

À propos des entreprises cyclistes du Congo belge ci-dessous

Première guerre mondiale

Introduction

Dans mon article Sur les unités françaises et belges pendant la campagne du Cameroun, 1914-1916, il est fait mention, entre autres, les unités qui se sont installées dans la province du Katanga au Congo belge. Voici des informations sur l'entreprise cycliste qui faisait partie des unités.

Arrière-plan

En 1912, il est décidé de créer une compagnie cycliste au sein des unités de la Force Publique au Katanga. L'idée de l'établissement est attribuée au sous-gouverneur de la province du Katanga, Émile Wangermée, et au commandant des unités militaires du Katanga, le major danois Frederik Vilhelm Olsen (voir post-scriptum), tous deux passionnés de cyclisme.

Le Lieutenant Hédou, du Bataillon Cycliste du Régiment des Carabiniers Belges [1](#)), est envoyé au Katanga pour créer la nouvelle compagnie stationnée dans le quartier du Haut-Luapula [2](#)). La compagnie comptait 150 hommes, organisés en [3](#) pelotons. La compagnie, comme les autres unités du Katanga, était équipée de fusils Mauser belges de 7,65 mm Modèle 1889 et de 4 fusils sans recul Madsen.

Tous les équipements etc étaient transportés sur les bicyclettes de la compagnie, et donc la compagnie n'était pas accompagnée d'un certain nombre de porteurs indigènes, comme c'était par ailleurs commun aux compagnies d'infanterie.

Pendant la guerre, deux autres compagnies de cyclistes ont été formées et les trois brigades dans lesquelles la Force publique était alors divisée ont chacune leur propre compagnie de cyclistes. Les informations contenues dans cet article sont principalement basées sur des sources qui décrivent l'entreprise du Katanga.

L'équipement du vélo



Bannière de l'entreprise cycliste.

De Source 1.

Les premiers vélos de l'entreprise ont été fabriqués par la Fabrique Nationale (FN) et la Birmingham Small Arms Factory (BSA).

Plus tard, des bicyclettes New Hudson [3](#), livrées des dépôts anglais d'Afrique de l'Est, ont également été utilisées.

Les vélos New Hudson sont décrits dans Les Troupes du Katanga & Les Campagnes d'Afrique 1914-1918 (Source 1) comme étant les meilleurs des trois, étant fabriqués à des fins militaires, apparemment avec des pneus pleins.

Les pneus de vélo ordinaires étaient très sujets aux crevaisons, soit à cause des épines, de l'usure ou simplement du climat chaud.

Lorsque les cyclistes s'épuisaient lors de longues marches, ils pouvaient aussi penser à provoquer eux-mêmes des crevaisons,

afin de se reposer jusqu'à l'arrivée des mécaniciens !

Sur les versions ultérieures des vélos, un porte-bagages était monté à l'avant et à l'arrière des vélos.

Le porte-étendard est peut-être un caporal (deux couvercles dorés). La source 4 contient un aperçu des insignes en 1908, d'où il ressort qu'un sergent portait deux couvercles dorés et rouges, tandis qu'un caporal portait deux couvercles dorés. La source 3, cependant, montre une illustration d'un caporal de 1917, mais ici les couvercles sont rouges.

Organisation

La source 1 mentionne que la compagnie de cyclistes d'origine en avril 1917 était composée de 140 hommes, maintenant avec le lieutenant Hupin comme commandant de compagnie et le sergent-major (adjudant) Clicquet comme commandant en second.

