

Aimé Behaeghe

(1890 -1916)

DE EERSTE PILOOT IN CENTRAAL AFRIKA



door Tillo Behaeghe

Deze publicatie van Tillo Behaeghe werd gesteund door Hangar Flying (www.hangarflying.be)

Vormgeving: Image-Inn / Tel. 0479 831 866 / e-mail: info@imageinn.be

© Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur.

Aimé Behaeghe

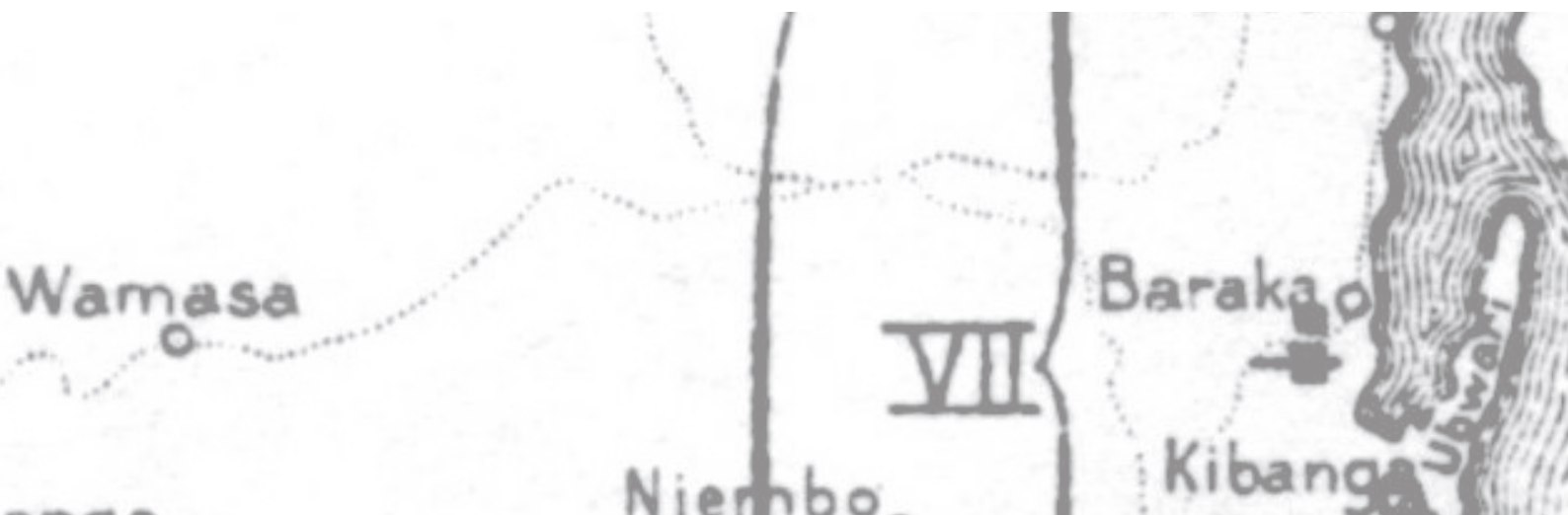
(1890 -1916)

**DE EERSTE PILOOT IN
CENTRAAL AFRIKA**



door Tillo Behaeghe

<i>Aimé Behaeghe in een notedop</i>	6
 1. <i>Voor de eerste wereldoorlog: erkend vliegtuigbouwer op 20 jaar</i>	
1.1. Jeugd te Kachtem en Herseaux.	6
1.2. 1913-14: Brazilië en terugkeer naar België als oorlogsvrijwilliger.....	8
 2. <i>Militaire steekkaart en activiteit aan het IJzerfront</i>	
2.1. Militaire steekkaart van Aimé Behaeghe	9
2.2. Vliegpalmares aan het IJzerfront	10
2.3. Beoordelingsfiche door de Corpsoverste van de Belgische Luchtmacht	10
 3. <i>Voorgeschiedenis van de Tanganika-campagne</i>	
3.1. Toestand op en rond het Tanganikameer begin 1915	12
3.2. Beslissing tot het sturen van een smaldeel watervliegtuigen.....	13
3.3. Operatie watervliegtuigen gestart	13
3.4. Bijdrage van de Engelsen aan de strijd te water	16
3.5. Offensief te land en toestand op het Tanganikameer.....	16
 4. <i>Eerste actieperiode van de watervliegtuigen</i>	
4.1. Invliegperiode.....	18
4.2. De raid op de “Graf von Götzen” geslaagd, maar hoe!.....	19
4.3. Herschikking van de Belgische offensieve plannen	20
4.4. De inname van Kigoma.....	21
4.5. Vervolg tot de verovering van Tabora door de Belgen	22
 5. <i>Het aandeel van Aimé in de operatie Tanganika</i>	
5.1. Als hoofdtechnicus bij de vliegtuigmontage.....	23
5.2. Als testpilot.....	24
5.3. Bij het uitschakelen van de ‘Graf von Götzen’	24
5.4. Het verder breken van de weerstand van de Duitsers te Kigoma	24



<i>6. Het overlijden van Aimé Behaeghe.</i>	
6.1. Gevonden referenties aan zijn overlijden.....	25
6.2. Vraag naar de juiste plaats?	26
6.3. Tweede vraag: doodsoorzaak?	26
6.4. Vraag naar de juiste datum?	27
6.5. Overweging.....	27
 <i>7. Persoonlijke bedenkingen over de krijgsverrichtingen</i>	
7.1. De snelheid en zorg waarmee het smaldeel operationeel werd gemaakt.....	28
7.2. Ook de besluitvorming en uitvoering gebeurden snel en efficiënt, maar niet altijd even orthodox .	28
7.3. Er was ook een grote inzet en samenwerking tussen de verschillende legereenheden	29
 <i>8. Eerbetoon aan Aimé Behaeghe na zijn overlijden.....</i>	29
 <i>9. Tot slot</i>	
9.1. Wat gebeurde er met... ?	30
9.2. Vervolg van de oorlog in Duits Oost-Afrika; Belgisch aandeel	30
9.3. Ervaring met de archieven, of hoe dienstverlening kan verschillen	31
9.4. Geschiedschrijving en legendevorming.....	31
 <i>10. Referenties en bijlagen.....</i>	34



Aimé Behaeghe in een notedop

° 17 november 1890 te Kachtem (Izegem)

1890 – 1896: Kachtem

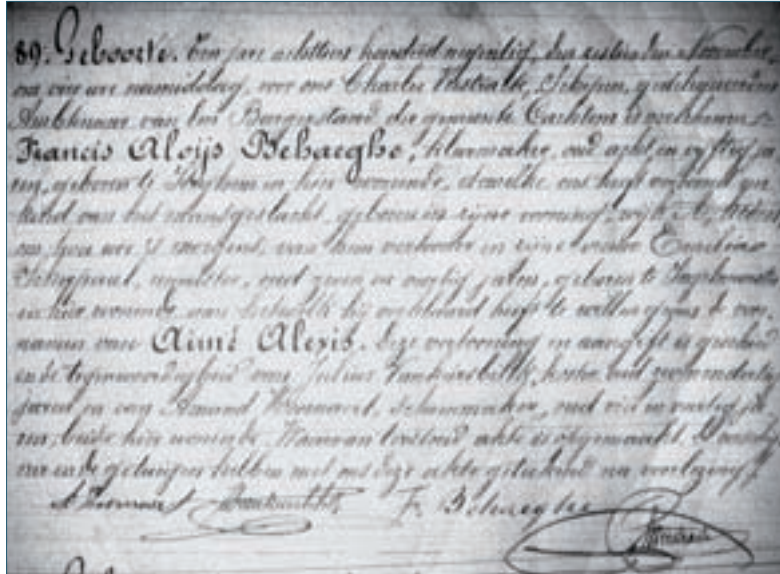
1896 – 1912: Herseaux: studies, fietsenmaker, wielrenner, automecanici en vliegtuigbouwer

1913 – 1914: Brazilië: automecanici, piloot en vliegtuigbouwer

1915: Aan het IJzerfront: militair piloot

1916: Belgisch Congo: vliegtuigmonteur en roemrijk piloot

+ 3 december 1916 te Niamba, Congo



Geboorteakte van Aimé Alexis Behaeghe, Kachtem (Izegem)
16 nov 1890. Twaalfde kind, moeder 47 jaar



Januari 1916, op de
Anversville

1. Vóór de eerste wereldoorlog: erkend vliegtuigbouwer op 20 jaar

1.1. Jeugd te Kachtem en Herseaux

Aimé Alex Behaeghe werd geboren te Kachtem (Izegem) op 16 november 1890, als twaalfde en laatste kind van Francis (François) Behaeghe en Emilie Scherpereel.¹

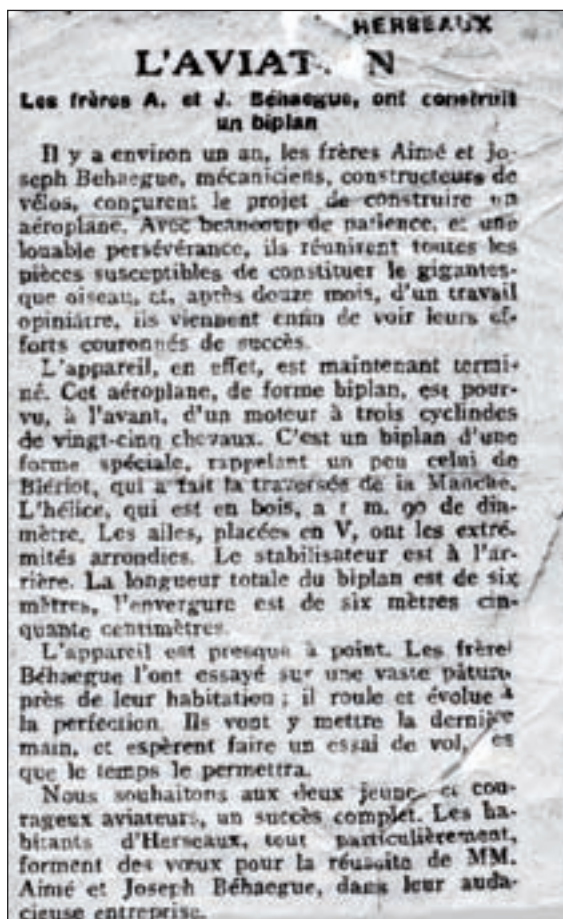
Bij de geboorte van Aimé was zijn moeder 47 jaar, zijn vader 58. Toen Aimé 11 jaar was, stierf zijn vader; zijn moeder overleed toen hij 17 was. Zijn vader was eerst kleermaker te Kachtem, het dorp waar alle kinderen geboren zijn.

Op 3 oktober 1896 verhuist de familie, vermoedelijk om economische redenen, naar Herzeuw-Herseaux, eerst naar Château d'or nr. 44, dan naar Place d'Herseaux nr. 38. Naast het hoofdberoep van 'handelaarkleermaker', werd er door zijn vader ook café gehouden. Het voormalige "Café de la maison communale" bestaat nu nog steeds onder de naam van "Le Provençal".²

Aimé volgde de lagere cyclus 'moderne' aan het college te Moeskroen. Nadien werden zowel hij als zijn broer Joseph (*15-1-1884) fietsenmaker. Zelf reed Aimé ook in wielkoersen. Als 18-jarige behaalde hij de 8e plaats in de 5e editie van Luik-Bastenaken-Luik (16 mei 1909), een koers over 235 km met 82 vertrekkers, met een

1 "Van BAEGHE (Moorsele) tot BEHAEGHE (Izegem)" of <http://users.pandora.be/tillo.behaeghe>

2 J. Deroubaix, 1979.



Knipsel uit onbekend blad, archief A. Balcaen, datum zeker vóór 19 maart 1910, naar tekst op rugzijde. De eerste foto op p.3 is vermoedelijk het toestel waarvan hier sprake.

gemiddelde snelheid van 28,1 km/u.³ Het was toen nog een koers voor 'amateurs'. Hetzelfde jaar werd hij tweede in de "Etoile Carologienne", maar stopte dan als wielrenner omwille van zijn andere ambities.

Volgens A. Balcaen (mondeling) zouden rond 1950 nog fietsen gereden hebben van het merk "Behaeghe".

In de begintijd van de benzinemotoren werden de broers Behaeghe al snel ook automecaniciens, terwijl hun echte passie vliegtuigen waren – dit was inderdaad de pionierstijd van de luchtvaart. In 1909, het jaar dat Blériot als eerste over het Kanaal vloog, bouwden de broers Aimé en Joseph hun eerste eigen tweedekker, met een motor (vermoedelijk Gnome) van 25 pk, die na 12 maand werk begin 1910 klaar was. De vliegresultaten met dit tuig waren vrij beperkt, maar later bouwden ze nog meer vliegtuigen.⁴ Bij de fabricage hiervan kregen ze de hulp van Richard Werbrouck, schrijnwerker-wagenmaker. Zijn zoon Henri (ere-burgemeester van het Franse Bachy) verhaalt hierover in 2007, zowat 100 jaar na datum: 'Mon père m'a souvent parlé de son camarade Aimé Behaeghe....qu'il qualifiait de "genie de la mécanique" (XX, 2007). Hij vermeldt de bouw van twee toestellen.

