis ou Jadot le Juste en Chine, il est évident que de nombreux Belges ont offert de notre pays une image moins brillante. Il en va de même pour les investissements réussis face à ceux qui se sont traduits par des échecs.

Ensuite j'ai le sentiment d'avoir privilégié l'image «académique» de notre pays au détriment de celle qu'offre notamment notre culture et aussi l'image des exceptions face à l'image de masse que peut fournir le peuple belge. Ainsi, qui dit que José VAN DAMME chantant à Carnegie Hall, Jacques BREL immortalisé aux Etats-Unis par un montage de ses chansons ou HERGÉ lu en africain, américain, arabe, brésilien, hébreu, indonésien, iranien, japonais ou malais n'ont pas davantage d'impact sur l'outre-mer que nos ambassadeurs, les investissements d'Ernest SOLVAY ou les grands complexes clé-sur-porte de nos industries? De même les milliers de touristes belges outre-mer

sont eux aussi autant d'images — pour le meilleur ou pour le pire —, de notre pays.

De plus j'ai le sentiment qu'entre tous les aspects de l'expansion belge outre-mer, il existe un réseau étroit d'interconnections qui font qu'aucun élément n'est dissociable des autres. Les consuls sont liés aux exportations, celles-ci aux investissements, la coopération aux précédents et ainsi de suite. Dans ce domaine comme en tant d'autres l'histoire est totalité et en appréhender un aspect est toujours une entreprise aux résultats fragmentaires qu'il convient de restituer dans la globalité qui les sous-tend.

Enfin, j'ai été frappé par l'importance quantitative et qualitative des images recueillies, aussi incomplètes et floues soient-elles. Au cours de ces cent-cinquante ans, les Belges ont occupé dans le monde une place qui n'est certainement pas directement proportionnelle à leur nombre ou à la surface de leur territoire. Peut-être, ce faisant, ont-ils fait illusion. Il n'empêche que ce petit pays de petites gens aux petits esprits a été représenté partout et souvent de manière significative.

Pour conclure, je voudrais formuler un vœu: que d'ici cinquante ans, lorsque notre Compagnie fêtera son centenaire alors que notre pays approchera de ses deux cents ans, il soit possible à l'Académie royale des Sciences d'Outre-mer d'offrir à la Belgique un album d'images de son rayonnement plus complet, et plus riche, en un mot de plus grande qualité que celui que j'ai l'audace de signer aujourd'hui et dont les pages, à l'époque, seront certainement bien jaunies.

Bruxelles, le 22 octobre 1980.

SOURCES

La présence belge dans le monde au cours des cent-cinquante dernières années n'a fait l'objet que d'un essai de synthèse, lequel consacre une large part à la colonisation en Afrique centrale. Il s'agit en l'occurrence de:

G.H. DUMONT, *150 ans d'expansion et de colonisation*, Bruxelles 1979.

Divers aspects de l'expansion nationale ont en outre été traités dans des recueils célébrant soit le cinquantième, soit le soixante quinzième anniversaire de l'indépendance nationale. Ainsi *Patria Belgica*, en 3 volumes publiés sous la direction de E. VAN BEMMEL, Bruxelles 1873-1975, contient-il:

GOBLET D'ALVIELLA, «Voyages, découvertes, émigration», vol. 3, p. 185-214, laquelle est cependant fort brève sur la période de l'indépendance nationale.

De même, *La Patrie belge (1830-1905)*, publiée sous la direction de E. ROSSEL, Bruxelles 1905, contient-il:

J. GERNAERT, «L'expansion industrielle et commerciale» p. 323-332.

I. LA BELGIQUE OFFICIELLE

Le lieu n'est pas ici de présenter une bibliographie des biographies de nos souverains. Nous avons utilisé les ouvrages de:

Th. JUSTE, *Léopold I<sup>er</sup> et Léopold II*, Bruxelles 1980.

B. EMERSON, *Léopold II*, Bruxelles 1980.

C. BRONNE, *Albert I*, Paris 1965.

E. CAMMAERTS, *Albert de Belgique*, Bruxelles 1936.

G.M. DUMONT, *Léopold II*, Bruxelles 1944.

J'ai également consulté A. MOLITOR, *La fonction royale en Belgique*, Bruxelles 1979.