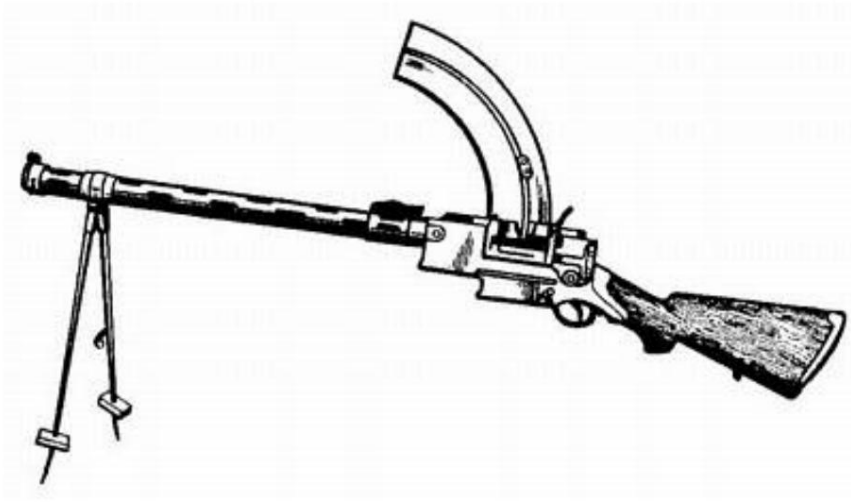
La compagnie était organisée en 2 pelotons. Chaque peloton comprenait une section avec 2 fusils sans recul; les sections étaient sous le commandement des sous-officiers belges (sous-officiers) Clincq et Bombeeke.

L'entreprise comprenait également un élément d'atelier, sous le commandement d'un mécanicien (armurier mécanicien)

Charles, ainsi qu'un élément sanitaire, composé du sous-officier infirmier Caudron et de 4 infirmiers indigènes (infirmiers noirs).

Équipement, armes, munitions et bagages, etc. ont été transportés sur les vélos, un total d'env. 35 kg par homme.

L'équipement comprenait, entre autres de deux sacs de munitions, des armes et équipements personnels du cycliste, du matériel de campement et de la nourriture pour six jours. Le personnel des sections de fusils sans recul portait également chacun deux sacs de chargeurs (chargeurs de fusils à recul).



Fusil sans recul Madsen.

Fra Mitrailleuse légère Madsen arr. 1902

Armement



Fusil Mauser, breveté en Amérique en 1899, un peu comme le modèle belge de 1889.

Fusil à recul Fra Mauser, 1899 (brevets et histoire de la technologie).

À propos des fusils sans recul Madsen



Congo belge - Askaris d'une entreprise cycliste.
De Source 1.

Des informations sur les fusils sans recul Madsen, y compris la variété Rexer de fabrication anglaise , peuvent être trouvées dans mon article [The Rexer Automatic Machine Gun](#).

Les circonstances particulières entourant l'introduction des fusils sans recul Madsen au Congo ne ressortent pas de l'ouvrage très autoritaire du colonel Muller (Source 1), qui se contente d'énoncer l'usage.

La source 1 ne mentionne pas les fusils Madsen en relation avec d'autres types d'unités, et il peut s'agir d'une utilisation limitée, uniquement par les entreprises de cyclisme. On ne sait pas non plus si les fusils sans recul Madsen avaient le même calibre que les fusils Mauser (calibre 7,65 mm) ou s'il s'agissait du calibre 8 mm (qui était utilisé au Danemark) 4) .

Uniformes



Congo belge
Askari d'une
compagnie de cyclistes, 1917.
Fra Armées coloniales
en Afrique 1850-1918
(Kilde 2).



Congo belge
Officier belge, 1914.
De Source 2.

Déjà au moment de sa création, les soldats de la compagnie cycliste étaient vêtus d'un pantalon court (kapitula) qui, à partir de 1912, remplaça peu à peu le pantalon d'uniforme plus bouffant généralement utilisé dans la Force Publique.

On ne sait pas si les cyclistes étaient déjà vêtus de blouses/manteaux uniformes de couleur kaki en 1912.

En général, les uniformes kaki ont été introduits pour les officiers et sous-officiers européens à partir de la fin de 1914, et progressivement pour les soldats indigènes à partir de 1914, pour finalement être généralement utilisés à partir de 1917.

Cependant, les nouveaux uniformes de couleur kaki et les anciens bleus étaient utilisés côte à côte jusque-là.