Op 21 maart 1911 crashte Aimé met een 'nieuw' vliegtuig te Luigne bij proefnemingen op een weide vanop een vijftal meter hoogte – de piloot bleef ongedeerd.⁵ In 1912 demonstreerden ze een eigen (tweede) vliegtuig voor het Belgisch leger te Casteau⁶, maar konden de aanwezige autoriteiten niet overtuigen.



Vermoedelijk te Herseaux, 1910; wellicht Aimé Behaeghe, zittend; Joseph Behaeghe en Richard Werbrouck staande.

3 http://www.memoire-du-cyclisme.com/cla_liege_bastogne/liege1909.php

4 Zie bijlagen.

5 Gazette van Iseghem, 25 maart 1911 schrijft: 'het machien, dat over eene week gekocht was, is vernield'.

6 Zie foto.



1912. Vliegtuigen Behaeghe op 'Camp de Casteau'. Ref: Annuaire de l'aviation industrielle et commerciale 1912, p.91-92 Appareils Belges. (1) = 'Biplan Behaeghe', (2, onder) = 'Monoplan Behaeghe', gebouwd voor piloot Duyck.

	(1)	(2)
Breedte:	6,20 m	7,50 m
Lengte:	5,40 m	4,75 m
Draagvlak:	18 m	12 m
Motor:	Anzani 3 cyl. 25-30 pk	Anzani 5 cyl. 50 pk
Schroef:	Behaeghe	Behaeghe
Stabilisatie:	vleugelkleppen systeem'	'nieuw
Foto:	links	onderaan



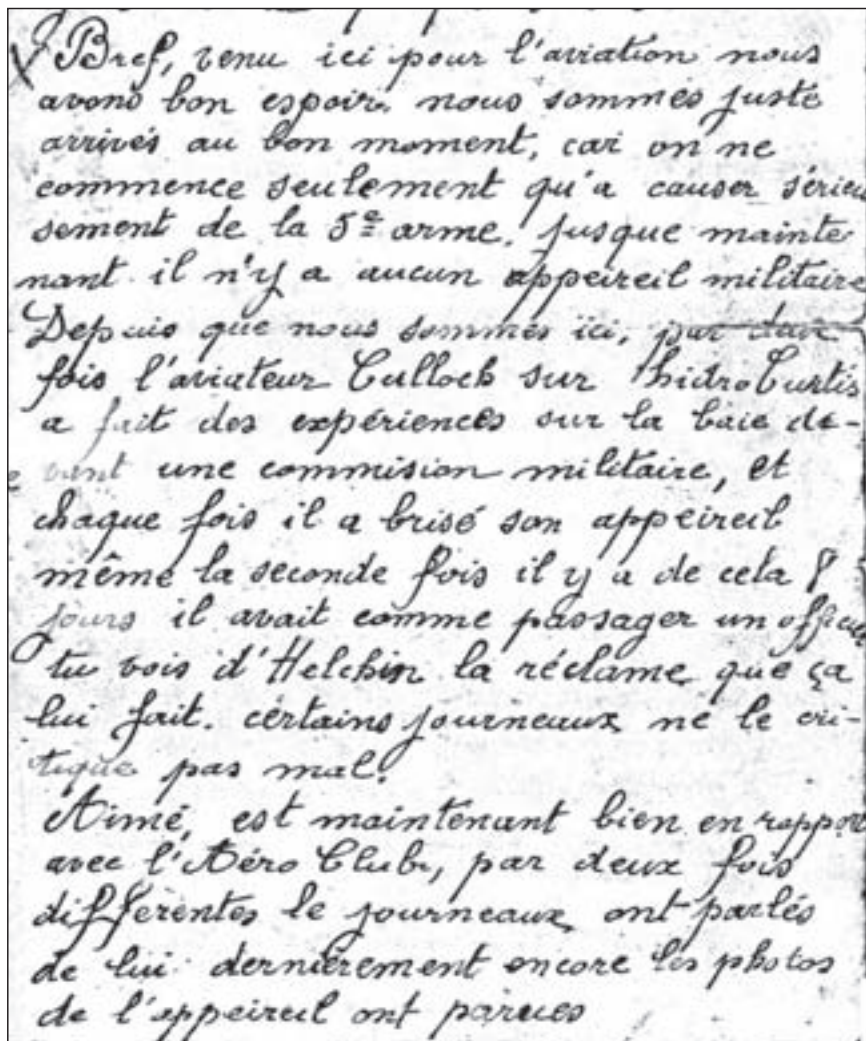
1.2. 1913-14: Brazilië en terugkeer naar België als oorlogsvrijwilliger

Henri Werbrouck vertelt verder: 'De dépit, et comme ils étaient en contact avec Santos-Dumont, pionnier brésilien de l'aviation de l'époque, Aimé est parti au Brésil avec cet appareil, vers 1912'. Richard maakte ook nog de inpakkisten, 'la mort dans l'âme' (XX, 2007). Volgens eigen familieoverlevering was er sprake van een vliegschool en mogelijk postvliegen. Zo vertrokken Aimé en Joseph rond nieuwjaar 1913 naar Rio de Janeiro met een vliegtuig in hun bagage. Het vliegen stond er nog in de prille kinderschoenen; het Braziliaans leger had nog geen enkel vliegtuig, maar er was wel veel interesse in de luchtvaart. Aimé, op foto met zijn vliegtuig, kwam in het dagblad. De broers werkten ondertussen in een garage als autotechnici: 'considérés comme metteurs au point parisiens, les plus fins ouvrages nous reviennent'.⁷ Later vloog Aimé nog met het eigen vliegtuig ondermeer op een demonstratie, maar het toestel brak bij een harde landing na een van de vluchten.⁸

Na de inval door Duitsland in België op 4 augustus 1914 keerden Joseph en Aimé terug naar Europa en boden ze zich aan bij het Belgisch leger. Joseph had eerder legerdienst gedaan en werd ingelijfd als milicien. In totaal zou hij zes jaar militaire dienst vervullen aan opleiding, front en bezetting in Duitsland. Zijn longen werden

⁷ Zie brief uit Rio, 12-3-1913, archief A. Balcaen.

⁸ Nota A. Balcaen.



Uittreksel van een lange brief
 van Joseph en Aimé, aan een
 (andere) vriend Henri, te
 Helkijn, geschreven zes weken
 na hun aankomst op 26 jan.
 1913 in Rio de Janeiro. Blijkbaar
 waren ze op die zes weken in
 Rio al gewaardeerd als fijne
 automecaniciërs, en kreeg Aimé
 al heel wat media-belangstelling
 voor zijn zelfgebouwd vliegtuig,
 op een ogenblik dat demonstraties
 met een fabrieksvliegtuig faalden.
 Toch schrijven ze in de brief veel
 uitgebreider (niet overgenomen)
 en bewonderend over de
 plantentuin van Rio, over hun
 wandelingen ook langs de brede
 boulevards, op het strand en in de
 omgeving ...

aangetast door oorlogsgas. In 1917 werkte hij als vliegtuigtechnicus op het Luchtmachtcentrum te Calais.⁹
 Aimé werd oorlogsvrijwilliger bij de Belgische luchtmacht. Zo scheidden de wegen van de broers. Richard
 Werbrouck van zijn kant bleef Aimé op afstand volgen en zoon Henri vatte samen: '...il s'illustra sur le front
 des Flandres. Puis il fut envoyé au Congo Belge, ...Là également, Aimé se distingua, comme en témoignent ses
 nombreuses citations. Il y décéda de maladie, fin 1916'. Die jaren 1915 en 1916 verlopen evenwel spannend en
 vormen dan ook de kern van ons verhaal.

2. Militaire steekkaart en activiteit aan het IJzerfront

2.1. Militaire steekkaart van Aimé Behaeghe

Op 29 oktober 1914 werd Aimé aangeworven in de – zeer kleine – militaire luchtmacht van België, als 'vrijwilliger
 voor de duur van de oorlog'. Volgens zijn 'feuillet matricule'¹⁰ volgden de bevorderingen erg vlot: korporaal op
 23 november 1914 en sergeant op 17 april 1915, blijkbaar na het verlaten van de pilootschool. Aimé werd
 eerste-sergeant op 2 mei 1915 en adjudant op 30 mei 1915. Op 22 november 1915 werd hij "Hulpofficier voor
 de duur van de oorlog" met de graad van onderluitenant.

Hij wordt op 12 december 1915 ter beschikking gesteld van het Ministerie van Koloniën, waarmee hij als het
 ware overgedragen wordt van het Belgisch leger naar het kader van de "Force Publique" van Belgisch-Kongo.
 Hij zal in Kongo sterven aan ziekte, maar hierover is de militaire steekkaart echter niet betrouwbaar, hier komen
 we later in het artikel nog op terug.

⁹ A. Balcaen, schoondochter, ook foto achteraan.

¹⁰ Centrum voor Historische Documentatie van de Belgische Krijgsmacht, verder afgekort tot "CHDleger".

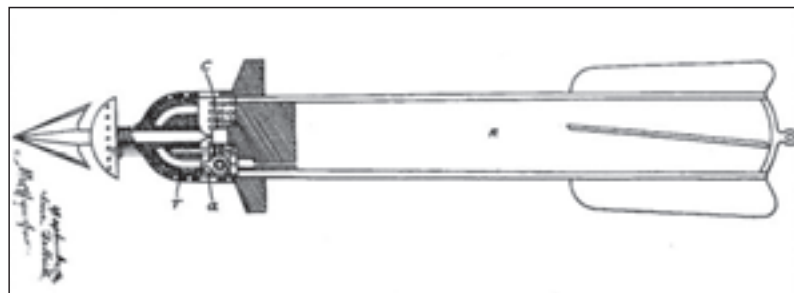
Ondertussen leverde hij een schitterende staat van dienst, aan het IJzerfront en boven het Tanganikameer in Kongo. Het is vooral die tweede campagne die hem bekendheid bracht: Aimé was de allereerste piloot die in Centraal-Afrika vloog en hij wordt zowaar de “Overwinnaar van het Tanganikameer en van Kigoma” genoemd. Verder werd hij driemaal vermeld in het dagorder van de staf van zijn Legergroep en werd Ridder van de Orde van de Afrikaanse Ster, met palm en Oorlogskruis (koninklijk besluit van 11 september 1916), blijkbaar de hoogste onderscheiding bij de Force Publique.

2.2. *Vliegpalmares aan het IJzerfront*¹¹

Walter Pieters werkt aan het opmaken van een volledige inventaris van de vluchten van alle Belgische piloten in de Eerste Wereldoorlog en publiceerde reeds een eerste, onvolledige studie in 1998. Uit de persoonlijke mededelingen blijkt dat Aimé tussen 16 april en 8 december 1915 een totaal van 137 frontvluchten maakte, waarvan zowat de helft dienden ter observatie van vijandelijke stellingen of tot het afstellen van Belgische artillerie. De overige waren offensieve vluchten. Hij vloog hierbij minstens op drie verschillende vliegtuigtypes en was betrokken bij 17 luchtgevechten, waarbij hij er telkens zonder kleerscheuren vanaf kwam. Hoewel hij minder dan 8 maanden vloog in 1915, haalde hij met die 137 vluchten de tweede score van het jaar onder de Belgische piloten, alleen voorafgegaan door Fernand Jacquet (°2 november 1888 – † 12 oktober 1947), een vlieger van het allereerste uur. Zo had Jacquet reeds 31 vluchten achter zijn naam in 1914; ook hij had in Brazilië post gevlogen, maar keerde vroeger terug. De vliegbasis ‘Kerkepanne’ was toen gelegen op de hoeve “Ten Bogaerde” tegenover het huidige vliegveld Koksijde. Die frontactie van Aimé valt uiteen in twee fasen.

Een eerste periode van 16 april tot 6 juli, met vooral observatievluchten. De dag van 11 mei lijkt wel erg memorabel: tijdens een tweede observatievlucht op dezelfde dag verjoeg hij tot 6 maal toe twee Duitse vliegtuigen naar hun eigen linies. In de maand juni vloog hij niet minder dan 31 maal aan het front; op 17 en 22 april vloog hij telkens 3 observatievluchten op één dag. Tijdens één van de zeldzamere offensieve acties, op 16 juni, trachtte hij, samen met een tweede vliegtuig, bestuurd door de vermelde Jacquet, een Zeppelin te onderscheppen, maar zonder succes.

Vermoedelijk na een bijscholing, was hij op 29 juli opnieuw aan het front. Die tweede periode, tot 8 december 1915, maakte hij vooral offensieve vluchten. Opmerkelijk waren de vluchten waarbij hij bombardeerde met vele honderden ‘pijltes’.



De «PIJL» of brandbommetje ingezet tegen ballonnen en afweergeschut, volgens brevettetekening door César Battaille, 1914.

R = réservoir met samengeperste zuurstof.
C = lont.
T = kulas.
a = onbekend.

2.3. *Beoordelingsfiche door de Corpsoverste van de Belgische Luchtmacht*¹²

Een bijzonder lovende beoordeling was toegevoegd aan het “Voorstel van benoeming tot hulponderluitenant”, opgesteld op 5 november 1915 door Théo Wahis († 7 november 1966), Commandant te Velde van de Belgische Militaire Luchtmacht, tevens korpsoverste. We vertalen, met weglating van de reeds bekende persoonlijke gegevens.

- grootte: 1,74 m; uiterlijk: correct; gestel en gezondheid: zeer goed
- nationale decoraties: geen
- intelligentie: open; oordeelsvermogen: zelfzeker (sûr);

¹¹ Walter Pieters, 1998 en persoonlijke mededeling.