La présentation des ambassades et consulats est fondée sur un dépouillement de l'*Almanach royal* et de l'*Annuaire administratif* des années 1855, 1880, 1905, 1930, 1955 et 1980. En outre deux études m'ont directement inspiré:

M. DELSEMME, *Contribution à l'histoire du corps diplomatique belge*, 2 vol., Thèse de doctorat en droit, Bruxelles 1955-1956.

J. WILLEQUET, «Un facteur d'expansion commerciale: le système consulaire sous Léopold I<sup>er</sup>», *Bulletin des séances de l'ARSOM*, 1964, p. 805-836.

II. LA BELGIQUE DES PRODUITS

Les divers aspects de cette partie ressortissent tous à l'histoire économique. J'ai utilisé principalement:

F. BAUDHUIN, «Histoire économique de la Belgique», in *Histoire de la Belgique contemporaine*, 2 vol., Bruxelles 1928, vol. I, p. 233-348.

F. BAUDHUIN, *Histoire économique de la Belgique*, 3 vol. Bruxelles 1944.

D. LALOUX, *Essai sur l'expansion commerciale belge dans le monde*, Liège 1959.

Pour les exportations, la source principale a été constituée par les statistiques du commerce extérieur de la Belgique.

Les données sur les investissements sont tirés de diverses publications et notamment du *Recueil permanent des groupes industriels et financiers* publié par le CRISP à Bruxelles.

III. LA BELGIQUE DES HOMMES

Les biographies sont empruntées à la *Biographie belge d'Outre-Mer* (anciennement *Biographie coloniale belge*) dont 7 volumes ont paru et qui est publiée par l'ARSOM à Bruxelles, ainsi qu'à l'ouvrage général de F. BAUDHUIN, en 3 volumes, cité plus haut. J'ai également consulté:

G. KURGAN-VAN HENTENRYCK, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, Bruxelles 1972.

L'émigration belge a fait l'objet d'une étude récente:

J. STENGERS, *Emigration et immigration en Belgique aux XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles*, Bruxelles 1978.

Les données sur la place des Belges en Argentine au début du siècle sont empruntées à:

*La République argentine et ses relations avec la Belgique*, Bruxelles 1910.

Celles relatives à leur place en Chine et en Egypte à:

*Etablissements belges à l'étranger*, Bruxelles 1905.

La coopération avec le Siam a été étudiée dans:

M. WALRAET, «L'œuvre des Belges au Siam à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle», *Bulletin des séances de l'ARSOM*, 1954, p. 737-756.

Celle avec la Perse par:

A. DESTREE, *Les fonctionnaires belges au service de la Perse*, Leiden - Téhéran - Liège 1976.

L'auteur a en outre bien voulu mettre à ma disposition un texte inédit intitulé: «Tentatives d'implantation industrielle et commerciale belge en Perse dans les dix dernières années du XIX<sup>ème</sup> siècle».

Les éléments relatifs à l'A.G.C.D. ont été extraits de divers documents et brochures publiés par cet organisme.

## TABLE DES MATIÈRES - INHOUDSTAFEL

	<i>Page/Blz</i>
VANBREUSEGHEM, R.: Inleiding .....	2
Introduction .....	3
Internationale Koning Boudewijnprijs voor Ontwikkelingswerk	8
Prix International Roi Baudouin pour le développement .....	9
THEUWS, J.: Belgische missionering in de XIX <sup>e</sup> en XX <sup>e</sup> eeuw	15
LEDERER, A.: Le rôle des Belges dans le développement des moyens de transport Outre-Mer .....	65
BURKE, J. - MORTELMANS, J.: Rol van België in de strijd tegen de slaapziekte en de dierlijke trypanosomiasen en hun studie	111
VANDERLINDEN, J.: Images de la Belgique Outre-Mer, 1830-1980 .....	137



ACHEVÉ D'IMPRIMER LE 31 DÉCEMBRE 1980  
PAR L'IMPRIMERIE SNOECK-DUCAJU & ZOON  
N.V.  
GAND.

Academie, Defacqzstraat 1, B-1050 Brussel (België)  
Académie, rue Defacqz 1, B-1050 Bruxelles (Belgique)