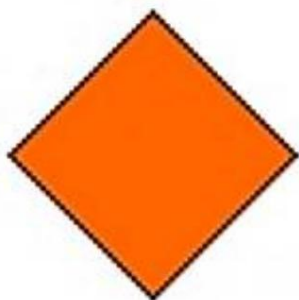


Congo belge - Askaris d'une entreprise cycliste.

De Source 1.

À droite de l'image se trouve un askari vêtu d'un chemisier d'uniforme sombre; il s'agit probablement d'un chemisier d'un modèle plus ancien.

Marques



Drapeau du
Congo belge,
porté par un askari,
1917.

Propre conception,
d'après Source 3.

Un système d'insignes en tissu coloré était utilisé par les soldats indigènes et porté à l'avant de la couverture du fez. Cependant, le système n'est pas décrit. *Armies in East-Africa 1914-18* (Source 3) reproduit un insigne de casquette orange, similaire à celui présenté ici. Dans la source 2, cependant, Peter Abbott mentionne une illustration montrant un insigne de chapeau rouge.



Drapeau du
Congo
belge, porté par les soldats européens.
De Force Publique (Source 4).



Congo belge
arc,

porté par les soldats européens.

Propre conception, d'après Source 3.

Les soldats européens portaient un insigne métallique sur leur casque de troupe ainsi qu'une cocarde aux couleurs nationales belges. L'insigne était en métal doré pour les officiers, en argent pour les sous-officiers et en bronze pour les soldats.

L'effort pendant la guerre

La Compagnie Cycliste du Katanga est déployée en 1914 pour garder la ville de Baudouinville (aujourd'hui Moba) sur le lac Tanganyika ; puis il est transféré au lac Kivu et déployé dans la surveillance de la rivière Ruzizi [5](#).

La société est temporairement dissoute car jugée inapte à participer à l'attaque belge contre le Rwanda en 1916, qui conduit alors à la conquête de toute la partie occidentale de l'Afrique orientale allemande, y compris la ville centrale de Tabora.

Tout le monde parmi les commandants belges n'est pas d'accord avec la décision, et le colonel Muller écrit dans la source 1 que, y compris les fusils sans recul Madsen, il aurait bien servi à de nombreux endroits dans le cadre de tâches de reconnaissance et de protection des flancs.

La Compagnie Cycliste est rétablie en avril 1917 et fait partie de la contribution belge (env. 2 000 hommes) aux forces alliées combattant dans la partie sud-est de la colonie allemande jusqu'en septembre-octobre 1917, date à laquelle la ville de Mahenge est capturée et les unités allemandes avancent de l'Afrique orientale allemande vers l'Afrique orientale portugaise.

Fermeture

Pour autant que l'on sache, les compagnies congolaises étaient les seules unités cyclistes utilisées pendant la guerre en Afrique de l'Est.



Congo belge - Une entreprise de cyclisme s'est arrêtée.

De Tip & Run (Source 5).

Bien sûr, les bicyclettes ont le grand avantage sur les chevaux de ne pas être exposées aux attaques de mouches tsé-tsé, ce qui, dans de nombreuses régions d'Afrique de l'Est, a rendu l'utilisation d'unités montées similaires, et donc facilement mobiles, extrêmement difficile et coûteuse.

À l'inverse, l'utilisation des unités cyclistes très mobiles nécessite un réseau routier bien développé - et tel était dans de nombreux endroits presque aussi rare que les mouches tsé-tsé étaient courantes...

Au niveau individuel, les bicyclettes étaient utilisées comme moyen de transport par les officiers et les aides-soignants, et le commandant en chef allemand, Paul Lettow-Vorbeck, mentionne dans ses mémoires [6](#)) qu'à diverses occasions il a grandement bénéficié de [pouvoir](#) transporter à vélo, par ex. à Tanga, dans la nuit du 3 au 4 novembre 1914, alors qu'il parcourait la ville à vélo pour se faire une idée de la situation :