¹² CHDleger.

- karakter: vastberaden (décidé) en rechtlijnig (droit)
- opvoeding: goed; privé gedrag: zeer goed; houding: zeer militair
- wijze van dienen: zeer ijverig en zeer toegewijd
- gedrag t.o.v. oversten: respectvol; t.o.v. ondergeschikten: flink (ferme) en welwillend (bienveillant)
- talenkennis: leest, schrijft en spreekt: Frans, Vlaams, Portugees, Italiaans en min of meer Spaans.

Beoordeling en advies van de korpsoverste¹³

‘De adjudantvlieger Behaeghe kan beschouwd worden als de behendigste van onze piloten. Hij koppelt deze superioriteit aan goede militaire kwaliteiten, die hij bewees tijdens talrijke verkenningsvluchten, het stellen van geschut, dekkingsvluchten en bombardementen, altijd bedachtzaam, stoutmoedig en koelbloedig in de uitvoering. Zijn bescheidenheid evenaart zijn werkkraft, zijn moed en zijn schitterend gedrag. Verdient de voor hem gevraagde promotie. Te Houtem, 5 okt. 1915, Théo Wahis.’

Houtem, bij de Moeren en nu grondgebied Veurne, was het hoofdkwartier van het Belgische leger.



Let wel: voorgaande tekst is geen aanbeveling bij een vergelijkend examen maar een geheime beoordeling over een individueel kandidaat voor een individuele bevordering, en dit na nauwelijks enkele maanden vliegen. Als men in dergelijke omstandigheden toch vergelijkende termen gebruikt als “*le plus habile de nos pilotes*”, dan lijkt het ons wel gemeend.



Aimé Behaeghe aan het IJzerfront, oktober 1915, arch. A. Balcaen.

¹³ Zie kopie.

3. *Voorgeschiedenis van de Tanganika-campagne*¹⁴

Aimé werd dus op 12 december 1915 ter beschikking gesteld van het Ministerie van Koloniën. De bedoeling was dat hij deel zou uitmaken van een smaldeel “hydravions” dat zou opgericht worden op de oevers van het Tanganikameer, in een poging om het meesterschap over het meer te heroveren op de Duitsers. Zij hadden toen hun “Duits Oost-Afrika”: het huidige Tanzania, tussen de Oostgrens van Kongo en de Indische Oceaan. Langs het Tanganikameer grensde dit Duits Oost-Afrika aan het ertsrijke Katanga en gedeeltelijk ook aan “Noord Rhodesië”, toen een Engelse kolonie, het huidige Zambia. We raken hier ‘grote strategie’, gevoerd met uiterst beperkte middelen, waarin Aimé een sleutelfiguur wordt. Om het verder verloop te begrijpen is er af en toe wat meer uitgebreide uitleg nodig, die los staat van de persoon van Aimé Behaeghe.

3.1. *Toestand op en rond het Tanganikameer begin 1915*

Het Tanganikameer (een binnenzee van 32.000 km² en 700 km Kongolese grens, die midden door het meer loopt) is niet alleen een belangrijk grensgebied, maar ook een uitstekende transportroute in hartje Afrika, toen bijna zonder berijdbare wegen. Wie baas is op het meer, kan dus ook gemakkelijk de overkant bedreigen. De Duitse uitvalbasis was Kigoma, bij de stad Ujiji, (de plaats van de historische ontmoeting Livingstone – Stanley in 1871); zij hadden daar een vesting en een haven, gelegen op het eindpunt van een directe spoorweg vanuit Dar es Salaam, aan de Indische Oceaan.

De Duitsers hadden telegraafverbinding langs hun oever en naar Tabora, het hoofdkwartier, in het centrum van het land. In de haven van Kigoma hadden ze, half 1915, drie grotere schepen:

“Hedwig von Wissmann”, 57 ton, 2 kanonnen 6 ponders, plus revolver mitrailleur; snelheid 6-7 knopen; deze kelderde de Belgische “Delcommune” en voerde meerdere raids uit op de Kongolese kust en op Rhodesië

“Kingani”, voordien een sleepboot te Dar es Salaam, nu een patrouilleboot, 45 ton, snelheid 8 knopen, 1 mitrailleur en 1 kanon 6 pondeur, alleen voorwaarts gericht (aanvallend, niet defensief; wordt hierdoor een gemakkelijke prooi voor de snelle motorbootjes van Spicer)¹⁵.

en vooral de “Graf von Götzen”, actief op het meer vanaf 1 juni 1915, een grote, nieuwe boot, gepantserd, 1200 ton, snelheid 8-10 knopen, met 6 kanonnen (tot 10,5 cm) en mitrailleurs. Dit schip had de mogelijkheid tot 800 man te transporteren, zodat de Duitsers gelijk waar en wanneer een grote ontscheping zouden kunnen uitvoeren.

De Duitsers hadden in Kigoma en op hun schepen heel wat geoefend Europees marinepersoneel en zware bewapening, die ondermeer afkomstig was van de kruiser “Königsberg” en de “S.M.S. Möwe”. Beide boten waren op de Indische Oceaan aangevallen door de Engelsen – vanuit Zanzibar – en hadden dekking gezocht in de monding van de Rufiji op de kust van Duits Oost-Afrika. Ze lagen er in de val en werden ontmanteld. Bewapening en bemanning van de “Hedwig” kwamen rechtstreeks van de “Möwe”.

De Belgen hebben begin 1915 – met noodvoorzieningen – nog snel de spoorweg afgewerkt tussen Kabalo en Lukuga, wat weldra Albertville wordt, dicht bij Kalemie. Op de laatste 60 km reden aanvankelijk kleine treintjes, vaak over touwgeknoopte houten bruggen. Op deze manier ontstond er een continue spoor-bootverbinding tussen Matadi en het Tanganikameer. Er waren hiervoor echter wel 7 verladingen en een losbeurt nodig: Matadi (zeehaven) – Kinshasa per spoor; Kinshasa – Stanleystad (Kisangani) over de stroom; Stanleystad – Ponthierstad per spoor; Ponthierstad – Kindu over de stroom; Kindu – Kongolo weer per spoorweg; Kongolo – Kabalo over de stroom en Kabalo – Lukuga per spoor. Op deze manier groot materieel aanvoeren, zoals boten, was uiteraard niet gemakkelijk. De enige boot die de Belgen in 1914 op het Tanganikameer hadden, was de “Alexandre Delcommune”, een trage stoomboot van 70 ton, en een snelheid van hoogstens 6,5 knopen. Deze boot werd een eerste maal lek geschoten door de Duitsers op 22 augustus 1914, wat voor België de aanleiding was om zijn officiële neutraliteit in Afrika op te geven. De boot werd door de Belgen opgelapt, maar op 23 oktober weer aangevallen en gezonken voor de kust. De Duitsers kelderden ook de “Cecil Rhodes” een Engelse

¹⁴ Wéber, 1927; Moulaert, 1934; XX, 1929.

¹⁵ Zie verder.

boot die ze kaapten op de Rhodesische kust. De Belgen hadden geen vesting, geen echte haven en geen telegraaf op de westelijke oever. Vanaf november 1914 hadden de Duitsers dan ook een werkelijke alleenheerschappij over het Tanganikameer; ze gebruikten dit overwicht echter niet echt voor territoriale aanvallen zoals aanvankelijk gevreesd werd. Wel waren er herhaalde kustverkenningen, vaak met beschietingen. De Engelsen hadden aanvankelijk evenmin echte offensieve bedoelingen, hoewel ze de Duitsers vanuit het noorden met Uganda en Kenya (toen Engels Oost-Afrika), vanuit het zuiden met Rhodesië en Nyassaland, en vanuit de zee met Zanzibar in de tang konden nemen. Ze kampten echter ook met moeilijke bevoorradingswegen. Alleen de Belgen meenden dat zij om tactische redenen (i.e. voorkomen dat de Duitsers Katanga zouden binnenvallen) zelf het meesterschap op het Tanganikameer moesten veroveren.

3.2. Beslissing tot het sturen van een smaldeel watervliegtuigen

Generaal Tombeur (hoofd van de 'Force Publique', het Belgisch-Kongolese leger) vroeg, voor het Tanganikameer, reeds op 6 maart 1915 aan de Minister van Koloniën Renkin¹⁶ een kleine vloot, een onderzeeër en watervliegtuigen. De minister zag het blijkbaar niet zitten om zoveel materieel te sturen.¹⁷ In verband met de watervliegtuigen stelt hij dat het, in absolute termen, mogelijk is, maar niet het verhoopte resultaat zou leveren, te laat zou komen en te duur is. Maar een telegram van 2 juni 1915 van de minister geeft een enigszins ander geluid: de Engelsen zien op dat ogenblik af van een algemeen offensief tegen Duits Oost-Afrika, maar willen de Belgen wel materieel steunen in een actie om het Tanganikameer te veroveren. Daartoe zouden de Britten boten leveren. Ze stuurden twee motorbootjes met Engelse commandant (Spicer Simson) en bemanning over zuid-Afrika naar Kalemie.¹⁸ Ondertussen dringt Tombeur opnieuw aan op watervliegtuigen. De Britten zijn akkoord die te leveren en de minister heeft in het Franse Le Havre een onderhoud met kapitein-commandant Albert de Bueger – vroeger officier in de Force Publique en op dat ogenblik bij de Belgische luchtmacht en blijkbaar ook de enige piloot die reeds met een watervliegtuig had gevlogen. Diezelfde 21 november wordt er eveneens beslist een smaldeel op te richten en de Bueger krijgt vrijheid om zijn ploeg samen te stellen. Aimé Behaeghe, met zijn tropische ervaring, was een logisch kandidaat en werd op 12 december 1915 getransfereerd naar het Ministerie van Koloniën. De Bueger schreef in 1933: 'j'ai eu le grand mérite d'avoir su le choisir.'¹⁹

3.3. Operatie watervliegtuigen gestart

Het smaldeel werd samengesteld uit kapitein-commandant Albert de Bueger (°5-8-1885, †18-10-1940), de onderluitenanten-piloot Aimé Behaeghe (°17-11-1890, Kachtem – Izegem, † 3-12-1916, Niemba), Tony Orta (°29-10-1888, in het 'Brusselse', †27-11-1950) en Roger Castiau (° Ronse) en de luitenanten-waarnemer F(rançois?) Ru(y)schaert en Leon Col(l)ignon (° Bonines bij Namen of Antwerpen), verder de adjudanten-technici: Teeuwen, Hanon, Poncelet en (Dero?).

George Moulaert, hoofd van de legergroep Tanganika, spreekt van twee mecaniciens en een schrijnwerker.²⁰ Dero, op groepsfoto, is mogelijks lid van het bootpersoneel, zie het donkere uniform; vermoedelijk is deze foto met naamvermelding oorzaak dat vier adjudanten worden genoemd door bepaalde bronnen. Een smaldeel van nauwelijks drie piloten wordt dus opgestuurd naar Centraal-Afrika – waar nog nooit een vliegtuig heeft gevlogen – met als opdracht de herovering van het Tanganikameer en met voornaamste doelwit een versterkte Duitse haven met oorlogsbodems, op meer dan 100 km van de basis. Eigenlijk lijkt de legerleiding al tevreden als men de Duitsers zou kunnen intimideren...

We schetsen kort het verloop:

De expeditie vertrekt op 7 januari 1916²¹ aan boord van de "Anversville" van de "Compagnie Belge Maritime

16 Belgisch-Kongo werd zowel burgerlijk als militair praktisch zelfstandig van België bestuurd, waarbij de Minister van Koloniën als een soort onderkoning zeer grote volmachten had.

17 Telegram 16 april 1915.

18 Langdurige reis, Foden, 2004.

19 La conquête de l'air, 1933.

20 1934.

21 Andere bronnen spreken over 1 januari.

du Congo" (later C.M.B.) vanuit Falmouth, Engeland. Aan boord bevinden zich ondermeer vier gedemonteerde en ingekiste watervliegtuigen "Short 1915, type 827" met 150 pk Sunbeam-motoren, en blijkbaar zonder bewapening aan boord. De vraag kan gesteld worden of piloten en mecaniciens in de korte voorbereiding wel gelegenheid kregen om zich te oefenen met deze voor hen onbekende toestellen. Reeds in de Golf van Gascogne liep het bijna fataal af met de expeditie: een benzineopslag op het dek vatte vuur. De boot kon gered worden dankzij een enorme inzet van de bemanning 'dont les aviateurs prirent leur large part'; wel ging 70.000 l benzine verloren. Raskin, 1939, preciseert: 'parmi les plus braves de Bueger, Behaeghe et Castiau, couverts de linges constamment arrosés, gantés d'amiante, lancèrent à la mer les 'touques' d'essence, au milieu d'explosions fantastiques.'

Aankomst te Matadi op 4 februari.²² De commandant de Bueger, de piloot Aimé Behaeghe (met veel technische ervaring inzake auto's en vliegtuigen) en Poncelet vertrekken onmiddellijk met een deel van de lading. De anderen zouden volgen met de opgesplitste rest.

De eerste groep komt aan op te Lukuga op 1 april. Meteen bleek dat de klaargemaakte plaats ongeschikt was als thuisbasis daar het grote meer veel te woelig was. Men zocht ook liever een positie wat noordelijker dan Lukuga om de afstand tot hun doelwit wat te verkleinen. Op 6 april werd gekozen voor een klein meer, een soort lagune, "Tongwe" bij M'toa, 32 km ten noorden van Lukuga; dit gebeurde blijkbaar op aanraden van Jadot, een ervaren genieofficier ter plaatse. Men begon te 'ontginnen' op 9 april, maar het grote probleem bleek het transport van het materieel over de 30 km afstand.

Men had ondertussen ook al aan de vloot op het meer



gewerkt. De gezonken "Delcommune" was gelicht,



Vliegende en varende militairen op de Anversville, ref. de Bueger e.a., 1933 en archief A. Balcaen.
Links ÷ rechts, 1e rij: Collignon, scheepskapitein Dorchain, de Bueger, Castiau; 2e rij: Ruyschaert, Orta, Behaeghe; 3e rij: de adjudanten: Teeuwen, Dero (waarschijnlijk varende), Hanon en Poncelet.



Jan 1916, benzinebrand op Anversville

²² Volgens andere bronnen: te Boma.

hersteld, bewapend en in de vaart gebracht als “Vengeur”, maar het bleef een trage boot met een laadvermogen van 14 ton kleingoed. Anderzijds had men de kleine motorboot “Netta” omgebouwd tot een mini-oorlogsboot met een kanon van 37 mm en 1 mitrailleur. Met zijn 18-19 knopen was hij wel snel, maar zonder enig laadvermogen. Ook de stabiliteit van beide boten werd aangepast om beter te weerstaan aan de deining van het meer.²³ Beide boten zullen nog uiterst waardevol blijken in de afwikkeling van de campagne, maar waren waardeloos voor het transport dat nu moest gebeuren.

Sommige kisten met vliegtuigdelen waren inderdaad zeer groot, de grootste was 10x2,5x2m, een totaal volume



Omgeving Tanganikameer, met Belgische Troepen, maart 1916.

Gr.I = 'Brigade Sud' (kol. Olsen).

Gr.II = 'Groupe du Tanganika' (kol. Moulaert), waartoe de watervliegtuigen behoren. (ref: XX, 1929)()

23 Hierbij, en ook op andere ogenblikken, bewijzen de Belgen een ploeg bekwame scheepsherstellers bij het Tanganikameer te hebben, onder leiding van de inspecteur-werktuigkundige Wall, een Zweed. in Kongolese dienst sedert 1885.

van 500 m³. Men had in Lukuga geen enkel heftuig. Wel was er nog een derde kleine stoomboot omgebouwd tot kanonboot. Nu demonteerde men kanon en stoommachines zodat er een lege bak overbleef waarop men een deel van de kisten kon laden en deze tot de bestemming kon slepen. Men moest bij iedere tocht ook een losponton verslepen en dat alles 's nachts omwille van het kalme water en om uit het zicht van de Duitsers te blijven. Op 13 mei was alle materieel ter plaatse: 4 gedemonteerde vliegtuigen, 53.000 l brandstof, 2 reservemotoren, 250 bommen van 65 pond, 750 bommen van 16 pond, 4 mitrailleurs, 30.000 patronen en draadloze seinapparatuur en elektrisch en mechanisch materiaal.

Op diezelfde dag, 13 mei, hadden Aimé en de mecaniciens ook reeds het eerste vliegtuig – “nr. 1” – gemonteerd. Men was met de montage begonnen op 23 april; ze klaarden de klus dus op drie weken tijd, in een geïmproviseerd kamp.

3.4. Bijdrage van de Engelsen aan de strijd te water

Terwijl de Belgische actie met de watervliegtuigen gestart werd, was de toestand op het meer toch iets ten goede veranderd, vooral dankzij toedracht van de Engelsen.²⁴

Nog in 1915 hadden de Britten de kleinste van de drie Duitse boten, de sleepboot “Kingani” kunnen verrassen en kapen. Ze gebruikten deze dan zelf onder de naam “Fif”.

De Engelse en Belgische boten werkten een tijdje samen onder de Britse commandant Spicer Simson. Zij konden op 9 februari 1916 de belangrijke boot “Hedwig von Wissmann” onderscheppen door een gezamenlijke actie van 4 kleine bootjes. De bemanning van de “von Wissmann”, waarschijnlijk de kaping van de “Kingani” indachtig, bracht de eigen boot tot zinken.

Op korte tijd waren de Duitsers evenwel bezig aan het monteren van een nieuwe boot, maar ze waren toch duidelijk voorzichtiger geworden en bleven dicht bij hun zijde van het meer, zodat de Belgen in feite niet meer belaagd werden op hun kust. Zo konden ze, bijna ongestoord, de luchtbasis bij M'Toa uitbouwen, net zoals de haven en de versterking van Lukuga, nu omgedoopt tot Albertville.

Anderzijds werd Spicer Simson wel wat arrogant en eiste een onvoorwaardelijk bevelhebberschap over de Brits-Belgische vloot. Kolonel Moulaert, stafhoofd van de legergroep Tanganika, verzette zich en Spicer vertrok met de Engelse boten naar het Engelse zuidpunt van het meer. Dit was een voorlopig einde van de Belgisch-Britse samenwerking op het Tanganikameer.

De Belgen hadden inderdaad hun eigen offensieve plannen: ze wilden de Duitsers vanuit Kivu over land aanvallen.

3.5. Offensief te land en de toestand op het Tanganikameer

Ten noorden van het Tanganikameer, in het Kivugebied, trokken Belgische landtroepen, bevoorrad door de Engelsen vanuit Uganda, op 17-19 april 1916 over de Ruzizi en veroverden verder Ruanda en Burundi tot en met Usumbura op het Tanganikameer. Op die noordelijke top van het meer hadden de Belgen ook Uvira, op het grondgebied van Belgisch-Kongo. Het was evenwel onmogelijk om over water een verbinding te maken tussen Albertville, met zijn spoorweg de beste Belgische aanvoerlijn, en de troepen bij Uvira of Usumbura.

Citeren we uit de besluiten bij een lange nota, opgesteld door kolonel Moulaert op 13 maart 1916²⁵:

‘Nous ne sommes pas maître du lac. Nous ne pouvons effectuer des transports. Nous ne pouvons appuyer nos colonnes. Nous sommes tenu en échec par le ‘Graf von Götzen’, qui a la supériorité probable du calibre. La destruction du ‘Graf von Götzen’ est la condition absolue de toute notre action offensive.’

Dit prachtige schip van 67 op 10 meter was in kisten aangevoerd uit Europa en had zijn maidentrip gemaakt op 5 februari 1915. De Belgen, net zoals Spicer, achtten het onbegonnen werk om met de geallieerde vloot die “von Götzen” te kunnen aanvallen. En dus keek men uit naar dat nieuwe wapen, de watervliegtuigen. Zouden zij de klus klaren en de ‘condition absolue’ realiseren?

24 De Engelse bootactiviteit wordt in geuren en kleuren verhaald door Foden, 2004.

25 Notice concernant la flottille du Tanganika, onder hoofding Troupes de l'Est, Goupe II, État-Major, getekend Moulaert, 13 maart 1916, in het archief van het ministerie van buitenlandse zaken dat o.a. het archief van (Belgisch-)Kongo bewaart.



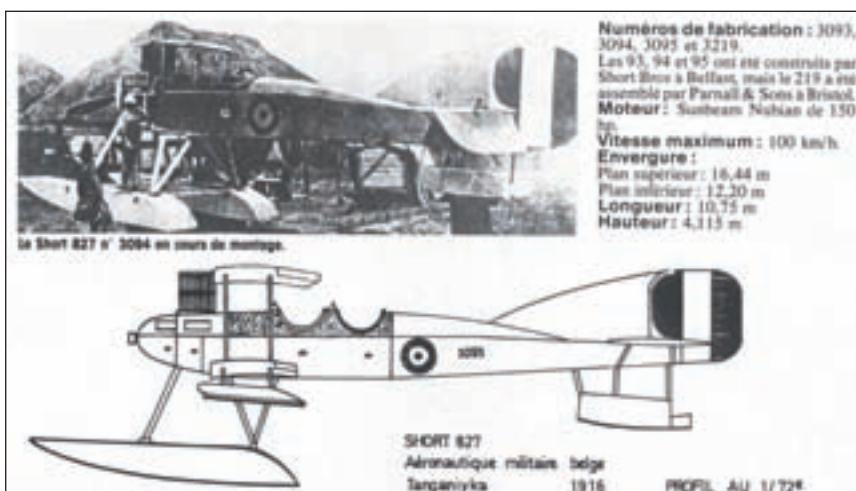
'Graf von Götzen' (Ref.: XX,

Hierover waren er levensgrote twijfels; citeren we uit diezelfde nota van 13 maart²⁶: 'À défaut de l'attaque navale sur le 'Graf von Götzen' nous courrons les chances de l'attaque aérienne qui à défaut de résultats matériels produira en tout cas des effets moraux' en nog: 'Les hydravions ne peuvent être un élément essentiel et primordial, c'est un adjuvant ... si nous pouvons les utiliser au moment de l'action, tant mieux'.

De Engelsen – en veel Belgen – betwijfelden zelfs of de vliegtuigen zouden kunnen opstijgen in de ijlere lucht op 800 m hoogte onder tropisch klimaat. De Britten hadden immers in 1915 testen gedaan op het Victoriameer en waren tot de conclusie gekomen dat de kracht van de vliegtuigen onder de lokale omstandigheden 60% hoger moest zijn dan in Europa. Wellicht een wat arbitraire conclusie, maar kolonel Moulaert was van die conclusie op de hoogte in maart 1916, nog vóór de vliegtuigen aankwamen, zoals blijkt uit dezelfde nota. En ook de Belgen hadden negatieve ervaringen met vliegtuigen te Elisabethstad in 1912 en 1913.²⁷

Daarenboven lag het aan te vallen doel op meer dan 100 km van de basis. Over zo een lange afstand gaan bombarderen deed men toen ook nog niet op het IJzerfront. Bovendien waren het trage (max. 100 km/u) dubbeldekker-watervliegtuigen, met hun grote vlotters en open cockpit. Zonder eigen geschut, waren zijzelf een gemakkelijk doelwit voor mitrailleurs.

Wat zou er slagen van deze zeer riskante onderneming?



Technische fiche, uit Ph. Vandendaele, 1983

²⁶ Let wel: nota van Moulaert, die de vliegtuigen had gevraagd, maar nu blijkbaar sceptisch geworden was.

²⁷ Van Hoorebeeck, zie ook verder.

4. Eerste actieperiode van de watervliegtuigen

4.1. Invliegperiode

Op 13 mei 1916 was dus het eerste vliegtuig gemonteerd en werd de motor proefgedraaid. Op 14 mei volgde de grote test. Aimé Behaeghe vloog inderdaad, in een 'voor zwarten en blanken, bang en feestelijk spektakel', volgens de Bueger. Die eerste maal was hij alleen.

Eerste tewaterlating, met Aimé Behaeghe (Ref.: Legermuseum)



De Bueger over de eerste proefvlucht ²⁸ : 'On ne peut se figurer aujourd'hui ce que fut ce premier décollage. Notre anxiété était immense, tant de compétences nous avaient déclaré que jamais nos appareils si lourds ne décolleraient sous l'équateur à 800 mètres de hauteur. Behaeghe avait fait un tour complet du Tongwe sans s'élever. Les nègres souriaient, incrédules. J'entendais ricaner: 'ça un oiseau ? Le commandant se moque de nous, c'est un bateau, un peu plus drôle que les autres, mais rien qu'un bateau'. En passant, Behaeghe me fait signe: 'ça va !' Un bon sourire éclaire sa figure rudement taillée. A pleins gaz, face au vent, il fuit. Un éblouissement d'écume irisée se prolonge, loin, loin et s'éteint tout à coup. Là-bas, à mi-longueur du lac, devant la bande de terre qui nous sépare du Tanganyika, le Short a quitté l'eau, il s'élève, vire, revient sur nous, passe sur nos têtes dans un tumulte d'allégresse. Notre angoisse fait place à une joie délirante, nous nous serrons les mains, nous nous embrasserions volontiers. Les nègres, ahuris, assommés, se sont précipités à terre dans une terrible panique. Ils cachent leur figure dans le sable, hurlant : Mama na n'gai, Mama na n'gai!'

Van Hoorebeeck, 1979, noteert dat Fernand Lescarts te Elisabethstad in november 1912 getracht heeft te vliegen met een tweedekker Farman; hij vloog een korte afstand één meter boven de grond, maar eindigde in de struiken op het einde van de startbaan. Hij kreeg een tweede vliegtuig, waarmee hij een nieuwe poging deed in juni 1913. Opnieuw met hetzelfde resultaat: eventjes loskomen om daarna te crashen. Van Hoorebeeck stelt daarnaast dat die vlucht met het watervliegtuig van 1916 de eerste echte vlucht is in het luchtruim van Centraal-Afrika, maar voegt eraan toe: 'il n'existe aucune certitude quant au nom du pilote.' Ik denk dat de hier geciteerde kroongetuigenis door de Bueger, die uitdrukkelijk twee maal de naam Behaeghe vernoemt, een overtuigend antwoord is.

In een tweede vlucht diezelfde dag nog, vloog cdt. de Bueger mee en die wilde blijkbaar zijn visitekaartje afgeven te Kalemie, het hoofdkwartier. Aimé landde dus daar, op het meer; het was opnieuw een grote belevenis voor

28 La conquête de l'air, 1933.

de lokale bevolking. De volgende dagen was de deining op het meer echter te groot om op te stijgen; een vlotter liep daarbij averij op en moest dus eerst hersteld worden.