« Que Tanga soit ou non tenu par l'ennemi n'était pas certain. De fortes patrouilles d'officiers furent aussitôt poussées au-delà de Tanga vers Ras-Kasone. , je pus partir aussitôt avec le capitaine von Hammerstein et le volontaire Dr Dessel à la gare de Tanga, où je trouvai un poste avancé de la 6e compagnie de campagne, mais ils ne purent donner aucune information précise sur l'ennemi, et ainsi j'ai continué à cheval à travers les rues vides de la ville. Elle était complètement déserte, et les maisons blanches des Européens reflétaient les brillants rayons de la lune dans les rues que nous traversions. Nous arrivâmes donc au port à l'autre bord de la ville. Tanga était donc dégagée de l'ennemi. A un quart de mille s'étendaient les transports, flamboyants et pleins de bruit ; il n'y avait aucun doute que le débarquement allait commencer immédiatement. Je regrettais beaucoup que notre artillerie - nous avons deux canons de modèle 1873 - n'était pas encore en place. Ici, dans le brillant clair de lune, à une si courte distance, leur effet aurait été anéantissant, malgré les croiseurs hostiles.

Nous continuâmes ensuite vers Ras-Kasone, laissâmes nos bicyclettes à l'hôpital du gouvernement allemand et nous rendîmes à pied à la plage, près de laquelle, juste devant nous, reposait un croiseur anglais. Sur le chemin du retour, à l'hôpital, nous avons été interpellés, apparemment par une sentinelle indienne - nous ne comprenions pas la langue - mais n'avons rien vu. Nous avons repris nos vélos et sommes revenus. Le jour commençait à poindre, et sur notre gauche nous entendîmes les premiers coups de feu. Il s'agissait de la patrouille d'officiers sous le sous-lieutenant Bergmann, de la 6e compagnie de campagne, qui avait rencontré des patrouilles hostiles à l'ouest de Ras-Kasone. Un de mes cyclistes apporta alors au capitaine Baumstark l'ordre d'avancer immédiatement avec toutes les troupes vers la gare de Tanga..."



Compagnie Askari en marche pendant la guerre.
Fra Colonial Image Archive (Université de Francfort-sur-le-Main).

Je n'ai pas trouvé d'informations indiquant si les vélos faisaient partie de l'équipement standard des unités allemandes, mais en cas de besoin, des vélos ont été fournis, par ex. des plantations allemandes et d'autres zones habitées.

Une discussion sur l'utilisation civile des vélos et autres moyens de transport en Afrique centrale peut être trouvée dans l'article *Transport Transforming Society: Towards a History of Transport in Zambia, 1890-1930* par Jan-Bart Gewald, 2007 (Centre d'études africaines) .

Post-scriptum - Frederik Vilhelm Olsen



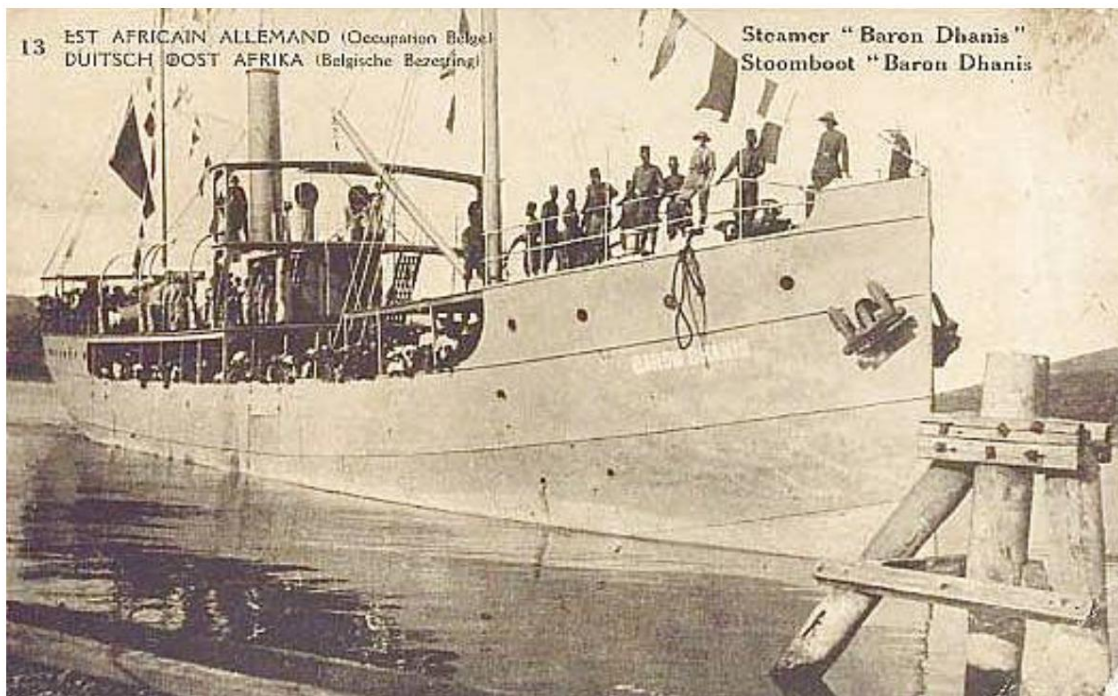
Commandant Frederik Vilhelm Olsen [7](#)).
De Source 6.