Behaeghe keerde dan maar met de boot terug naar M'Toa, om de montage van het tweede toestel te voltooien en ook te testen. Met dit toestel "nr. 2" deed Aimé een eerste proefvlucht op 24 mei en ging dan het toestel "nr. 1" ophalen op 26 mei. Diezelfde dag deed hij een tweede test met het tweede vliegtuig.

Op 30 mei volgde een proefvlucht met droppen van bommen en nog diezelfde dag vloog hij met vliegtuig 2, nu samen met oLt. Orta, die titularis zou worden van dit toestel.

Onmiddellijk werd een aanvalsactie gepland tegen de "von Götzen", waarbij de motorboot "Netta" tot ondersteuning zou uitvaren. Maar die "Netta", snel maar moeilijk bestuurbaar, ramde de kade en was dus onbruikbaar. Het moet gezegd worden dat die boot in latere acties wel zeer efficiënt zal blijken. Nu was het wachten op de "Vengeur" die net op zending was langs de kust.

Op 2 juni heeft Orta, vliegend met Castiau, motorpech op een proefvlucht met vliegtuig 2, en stort neer in het meer Tongwe, met breuk en zinken van het vliegtuig als gevolg. De piloten komen heelhuids uit de crash. Commentaar van Moulaert: 'Behaeghe s'était dépensé sans compter pour hâter la mise en service des deux hydravions, qui avaient été jugés nécessaires pour bombarder le « von Götzen » à Kigoma. C'était en effet là un strict minimum si l'on voulait opérer avec quelque chance de succès. Mais les conditions allaient nous contraindre à nous passer même de cette élémentaire garantie.'

Als men dan toch een offensieve actie wilde ondernemen, restte de Belgen dus het éne vliegtuig "nr.1" van Behaeghe met als enige ondersteuning de trage "Vengeur" voor een vlucht van 250 km. Een waanzinnige onderneming volgens objectieve maatstaven, maar Aimé Behaeghe was bereid toch een aanval te wagen op de "von Götzen" en de voorbereiding ging gestaag verder. Samen met Lt. Collignon als waarnemer, maakte Aimé op 3, 4 en 5 juni de laatste oefenvluchten voor het droppen van bommen.

4.2. De raid op de "Von Götzen" geslaagd, maar hoe!

De eerste expeditie moest gebeuren op 6 juni. De "Vengeur" die vooruit gevaren was, lag 's morgens halfweg op het meer maar wachtte tevergeefs: het zwaarbeladen vliegtuig was niet kunnen opstijgen wegens gebrek aan wind.

7 juni, 17 uur: het vliegtuig stijgt op met Behaeghe en Collignon, brandstof voor 4 uur, en twee bommen van 65 pond. Maar 35 km vooraleer ze hun doel bereiken, krijgt het vliegtuig af te rekenen met motorpech; Behaeghe maakt een goede noodlanding op het meer. De noodpijlen van het vliegtuig worden opgemerkt door de "Vengeur", die vliegtuig en bemanning op sleeptouw neemt naar M'Toa. De motorpech was veroorzaakt

door het doorslaan van een (of twee?) bronzen motorklep(pen) die de lange vlucht niet had(den) doorstaan.



Juni 1916, Leon Collignon, Albert de Bueger en Aimé Behaeghe. Souvenir na het geslaagde bombardement van de 'von Götzen'.
(Ref.: Moulaert, 1934 en archief A. Balcaen).

De nieuwe poging gebeurt op 10 juni en opnieuw was het bang afwachten aan boord van de "Vengeur": het vliegtuig kwam niet teruggevlogen. De boot stoomde verder, op zoek naar toestel en bemanning. Het vliegtuig had weer dezelfde motorpech gehad, maar nu nadat het de "von Götzen" met succes gebombardeerd had!

Het vliegtuig was bij het aanvliegen reeds vroeg opgemerkt door de Duitsers, aangezien het kanon van de "von Götzen" begon te schieten toen het vliegtuig nog 2 mijl van de baai verwijderd was. Aimé is op het vuur van het kanon en van de mitrailleur ingevlogen, dalend tot een hoogte van 200 m.²⁹ De eerste bom was raak, scheurde de romp en deed het geschut zwijgen, maar de boot bleef drijven. De tweede en laatste bom miste het doel op 10 meter. Dan kwam de motorpech na 25 km terugvlucht, opnieuw veroorzaakt door de bronzen kleppen. Het meer was woelig bij de noodlanding, zodat het vliegtuig gevaar liep te zinken. Slechts na veel uren dobberen werd het gevonden door de "Vengeur", die volgens Van Hoorebeeck, eigenlijk al aan de terugweg begonnen was toen de laatste vuurpijl van Behaeghe toch nog werd opgemerkt; het was 'op het randje'!

De "Vengeur" neemt het vliegtuig weer op sleeptouw naar M'Toa, waar ze arriveren op 11 juni omstreeks 6 uur. Men telde meer dan 10 mitrailleurinslagen – Moulaert en Van Hoorebeeck spreken van 20, gelukkig zonder dat de vitale delen van het toestel werden geraakt. Net voordien was ook de draadloze telegrafieverbinding met Kindu klaar geraakt, waardoor een betere communicatie mogelijk was met de rest van het leger en ook met het buitenland. Het eerste bericht dat men kon doorsturen was over het onklaar maken van de "von Götzen" door piloot Behaeghe en waarnemer Collignon. De grote slag om het Tanganikameer was gestreden; de "condition absolue" om het meer vrij te kunnen bevaren was vervuld! In feite was de materiële schade op de "von Götzen" onbekend, maar reeds de volgende dag gedroegen de Belgen zich alsof ze volledig superieur waren op het meer en concentreerden hun troepen voor het offensief, alsof de "von Götzen" werkelijk gezonken was. En inderdaad, de Duitsers staakten vanaf dan de vijandelijke acties op het meer!

4.3. Herschikking van de Belgische offensieve plannen

Op dat ogenblik was evenwel geen enkel vliegtuig nog vliegklaar, maar de boten werden onmiddellijk gebruikt voor andere taken, voorlopig zonder om te zien naar Kigoma.

De "Vengeur" werd ingezet voor verplaatsingen en transport naar het noorden: Usumbura, Uvira en Kibanga; draadloze telegrafie werd geïnstalleerd tussen de staven van de legergroepen. De "Vengeur" ging ook naar het zuiden om het contact te hernemen met de Engelsen.

De "Netta" was weer hersteld op 21 juni en bracht Moulaert, legercommandant van de Groep Tanganika, waartoe de vliegtuigen en boten behoorden, naar Usumbura voor overleg. Er werd toen blijkbaar onder de Belgische stafhoofden, onder impuls van Moulaert, afgesproken om het oorspronkelijke aanvalsplan aan te passen.

LES TROUPES BELGES
continuent à avancer
EN AFRIQUE ALLEMANDE

Les aviateurs Behaeghe et Collignon
bombardent le steamer "Graf von Götzen"
à 250 kilomètres de leur base

—o—

Le ministère belge des colonies publie le communiqué suivant :

« Le Haut, 14 juin.

« Les forces allemandes, après avoir opéré leur retraite vers le Sud, semblent se concentrer dans la région de Kitega. L'armée du général Tamber, continuant la poursuite de l'ennemi, a atteint en trois points la grande route qui réunit le lac Victoria au lac Tanganika.

« La colonne de droite, après avoir occupé Usumbura le 8 juin, poursuit sa marche vers Kitega.

« Au centre, deux colonnes ont atteint, respectivement, Lusarasi et Kasima, cette dernière localité à environ deux cents kilomètres à l'Est d'Usumbura.

« La colonne de gauche a atteint la haute Kagera, dont elle tient les passages.

« Au lac Tanganika, les lieutenants aviateurs Behaeghe et Collignon, montés sur hydravion, ont survolé le port allemand de Kigoma le 10 juin : ils ont bombardé la canonnière allemande « Graf-von-Götzen ». Deux bombes ont porté, infligeant de grosses avaries au navire. »

Trois colonnes sont donc en voie de encercler les Allemands avant lui vers Kitega où ils se concentrent. Kitega, en pleine région montagneuse, se trouve à 100 kilomètres environ à l'Est d'Usumbura, appuyée au Sud de la rivière Ruvuvu.

La grande voie sur laquelle en trois points se sont portées les troupes du général Tamber — les Allemands la dénomment « la route impériale » — est la seule voie de communication importante qui relie entre eux les grands lacs. Sa possession facilitera considérablement, faut-il le dire, l'action de nos troupes.

Usumbura, où se trouve notre colonne de droite, le chef-lieu de la province d'Urundi, est sis sur la partie septentrionale de Tanganyika, en face de la station belge d'Uvira.

Lusarasi et Kasima, points atteints par nos deux colonnes du centre, se trouvent respectivement à 80 et à 200 kilomètres à l'Est d'Usumbura. Stations allemandes sur la route impériale, elles constituent des nœuds de communications importants.

Notre colonne de gauche, arrivée à la haute Kagera, se trouve donc sur le plus important des fleuves qui se jette dans le lac Victoria.

C'est avec raison que le Ministère des Colonies, dans son communiqué, inscrit au tableau d'honneur les lieutenants-aviateurs Behaeghe et Collignon, car leur prouesse aérienne assurera à la Belgique et à nos alliés anglais la liberté de communication sur toute l'étendue du lac Tanganyika. Celui-ci était encore dominé par le plus gros des bateaux allemands « Graf von Götzen », le seul qui pût encore inquiéter nos troupes dans leurs communications d'une rive à l'autre du lac.

C'est dire le mérite de nos lieutenants-aviateurs.

29 let wel: een ongewapend vliegtuig met een snelheid beneden 100km/u: koelbloedigheid, behendigheid, geluk, ... ?

Het oorspronkelijke plan voorzag inderdaad dat de Belgen met Brigade Nord (Molitor) naar het Victoriameer zouden optrekken, en met Brigade Sud (Olsen) naar Tabora, dit alles over een bergachtig gebied. Hun bevoorrading was een groot probleem: alles per drager – 60% van de vracht bestond uit eten voor de dragers zelf.³⁰ Maar nu was het Tanganikameer vrij en was de aanvoer en dekking langs Albertville voor de Belgen meer aangewezen. Het gaf de mogelijkheid aan het landleger (Brigade Sud) om, vanuit Usumbura en onder dekking vanuit het meer, langs de oostkust af te zakken om Kigoma te veroveren en van daaruit Tabora te bedreigen, met gebruikmaking van de spoorlijn. Er was vanuit Albertville niet alleen ondersteuning en aanvoer mogelijk voor de landmacht, maar ook bijkomende aanvalsacties, dankzij de vliegtuigen en de boten.

Aan dit plan werd onmiddellijk uitvoering gegeven. De “Netta” voer dreigend langs de noordoostelijk kust en verdreef de Duitsers uit Rumonge; de Brigade Sud kon er vanuit Usumbura ongehinderd binnentrekken. Na de beschieting van Nyanza, de volgende Duitse post, op 7 juli door de Netta, werd ook die post verlaten zodat het Belgische landleger ook daar zonder slag kon binnentrekken.

Na de actie tegen de “von Götzen” had de ‘luchtmacht’, zoals gezegd, geen enkel vliegtuig klaar. Zo moest men stalen kleppen maken te Kindu in de ateliers van de spoorwegen, ter vervanging van de onbetrouwbare bronzen kleppen. “Toestel 2” was opgevist op 5 juni; “toestel 3” was klaar op 15 juni. Weer was het Aimé Behaeghe die het nieuwe vliegtuig invloog, eerst alleen, dan met Castiau die het vliegtuig zou overnemen. Castiau oefende verder zelf op 27, 28, en 29 juni, samen met een waarnemer. “Toestel 1” was weer vliegwaardig op 1 juli. Tussen 1 en 11 juli vlogen Behaeghe en Collignon 11 maal, Castiau en Ruyschaert maakten 4 vluchten en Orta 7. Zij oefenden zich in het bombarderen en de verkenning met fototoestellen. Zo waren ook zij klaar voor een nieuwe inzet.

Er kwam nog meer goed nieuws voor de ondersteuning: de Belgen hadden ook een nieuwe boot klaar, de “Tanganika”, met 60 ton laadcapaciteit zodat de Belgische vloot in plaats van 14 ton (“Vengeur”) nu 84 ton goederen kon vervoeren. De eerste uitvaart was op 19 juli toen Moulaert naar Nyanza stoomde voor nieuw overleg, nu over de inname van Kigoma.

Kigoma was veruit de belangrijkste vesting van de Duitsers in het westen van hun kolonie, strategisch gelegen aan het eindpunt van de spoorweg vanuit Dar es Salaam over Tabora. Ze waren duidelijk van plan die vesting met man en macht te verdedigen, en versterkten de stelling nog met blokhuisen, loopgraven en overdekte galerijen, zoals bleek uit de luchtobservatie.

Dat was de tweede grote opdracht voor het smaldeel, waarbij de drie piloten eindelijk konden vliegen: fotografische observatie en het bestoken en bombarderen van de stellingen. Ook de “Netta” kreeg zijn deel van de beschieting, alles ter voorbereiding van een aanval uit het noorden door het landleger.

4.4. De inname van Kigoma

Aandeel van de vliegtuigen:

Orta als piloot en Castiau als fotograaf deden een eerste fotografische verkenningsvlucht boven Kigoma op 9 juli, met interessante foto's en observaties van de defensieve organisatie van Kigoma, de “von Götzen” nog steeds aan de kade, en een nieuwe boot in aanbouw die door de Belgen “L'adjudant” werd genoemd.

Het groot bombardement van Kigoma werd gepland voor 12 juli. De drie toestellen vertrokken toen met in totaal 12 bommen van 65 of 15 pond. Er was evenwel mist en ze moesten terugkeren, maar Castiau mist zijn landing met “toestel 3”: het vliegtuig gaat verloren, maar de inzittenden blijven ongedeerd. De volgende dag begint de montage van “vliegtuig 4”, dat klaar is tegen einde juli.

17 juli: een nieuwe raid met 2 toestellen, het ene met twee bommen van 65 pond, het andere met 8 bommen van 15 pond. Ze worden beschoten met een kanon en krijgen shrapnelinslagen op de vleugels. Wel leek de kade van Kigoma verlaten en de boten, zowel de “von Götzen” als “L'adjudant” waren ontmanteld. De vestingen van de basis werden echter verder uitgebouwd en versterkt. De Duitsers gaven nu duidelijk de strijd op om het meesterschap over het meer, maar ze zouden Kigoma zwaar verdedigen.

30 Strahan.

18 juli, de stellingen van Kigoma werden opnieuw gebombardeerd en een benzinedepot werd in brand gezet.
19 juli, een nieuwe actie met foto's en bommen onder tegenvuur van kanonnen; ook worden pamfletten, in het Swahili, gedropt boven de oude stad Ujiji, vlak ten zuiden van Kigoma, om de nakende komst van de Belgen te melden en de bevolking gerust te stellen – psychologische oorlogsvoering dus.
23 juli, een laatste aanval met nieuwe bombardementen op de stellingen.

Actie van de Netta:

Op 27 juli beschoot de “Netta” stellingen ten zuiden van Kigoma.
De volgende dag, 28 juli, verraste de “Netta” in die omgeving een Duitse boot, waaruit troepen ontscheepten en goederen gelost werden. Die boot voelde zich volledig in het nauw gedreven en de bemanning blies de boot zelf op. De “Netta” dacht dat het hier moest gaan om de herstelde “von Götzen”, en zo werd ook het bericht doorgestuurd naar de Belgische regering. Achteraf heeft Moulaert deze stelling herzien. Het was in werkelijkheid de “Wami”, een kleinere Duitse boot overgebracht van de Indische oceaankust. Hij evacueerde de laatste Duitse troepen van Kigoma naar de monding van de Malagarassi rivier. Het was de laatste Duitse boot op het meer.

Afwerking door het landleger:

Vanuit Nyanza was de “brigade Sud” verder zuidwaarts afgezakt en veroverde op 27 juli eerst een spoorwegbrug, een aantal kilometer voorbij Kigoma. De Duitsers te Kigoma voelden zich in de tang gesloten en trokken zich terug. Ze brachten ook de “von Götzen” tot zinken, een eindje weg van de kade.

Op 29 juli trokken de Belgische troepen Kigoma binnen zonder verdere tegenstand. Luitenant-kolonel Olsen, bevelhebber van de “Brigade Sud” (landleger!) schreef hierover³¹ : ‘Au cours de ma progression vers Kigoma, je sentais faiblir graduellement la résistance de l'ennemi... Chacun des bombardements aériens semblait le paralyser, de sorte qu'en arrivant à proximité de la place que nous pensions devoir enlever de haute lutte, nous avons trouvé le nid vide, l'ennemi ayant été contraint à l'abandonner, ses soldats indigènes ne pouvant tenir sous l'action de plus en plus efficace de nos aviateurs.’

Ook de waarde van de luchtfoto's vanaf 250 m hoogte werd van hoog militair belang ingeschat. De slag om het Tanganikameer en om Kigoma was gestreden!

4.5. Vervolg tot de verovering van Tabora door de Belgen

De verovering van de rest van de Duitse kust, zuidelijk van Kigoma, verliep uiterst vlot: de “Vengeur”, met twee pelotons voetvolk en een mitrailleursectie aan boord vaarde de kust af en verdreef in twee tochten, op 5 en 13 augustus, de zwakke bezettingen van de kustplaatsen Kibwesi, Karema, Utinta en Kirando.

Ook het achterland leek veilig na enkele kleine interventies. Onmiddellijk werd beslist ook het ganse bataljon van de legergroep Tanganika (kol. Moulaert) naar dit deel van de Duitse oever over te brengen, terwijl de brigade Sud (Olsen) langs de spoorweg zou oprukken.

Eigenlijk was de rol van de watervliegtuigen in die strijd meteen ook uitgespeeld: voor deelname aan de actie verder in het binnenland werd de afstand te groot.

Er kwamen wel weer 3 vliegtuigen operationeel. Ze vlogen op 18 augustus nog eens gezamenlijk naar Kigoma. Ze landden er voor de kade en hielden een aantal demonstratievluchten voor de eigen troepen en voor de bevolking.

De actie met de vliegtuigen werd algemeen als een volkomen succes beoordeeld, zowel zuiver militair als psychologisch, i.e. een vorm van Belgische superioriteit over het Tanganikameer. Blijkbaar was vooral de inheemse bevolking geïntimideerd; niet alleen door de vliegtuigen op zich maar ook door de bommen met springlading.

Er werd ook algemeen erkend dat Aimé Behaeghe de hoofdrol had gespeeld in het realiseren van die Belgische ‘superioriteit’.

In enkele weken zijn de Belgen dan doorgestoten tot bij Tabora. Ook de Belgische Noordbrigade (Molitor) boog af van zijn oorspronkelijk plan en richtte zich tijdelijk naar Tabora, maar het was uiteindelijk de Zuidelijke

31 Verkort weergegeven door A. Cayen, 1919.

Brigade die de hoofdstad van Duits Oost-Afrika en het Duitse hoofdkwartier veroverde, tussen 10 en 18 september 1916. Ditmaal ging de actie wel gepaard met echte gevechten. Kigoma en de spoorweg naar Tabora was voor die Zuidelijke brigade (Olsen) een uitstekende aanvoerroute: de spoorweg werd, waar nodig, snel hersteld door de genieafdeling van Moulaert en bezet met rollend materieel overgebracht vanuit Albertville. Daar was ondertussen ook de bouw van de grootste Belgische boot voltooid, de “Baron Dhanis”³², die op 24 augustus 1916 te water werd gelaten.

Vermoedelijk is in oktober 1916 de beslissing gevallen dat het smaldeel ‘hydravions’ zijn vliegtuigen zou demonteren en dat het zou terugkeren naar Europa. Aimé stuurde op 1 november 1916 vanuit Albertville een open postkaart naar zijn broer Joseph aan het IJzerfront, met het bericht: ‘serons rentrés vers mi janvier 17. à bientôt’ – troepenverplaatsingen waren blijkbaar geen militaire geheimen...

De kaart is bij aankomst gestempeld op 17 januari 1917, maar zelf is Aimé echter nooit thuisgekomen...



5. Het aandeel van Aimé in de operatie Tanganika

Aimé Behaeghe is niet alleen de eerste piloot die vloog in Centraal-Afrika, ook op vier andere punten was hij duidelijk de hoofdrolspeler in het geheel van de operaties die uiteindelijk leidden tot de verovering van het Tanganikameer en van Kigoma.

5.1. Als hoofdtechnicus bij de vliegtuigmontage

Zonder de inzet van de mecaniciens te onderschatten, blijkt Aimé een zeer belangrijk aandeel te hebben in het monteren van de vliegtuigen. Gezien zijn vroegere ervaring met fietsen, auto's en vliegtuigen, is dit zelfs niet verwonderlijk. Over het montagewerk en zijn grote inzet hierbij, zijn er drie duidelijke uitspraken van zijn oversten: cdt. de Bueger schrijft kort en krachtig: 'Il monta lui-même le premier appareil' en kol. Moulaert, reeds geciteerd: 'Behaeghe s'était dépensé sans compter pour hâter la mise en service des deux hydravions,...' We lezen ook in het dagorder van Moulaert (15 juni 1916), die lt. Behaeghe warm feliciteert, niet alleen voor het uitgevoerde bombardement, maar ook voor 'le travail acharné et l'énergie inlassable, qu'il a déployés pour la mise en service des hydravions'.

32 De boot lag reeds meer dan een jaar ongemonteerd te wachten te Kabolo. De Belgen hadden echter gewacht om de delen over te brengen naar het meer tot de Duitsers verdreven waren. Nu gebeurde de montage te Lukuga ongestoord.

5.2. *Als testpiloot*

We hebben reeds gewezen op het feit dat Behaeghe alle testvluchten uitvoerde van de gemonteerde vliegtuigen, telkens eerst alleen, dan vergezeld van de titularis bij vliegtuigen “2” en “3”. De Bueger geeft een mooie beschrijving voor de allereerste vlucht en Moelaert, 1934, geeft ook de feiten voor “vliegtuig 2” (titularis wordt Orta, die 2 dagen later crasht) en “vliegtuig 3” (Castiau). De testvluchten door Aimé verliepen altijd zonder problemen. De allereerste proefvlucht was in de gegeven omstandigheden op zich al een enorm waagstuk. Terloops nog even dit: hoewel Aimé duidelijk het grootste aantal vluchten maakte, had hij geen enkele crashvlucht. Hij had wel tweemaal motorpech (gesmolten kleppen bij de eerste twee lange afstandsvluchten), maar kon telkens zonder schade een noodlanding maken.

5.3. *Bij het uitschakelen van de “Graf von Götzen”*

Dit was de ‘condition absolue’ voor het meesterschap op het Tanganikameer en was bepalend voor het verder verloop van de acties. De overwinning werd, tegen alle verwachtingen in, gerealiseerd door een solo-actie van één vliegtuigje en tegen de eerdere premisse dat het hoogstens haalbaar was met minimum twee vliegtuigen in actie. Het vliegtuig slaagt met zijn eerste bom, onder mitrailleurvuur.

Het is het vliegtuig bestuurd door Aimé Behaeghe met als ‘waarnemer’ (observateur) Lt. Collignon, die mogelijks instond voor het lossen van de bommen. Nergens is duidelijk geworden wat de specifieke taak van de waarnemer was bij offensieve acties. We mogen zeker stellen dat de durf en de precisie van het pilootwerk primordiaal was tot het slagen van deze actie. Het reeds vermelde legerdagorder van 15 juni 1916 vernoemt ‘le Lieutenant Behaeghe pour: avoir malgré toutes les difficultés et sous un feu intense de mitrailleuses, réussi un magnifique vol de bombardement au-dessus de Kigoma’³³. Diezelfde tekst wordt hernomen in het Algemeen legerorder nr 50, op datum 11 juli 1916, maar dan boven het handteken van Generaal Tombeur.

De uitschakeling van de “von Götzen” was werkelijk de grote ommekeer in de lokale oorlog: militair betekende de verovering van het ganse Tanganikameer en psychologisch was het voor de inheemse bevolking ongetwijfeld een blijk van superioriteit van de Belgen door de ongeziene manier waarop de actie gebeurde.

5.4. *Het verder breken van de weerstand van de Duitsers te Kigoma*

Dit was de tweede grote opdracht van het smaldeel: door bombardementen en fotografische observaties van de stellingen bereidde men de aanval van het landleger op Kigoma voor. Ook die opdracht werd met onverwacht succes uitgevoerd, gezien de Duitsers reeds weggetrokken vóór het Belgisch landleger aankwam, niet tegenstaande de zware versterkingen die de Duitsers hadden uitgebouwd. Bij deze opdracht kwamen er blijkbaar twee vliegtuigjes in actie, maar in de geraadpleegde documentatie wordt zelden aangeduid wie juist welke taken voor zijn rekening nam. Wel wordt Castiau vermeld als waarnemer-fotograaf bij Orta als piloot. Toch spreekt Moulaert meerdere malen duidelijk in ruimere termen over het aandeel van Aimé. Het legerorder van op 26 juli 1916 – dus nog vóór de finale aanval: ‘Est cité à l’ordre du jour: Lieutenant-Aviateur BEHAEGHE, pilote, officier de la plus grande vaillance (literair woord: onversaagdheid). Au cours des vols de reconnaissance exécutés les 17, 18, 19, et 23 juillet, a couvert un total de 1000 k. et volé pendant onze heures, lançant onze bombes sur les bateaux, le port, les installations et défenses du Kigoma’³⁴. Een tweede maal vermeldt Moulaert die actie op Kigoma expliciet in het legerorder van zijn staf, op 14 februari 1917, dus na het overlijden van Aimé: ‘Je rends hommage à notre cher et regretté Lieutenant Behaeghe, notre plus intrépide (koen, onverschrokken) et compétent pilote – le vainqueur de Kigoma – BEHAEGHE dont le nom est désormais inséparable de la victorieuse campagne du Kigoma’. Nog in 1934 herhaalt Moulaert: ‘Behaeghe ... conduisit tous les vols sur Kigoma’. Aimé wordt door de legeroverste dus uitdrukkelijk vermeld als ‘overwinnaar van Kigoma’, en als de spilfiguur bij de vliegacties die

33 Lettend op de datum wordt hier bedoeld het bombardement van de boot aan de kade van Kigoma.

34 Let wel: het gaat om een open vliegtuig, zonder windscherm en blijkbaar vliegend zonder bril, waarbij een snelheid van 90 km/u reeds heel wat inspanning vraagt. Het is ook duidelijk dat Aimé veruit het meeste vliegen telt, zeker in offensieve acties.

sterk bijdroegen om Kigoma zonder slag binnen te trekken. Dit belang wordt ook bevestigd door kol. Olsen, de overste van de brigade van het landleger dat Kigoma aanviel: ‘.. l’ennemi ayant été contraint à l’abandonner, ses soldats indigènes ne pouvant tenir sous l’action de plus en plus efficace de nos aviateurs.’³⁵

In zijn boek ‘La campagne du Tanganika’ vermeldt Moulaert, 1934, de naam Behaeghe tien maal, duidelijk meer dan de andere lagere officieren.