Plusieurs des officiers de la Force Publique étaient des étrangers, une tradition remontant à l'époque d'avant 1908, lorsque le Congo belge était la propriété personnelle du roi Léopold II. Lorsque le jeune lieutenant Victor Freiesleben, qui a décrit ses expériences dans le livre *Kongo Kalder* (Source 6), a été recruté en 1908 comme l'un des derniers étrangers à être admis dans le corps des officiers.

Plusieurs des officiers étaient scandinaves, le major danois Frederik Vilhelm Olsen étant le plus important.

Frederik Vilhelm Olsen (né le 24 mai 1877 à Kalundborg ; mort le 17 novembre 1962 à Etterbeek, près de Bruxelles) arrive au Congo belge en 1898 en tant que jeune lieutenant et termine sa carrière comme commandant de la Force publique (1920-1925).

Immédiatement avant sa retraite, le colonel Olsen a été nommé général, puis a servi pendant quelques années comme chef du service des transports au Congo belge.



Le cargo armé belge BARON DHANIS, qui en 1917 a transporté la compagnie cycliste à travers le lac Tanganyika, de Moliro à Kigoma (à Ujiji) en Afrique orientale allemande.

D'une carte postale belge vue en vente sur Internet.

Post-scriptum - S/S Baron Dhanis

Au début de la guerre, le BARON DHANIS était dans un état inachevé et les chaudières encore à Anvers ont été perdues lors de la prise de la ville par les Allemands. Ce n'est qu'en novembre 1916 que le navire fut enfin achevé.

L'Amirauté anglaise avait livré 2 pièces. des canons de 12 livres, afin que le navire puisse être armé, mais il n'est pas clair pour le moment si les deux brochures étaient installées.

Le navire a été lancé trop tard pour pouvoir participer aux batailles contre les navires allemands sur le lac Tanganyika en 1914-1916, mais a néanmoins acquis une grande importance en tant que navire de ravitaillement.

Le navire porte le nom de Francis baron Dhanis (1861-1909) [9](#)), qui fut officier de la Force Publique puis sous-gouverneur ; Le baron Dhanis était le commandant des forces belges qui, dans la période 1892-1894, ont vaincu les chasseurs d'esclaves "arabes" [10](#)) qui avaient dominé la partie orientale du Congo belge pendant de nombreuses années.