Die dubbele operatie, verovering van het Tanganikameer en van Kigoma, was verlopen zonder gesneuvelden aan Belgische zijde.

6. *Het overlijden van Aimé Behaeghe*

6.1. *Gevonden referenties aan zijn overlijden*

De vliegdemostratie van augustus boven Kigoma was eigenlijk de enige keer dat er effectief drie vliegtuigen samen in actie kwamen. Nadien wordt het stil rond het smaldeel: hun militaire rol is blijkbaar uitgespeeld, het nieuwe front ligt buiten hun actiestraal. Het is zelfs zo muisstil dat we geen lokale gegevens vonden over de dood van Aimé, buiten het late (ongeveer 80 dagen na overlijden), maar eerbiedsvolle dagorder van 17 februari 1917.³⁶ Dit dagorder is genoteerd te Rigonia, een mij onbekende plaats, mogelijks een vooruitgeschoven post in Tanzania.³⁷

De gevonden referenties betreffende het overlijden van Aimé Behaeghe zijn dus van Europese oorsprong of zijn getuigenissen afgelegd na de oorlog. Ze zijn oorzaak van heel wat verwarring. We vonden zes originele bronnen, waarvan de eerste 4 officiële stukken zijn bij het CHDleger:

- Het ‘K.B.’ dat melding geeft van het overlijden van Aimé vermeldt: ‘Diemba, 4 dec. 1916, suite de maladie’.
- Briefwisseling in Europa : een brief dd. 23 december 1916 vanuit het Ministerie van Koloniën (toen verhuisd naar Londen) gericht aan het ‘Ministère de la Guerre’: ‘J’ai l’honneur (sic!) de porter à votre connaissance la mort de Behaeghe Aimé, sous-lieutenant de la Force Publique, survenue à l’hôpital de Dumbo, le 4 dec. 1916’. Het Ministerie van Oorlog stuurt op 30 december een identieke brief naar de Luchtmachtcommandant; het kladschrift hiervan is bewaard
- Het ‘Feuillet Matricule’ van Aimé bij de Belgische Krijgsmacht geeft ook Dumbo, 4 dec. 1916, klaarblijkelijk overgeschreven van document (2). Ook R. Lyr citeert in zijn korte herdenkingen deze gegevens.
- Een wat beduimelde steekkaart (persoonlijke kaart ?) op gekleurd hard papier, geeft ‘à la Niemba’, met als datum eerst geschreven 4 december 1916, daarna gecorrigeerd tot 3 december.
- Het bidprentje, gedrukt na de oorlog, maar duidelijk opgesteld in contact met de vroegere militaire oversten van Aimé stelt: Niemba, 3 december 1916.
- Moulaert, 1934, vernoemt ‘hôpital de la Niemba’ als plaats van overlijden (de Niemba is een zijrivier van de Lukuga; de plaats bij de samenvloeiing wordt ook Niemba genoemd). Hij herneemt die plaats in 1947, met datum 3 december 1916.

We kunnen dus stellen dat er duidelijk verwarring is over plaats en datum van overlijden. Nergens wordt er iets vermeld over de begraafplaats.

35 Zie hoger.

36 Zie bijlage.

37 “Rigonia” kan ook een foute overschrijving zijn van “Kigoma”, vgl. verder “Dumbo”.

De 'Graf von Götzen' 1916, als oorlogsschip, rechts.

De 'Liemba', of dezelfde boot, later. Inderdaad, na het zinken, weer opgevisht en tweemaal herbouwd tot passagiersboot. Nu is het de oudste varende passagiersboot ter wereld, want oorspronkelijk gebouwd als passagiersboot in 1913. De tweede restauratie gebeurde na de film 'African queen' toen de boot een vernieuwde belangstelling kreeg. Foto's, na die herbouw en enkele jaren later..



6.2. *Vraag naar de juiste plaats?*

Na vergeefs zoeken naar de plaats Dumbo, geloven we dat Dumbo een foutief overschrijven is door de opsteller van brief (2) van de plaats Diemba uit referentie (1) of uit een ander, intern, document. Verder is er dan geen probleem, want Diemba kan gelijkgesteld worden met Niemba, vermoedelijk Ndiemba in het Bantu (vergelijk Ndindi, Ndoma in hetzelfde gebied), waarbij de blanken hetzij de ene, hetzij de andere van de eerste medeklinkers lieten vallen.

In Niemba (Diemba), op de samenvloeiing van de Niemba-rivier en de Lukuga, op 87 kilometer spoorafstand van Albertville, ligt een hospitaal van de 'Chemins de fer des Grands Lacs' (C.F.L.), dat ook dienst deed als militair hospitaal. Iets eigenaardiger is dat het grote medische jaarrapport over 1916 (noch dat van 1917) en opgesteld door Dr. Rodhain³⁸ geen melding maakt van een overlijden dat kan slaan op Aimé Behaeghe. Het verslag geeft wel 4 sterfgevallen aan van Europeanen in de zone Tanganika, weliswaar zonder namen, maar met herkenbare omstandigheden, die niet van toepassing kunnen zijn op Aimé.

6.3. *Tweede vraag: doodsoorzaak?*

De doodsprentjes en Deroubaix, 1979, vermelden malaria als doodsoorzaak, wat blijkbaar ook de overtuiging is binnen de familie. Rodhain, echter, schrijft dat malaria geen doden heeft gemaakt in Kongo bij de Europese militairen, maar eventueel wel reden was voor repatriëring; kinine was toen bekend en werd gebruikt door de blanken.

Van zijn kant stelt Walter Pieters, 1998: 'exhausted by war strain and climatological conditions', mogelijks verwijzend naar de termen van de Bueger in een brief van 1933: 'épuisé par un travail fastidieux, Behaeghe est mort...'. Met dergelijke vage termen heb ik het ook moeilijk: de streek heeft een van de beste klimaten van

38 Geraadpleegd bij het archief van de 'Force Publique' bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Kongo en het overlijden komt 4 maanden na de laatste zware opdracht, tenzij Aimé zwaar werk maakte bij het demonteren van de vliegtuigen in voorbereiding van de terugkeer?

Moulaert, 1934, stelt het duidelijker op het einde van zijn boek, waar hij iets persoonlijker wordt, p.189:

‘Malheureusement, les derniers jours de mon commandement furent attristés par la mort du Lieutenant Behaeghe, le courageux aviateur, qui le premier survola le lac et conduisit tous les vols sur Kigoma. Épuisé par un labeur intense et continué de plus de dix mois, notre camarade atteint de dysenterie mourut à l’hôpital de la Niemba.’

Wellicht wordt dysenterie niet graag vernoemd, daar het een ziekte was met enige taboe, zeker binnen het leger.

6.4. *Vraag naar de juiste datum?*

Wat de datum betreft, is referentie (4) gelijk aan referentie (5) en zijn ze verschillend van de eerste drie vermelde bronnen. Waarom kwam er een correctie op referentie (4)? Normaal corrigeert men deze louter als men echte redenen heeft om het voorgaande in twijfel te trekken. En, nogmaals, het bidprentje (5) is toch opgesteld door direct betrokken personen, inbegrepen zijn rechtstreekse oversten in Kongo. Mogelijks zijn de militairen in eerste instantie ingelicht op 4 december en is die datum zijn eigen administratief leventje gaan leiden, net zoals Dumbo.

Tot bewijs van ongelijk, houden we ons dus liefst aan ‘overleden aan dysenterie (mogelijks in combinatie met malaria) in het hospitaal te Niemba op 3 december 1916’, met datum en plaats zoals gegeven op het doodsprentje en ook overgenomen door Moulaert, 1934 en 1947.

6.5. *Overweging*

Als verwant van Aimé was ik erg ontgoocheld bij het raadplegen van de officiële documenten over zijn overlijden. Ik vond er alleen verwarring, onverschilligheid en slordigheid, en nergens zelfs een aanduiding over zijn begraafplaats. Slechts in laatste instantie, bij Moulaert, 1934, vond ik een plausibele doodsoorzaak. Dysenterie, niet malaria, kan verklaren zijn waarom Aimé niet tijdig werd gerepatriëerd. Repatriëring was immers met doorlopende keten van spoor- en bootverbindingen tot Matadi niet eens zo moeilijk. Sterfte door malaria, voor zover die voorkwam bij Europeanen op dat ogenblik, is een traag proces; dysenterie, echter, verloopt wel sneller, maar is die ziekte dodelijk bij passende verzorging? Volgens de ‘Ordre de bataille’ op 1-1-1917³⁹ was er een militaire dokter in Albertville en één in Niemba.

Het ontbreken van betrouwbare officiële informatie betreffende het overlijden en de begraafplaats van Aimé vormt voor mij een echte anticlimax in dit verhaal.

Wel was de waardering van zijn directe oversten zeer groot. Zo schrijft de Bueger, eskader-commandant:

‘j’ajouterais, et je ne me fais pas faute de le crier bien haut: c’est à Aimé, uniquement à lui que nous devons, d’avoir réussi la mission si dure qu’on nous avait confiée. – AIMÉ est mort en héros pour la Patrie, après lui avoir donné tout ce qu’il avait de belle audace, d’intelligence et de capacité de travail.’

Moulaert, hoofd van de legergroep, schrijft:

*“BEHAEGHE dont le nom est désormais inséparable de la victorieuse campagne du Kigoma. Il a bien mérité de l’armée et de la Patrie Belge”*⁴⁰

Maar toch kan ‘La Patrie’ officieel niet correct zeggen waar Aimé gestorven of begraven is...

39 Ref. XXX, 1929.

40 Voor beide citaten, zie ondermeer het herdenkingsprentje.

7. Persoonlijke bedenkingen over de krijgsverrichtingen

Achteraf gezien lijkt het bijna wonderlijk dat de hele opzet met de watervliegtuigen is kunnen slagen, met zo weinig mensen, zo weinig middelen, in zo moeilijke omstandigheden en na zo een zware tegenslagen. Zonder een echte analyse te maken, wil ik toch een paar punten aanhalen, die bij het lezen van die verslagen duidelijk zijn geworden, en een zeer eigen sfeer geven aan het geheel.

7.1. De snelheid en zorg waarmee het smaldeel operationeel werd gemaakt

Bij de aankomst van de eerste personen en het eerste materieel, op 1 april, moest men nog uitzoeken waar de basis uiteindelijk zou komen. Toch slaagde men erin, minder dan 10 weken later, om hun eerste en tegelijkertijd grootste militaire succes te oogsten. Aan dit snel operationeel worden, heeft Aimé Behaeghe een zeer grote persoonlijke verdienste, met hard, zorgvuldig en efficiënt werk. Zo had men van de grootste kisten slechts één paneel weggenomen. Met een strodak erboven vormden deze kisten het eerste verblijf van de Europeanen⁴¹ en tegelijk kon men snel weer inpakken wanneer het nodig zou blijken. Weldra was er echter een volledig versterkt kamp ingericht van 400 x 150 m. Ieder vliegtuig stond bij rust op een eigen wagonnetje onder een afzonderlijk afdak, met een hellend vlak naar de startplaats te water, zodat men in noodgevallen snel klaar kon zijn en kon opstijgen. Ik heb de indruk dat die inzet ook bij andere groepen bestond: gezonken boten worden op korte tijd gelicht, aangepast en omgebouwd.

7.2. Ook de besluitvorming en uitvoering gebeurden snel en efficiënt, maar niet altijd even orthodox

Op lokaal vlak was er overleg tussen de generale staf, in de persoon van de kolonel, en de betrokken lagere officieren; ter plekke werden de conclusies getrokken en onmiddellijk uitvoerbaar gesteld. Zo viel de beslissing om de aanval op de “von Götzen” te wagen met één vliegtuig in plaats van met – de minimaal geachte – twee vliegtuigen nog op dezelfde dag dat het tweede vliegtuig een crash maakte. Die beslissing kwam er op voorstel en vraag van de Bueger, Behaeghe en Collignon.

Even snel ging de besluitvorming bij het sporadisch overleg tussen de hoofden van de verschillende legergroepen. Zie maar hoe snel de tactiek in het gehele gebied werd aangepast na het neutraliseren van de “von Götzen” en dit met een minimum (zonder?) raadpleging van de hogere Belgische overheid, die alle bevoegdheid inzake Kongo gedelegeerd had aan de Minister van Koloniën, die op zijn beurt een grote beslissingsvrijheid liet binnen Kongo. De militairen in Kongo moesten voor de besluitvorming te velde blijkbaar meer rekening houden met de Engelsen. Er gebeurden regelmatig ook acties waarbij militaire strategen hun ogen zullen knippen: denk alleen maar aan de (geslaagde!) actie van Aimé tegen de “von Götzen” en aan het overwinningsgedrag van de Belgen na het treffen van die boot, blijkbaar zonder tweede controle van de schade. Maar lef en durf loonden, en de Duitsers reageerden alsof ze door een macht werden aangevallen die veel groter was dan in werkelijkheid gebeurde; er bestaan Duitse rapporten over massale aanvallen van Belgische kant.