Nom 8)	Taper	Tonnes Knob Søsat	Autres données
S/S BARON dhanis	Cargo et navire à passagers	brouillon : 700 ? 1913/1916	Longueur : 52 mètres ; largeur : 8 mètres ; 2,5 m

Sources

1. Les Troupes du Katanga & Les Campagnes d'Afrique 1914-1918 af Oberst Emanuel Muller, Établissements Généraux d'Imprimerie, Bruxelles 1935. Især bogens Kapitel VIII - Le Rôle des Compagnies cyclistes dans les Campagnes d'Afrique er anvendt her.
2. Colonial Armies in Africa 1850-1918 par Peter Abbot, Foundry Books Publications, Nottingham 2006, ISBN 1-90154-307-2. L'une des sources d'uniformes du Congo belge est les plans d'uniformes dessinés par James Thiriar (1889-1965) et ils sont mentionnés dans les collections du Musée Royal de l'Armée de Bruxelles. Exemples de dessins d'uniformes très talentueux de James Thiriar (n

- du Congo belge) peut également être vu dans l'article sur James Thiriar (La Grande Guerre sous un autre jour).
3. Armées en Afrique de l'Est 1914-18 af Peter Abbot, Men-at-Arms Nr. 379, Osprey Publishing, Londres 2002, ISBN 1-84176-489-2.
 4. Force Publique (Rudi Geudens). Ce site Web contient beaucoup de bon matériel sur la Force Publique.
 5. Fra Tip & Run - La tragédie inédite de la Grande Guerre en Afrique d'Edward Price, Weiderfeld & Nicholson, Londres 2007, ISBN 0-297-847090.
 6. Kongo Calls par Victor Freiesleben, Carl Allers Book Publishers, Copenhague 1944.

Par Finsted

Noter:

- 1) Se Om belgisk organisation og uniformering 1914 samt Historique du Premier Carabiniers Cyclistes (Yvan Leriche).
- 2) Le district du Haut-Luapula, avec la ville principale Kambove, est situé assez au centre de la province de Kantanga, à env. 120 km au nord de la ville alors gouvernementale, Elisabethville (aujourd'hui Lubumbashi). La région est connue pour ses mines de cuivre. Sur la division administrative du Congo belge, voir par ex. Chapitre III : Géographie humaine, Partie 3 : Organisation administrative et judiciaire (Documents WHKMLA), issus du Cours Complet de Géographie : Le Congo Belge de J. Roland et E. Duchesne, Namur 1914, ainsi que des Provinces de la République Démocratique du Congo (Congo Kinshasa) par Gwillim Law (Divisions Administratives des Pays) et Provinces Congolaises 1885-1945 (Etats et Régents du Monde).
- 3) "New Hudson" était une filiale de Birmingham Small Arms Factory (BSA), et en même temps le nom des vélos moins chers de l'entreprise. (Vintage Bicycle Genealogy and Archive) New Hudson et BSA Bicycles Ltd. a été repris par Raleigh dans les années 1950.
- 4) Cependant, les références trouvées sur le site du Musée belge du textile - Musée Royal de l'Armée, Bruxelles - ne mentionnent que des fusils sans recul de calibre 8 mm.
- 5) La rivière coule entre le lac Tanganyika et le lac Kivu. Voir Rivière Ruzzi (Wikipédia).
- 6) From My Reminiscences of East Africa par Paul von Lettow-Vorbeck, 1920. Ma source est une réimpression de 2004, publiée par Naval & Military Press, Londres. La citation vient des pages 38-39.
- 7) La légende originale se lit comme suit : "Commandant Frederik Vilhelm Olsen, le Danois, qui est devenu général dans l'armée coloniale belge, et qui est devenu la raison directe pour laquelle l'auteur a également suivi le chemin d'un officier au Congo belge." Pendant un congé à Copenhague, Victor Freiesleben a rencontré Frederik Olsen, qui était l'un des amis de son père. Les récits aventureux du Congo ont incité le lieutenant Freiesleben à quitter son poste de lieutenant au 1er régiment et à demander son admission dans la Force publique.
- 8) Bégaiement de données bl.a. fra Navires du Congo (Fleuves & Lacs) (Archives des navires belges).
- 9) Voir Francis, Baron Dhanis (Wikipédia).
- 10) En principe, tous les marchands d'esclaves n'étaient pas des Arabes, mais plutôt des Africains d'origine arabe, appelés Swahili. Voir par ex. Congo (Kinshasa) (hommes d'État du monde).