Maar, als niet alles gebeurde volgens de militaire orthodoxie, dan speelden de acties toch goed in op de Afrikaanse psychologie. Het onmogelijk vlot verloop van die acties na de “von Götzen” heeft ook te maken met een stijgende onbetrouwbaarheid van de gekleurde soldaten in Duitse dienst, afgeschrikt door die “onaantastbare” vliegende tuigen. Olsen, legeroverste van het oprukkend landleger en dus eerder een buitenstaander, formuleert het kernachtig: ‘... ses soldats indigènes ne pouvant tenir sous l’action de plus en plus efficace de nos aviateurs.’⁴² Het resultaat werd ook beïnvloed door de Duitse tactiek, die grondig verschilde met de stellingoorlog in Europa. Lettow gebruikte de tactiek van de mobiele troepen, inbegrepen de geordende terugtocht bij overmacht, zie Straham. Maar wat te Kigoma door de Duitsers als ‘overmacht’ werd ervaren, waren in essentie de vliegtuigen van de Belgen. En dat is toch wel een enorme verdienste van dit smaldeel.

41 Moulart, 1934.

42 Zie hoger.

7.3. Er was ook een grote inzet en samen tussen de verschillende legereenheden

Er was de totale inzet van alle varende middelen en mensen bij de aankomst van het vliegtuigmaterieel en ook het prioritair inzetten van de boten tot ondersteuning, hetzij van de vliegers, hetzij van het landleger. Het lijkt mij alles samen een 'koloniale' pioniersgeest op zijn best. Zonder dergelijke sfeer van eensgezind beslissen en doorgaan, zou de ganse expeditie waarschijnlijk één groot fiasco geworden zijn.

Anderzijds lijkt het een beetje 'un drôle de guerre' met, in het begin van de oorlog, verhoudingen van David tot Goliath. De katapult van David was blijkbaar het vliegtuig van Aimé Behaeghe. Alle acties slaagden, spijs grote handicaps en tegenslagen, met het veroveren van een enorm gebied zonder eigen gesneuvelden, en met het overlijden van de hoofdrolspeler in een ziekenhuisbed.

8. Eerbetoon aan Aimé Behaeghe na zijn overlijden

- Na de oorlog hebben zijn hiërarchische oversten, zoals reeds gezegd, steeds in zeer lovende termen geschreven over Aimé. Citeren we uit een andere brief, van 9 mei 1933, door cdt. de Bueger, toen ambtenaar bij het ministerie van koloniën, gericht aan de redactie van 'Le conquête de l'air':

Je suis heureux de l'occasion qui m'est donnée d'évoquer la mémoire du sous-lieutenant Behaeghe, qui fut sûrement l'un des plus beaux et des plus complets de nos chevaliers de l'air. Il est évident que je dois en grande partie à sa collaboration intelligente et acharnée, le succès de l'expédition.... Il ne faut pas, il ne faudra jamais oublier cela.

- Aimé kreeg, samen met alle leden van het smaldeel, de hoogste Kongolese onderscheiding, maar dat was op 11 september 1916, dus nog vóór zijn overlijden.
Na het overlijden volgde er blijkbaar geen enkele militaire onderscheiding of militair eerbetoon. Op zich is dat niet zo erg, maar het valt toch op in vergelijking met de gulheid die het leger algemeen heeft betoond inzake medailles en dergelijke, ook t.o.v. de smaldeellofficieren die naar België terugkeerden. Wel schrijft cdt. de Bueger in een (niet-gepubliceerde) voetnota bij de vermelde brief van 1933 dat hij in 1917 de Belgische overheid tweemaal schriftelijk heeft gevraagd om Aimé Behaeghe een fatsoenlijk graf ("sépulture décente") te geven; de vraag bleef telkens zonder antwoord. De Belgische (leger)overheid had manifest geen aandacht voor Kongo, dat volledig buiten haar machtssfeer viel.
- Uit de, ongetwijfeld onvolledige, bibliografie blijkt dat heel wat boeken, tijdschriften en militaire geschiedschrijving wél aandacht hadden voor het persoonlijk aandeel van Aimé in de Afrikaanse veldtocht van 1916, en dit vanaf 1919 (A. Cayen) tot heden (W. Pieters).
- De gemeente Herseaux bracht hulde met enkele artikels in lokale tijdschriften en vooral met een straatnaam, de lokaal-belangrijke laan "Boulevard de l'aviateur Behaeghe", een straat getrokken in 1923 op de weiden waar Aimé en Joseph hun eerste proeven deden. In 2001 was er in een stoet te Moeskroen nog een praalwagen, met vliegtuigmaquette, ter ere van Aimé Behaeghe.⁴³
- In Albertville werd een plein naar 'Lieutenant Behaeghe' genoemd.
- In zijn geboorteplaats (Izegem, Kachtem) was er eerder nooit enige actie geweest, tot er in april 2002 beslist werd een straat in Kachtem zijn naam te geven, wat in 2004 gebeurde.



43 'Nord Eclair Mouscron': Portrait d'un héros.

9. Tot slot

9.1. Wat gebeurde er met... ?

- De boot “Graf von Götzen” was op 27 of 28 juli 1916 door de Duitsers tot zinken gebracht voor de kust van Kigoma, op 20 m diepte. In 1918 deed de Belgische inspecteur-mecanicien Wall met zijn mensen een duikonderzoek; ze haalden grote hoeveelheden materiaal en materieel naar boven en lichtten de boot gedeeltelijk om het wrak voor de kade te laten op 6-7 m diepte, met de bedoeling hem later volledig te bergen. Maar Kigoma en gans het achterliggend gebied werd wat later aan de Engelsen overgedragen. Zij lichtten in 1926 het schip en brachten hem opnieuw in de vaart op het Tanganikameer onder de naam “Liamba”; Liamba is de naam van het meer zoals genoteerd door Livingstone. Het schip werd later nog twee keer herbouwd. Nu vaart de boot nog altijd op het Tanganyikameer, zij het met een dieselmotor.⁴⁴
- Het smaldeel ‘Hydravions’ keerde terug naar Europa in de loop van de maand maart 1917, met de gedemonteerde Short-toestellen. Het smaldeel wordt behouden maar gereorganiseerd; de Bueger behoudt het bevel, Orta, Castiau en Ruyschaert blijven, samen met bijkomend personeel. Ze krijgen nieuwe, betere watervliegtuigen met mitrailleurs en een standplaats in Calais. Ze worden ondergebracht bij een Franse marine-luchtmachteenheid, samen met een Amerikaanse eenheid. Hun taak bestaat er voornamelijk in het Kanaal uit te pluizen naar onderzeeërs en ‘vlottende’ mijnen. Op 5 juli 1918 vliegen twee van de vliegtuigen koning Albert (door piloot Orta) en koningin Elisabeth naar Engeland voor een familiefeest bij de Engelse koning. Twee primeurs in één klap: de eerste buitenlandse reis door een staatshoofd per vliegtuig, én de eerste kanaalovertocht door een vrouw.
- Leon Collignon, de waarnemer bij Aimé Behaeghe, keerde ook terug naar België en werd zelf piloot bij de luchtmacht. Hij werd weldra bevorderd tot kapitein, maar verongelukte op 14 september 1918 bij een testvlucht. Zijn lichaam werd later overgebracht naar Namen, waar zijn graf blijkbaar nog regelmatig wordt geëerd om zijn aandeel aan de Tanganika-expeditie.
- George Moulaert, kolonel in 1916, later General-Majoor, werd in 1917 vice-gouverneur voor de Evenaarsprovincie.⁴⁵ Vanaf 1919 heeft hij hogere functies bij Kongolese industriële ondernemingen bekleed. Zo wordt hij onder meer in 1926 voorzitter van het Directiecomité van de mijnen Kilo-Moto, maar blijft tot zijn dood erg betrokken bij activiteiten op een veel ruimer vlak: o.a. transport, de ontwikkeling en de sociale toestand van de inlanders, ook financiën en het leger.
- Tony Orta richtte na de oorlog, samen met Nelis, eveneens militair piloot, de SNETA op. Die was actief in Kongo én in België. Vanaf 1 juli 1921 onderhield de dochtermaatschappij LARA (Ligne Aérienne Roi Albert) regelmatige commerciële vluchten tussen Kinshasa (Leopoldstad) en Kinsangani (Stanleystad). De Lara was aldus de eerste ‘koloniale’ luchtlijn ter wereld. In België werd door SNETA later ook SABCA opgericht, een dochtermaatschappij voor vliegtuigbouw. SNETA organiseerde ook heel wat luchtdopen en een Belgisch proefnet; het verdween dan als luchtvaartmaatschappij om aandeelhouder te worden van de nieuw opgerichte Sabena, die ook de mensen en het materieel van SNETA overnam. Orta werd bij Sabena Directeur voor Afrika. Van Hoorebeeck concludeert dat Sabena, als opvolger van SNETA (opgericht maart 1919) de oudste luchtvaartmaatschappij van de wereld was.

9.2. Vervolg van de oorlog in Duits Oost-Afrika; Belgisch aandeel

Volgens een politiek akkoord werd Tabora door de Belgen overgedragen aan de Britten op 25 februari 1917. Bijgevolg keerden de Belgische troepen naar Kongo terug. De oorlog ten oosten van Tabora ging echter gewoon door en de Belgen keerden terug als steun voor de Britten, nu onder leiding van Col. Huyghe. Ze verdreven de Duitsers uit Ikoma in het noorden, op 25 juni 1917 en uit Mahenge, een centrale post in het zuiden, op 9 oktober 1917. De Duitsers werden achtervolgd en vluchtten naar Mozambique. Opnieuw trekken de Belgen terug naar Kongo, maar de Duitsers, onder von Lettow-Vorbeck, geven niet op en vallen Rhodesië binnen vanuit Mozambique. De Belgen voelden zich weer bedreigd en organiseerden veiligheidsmaatregelen in Katanga, onder

⁴⁴ Arte, 2001.

⁴⁵ De graad van gouverneur was voorbehouden voor de éne ‘Gouverneur van Belgisch Kongo’

Olsen. De wapenstilstand in Europa op 11 november 1918 maakte ook een einde aan de oorlog in Afrika.

9.3. Ervaring met de archieven, of hoe dienstverlening kan verschillen

Veruit de meeste militaire gegevens die hier verwerkt zijn, kon ik verkrijgen binnen twee dagbezoeken aan het CHDleger, waar ik zeer belangstellende hulp kreeg o.a. van Jeroen Huygelier, waarvoor hartelijk dank.

Het echte archief van de 'Force Publique' berust evenwel op het ministerie van Buitenlandse zaken. Maar de ééntalige franse archiefleiding vond geen dossier Behaeghe, zelfs geen dossier 'hydravions', mappen opgegeven en overgedragen door het CHDleger. Een paar grotere rapporten (Moulaert, Rodhain) waren dan wel weer interessant. Ze hebben er een uitstekende kopieermachine maar je moest enorm aandringen, in het Frans, om diezelfde dag een fotokopie van een document te kunnen laten maken.

Dank ook aan Walter Pieters, die de informatie bezorgde over het IJzerfront.

Tenslotte kon ik gebruik maken van alle gegevens en documenten bij mevr. Augusta Balcaen, het naaste nog levend familielid van Aimé, nl. de schoondochter van Aimé's broer Joseph. Zij beschrijft Joseph als een zeer bekwaam vakman, maar te gelijk een stille, zachte man, die altijd tamelijk zwijgzaam is gebleven over die oorlogsperiode.

9.4. Geschiedschrijving en legendevorming

Na het lezen van de verslagen opgesteld door de ooggetuigen ter plaatse en vooral dan die van de drie belangrijkste legeroversten (de Bueger, Moulaert en Olsen), viel het me op dat er tot heden geen grondige officiële geschiedschrijving bestaat over het geheel van de Belgische verrichtingen in Duits Oost-Afrika, en meer speciaal op het Tanganikameer. Anderzijds blijkt er een enorme mythevorming rond het gebeuren op het meer, zowel aan de Duitse als aan de Britse kant; die mythes werden nog versterkt na de tweede wereldoorlog, met film en TV.

De Engelsen hebben een kleurrijk verhaal aan de reis van Spicer Simson en zijn bootactie. G. Foden, 2004, geeft hierover een uitgebreid, waarheidsgetrouw verhaal, waarin ook een kort citaat over de testvluchten van de Belgische vliegtuigen.⁴⁶ Reeds voordien was er echter ook al een legende gebouwd naar aanleiding van de novelle 'The African Queen' van G.S. Forester, 1935; dit verhaal werd in 1951 omgezet in de beroemde, gelijknamige film van John Huston met Humphrey Bogart en Katherine Hepburn, die in een dramatische actie de Duitse boot "Königin Louise" aanvallen. Die boot alludeerde duidelijk op de "von Götzen" die toen nog in vaart was op het meer onder de naam "Liamba", maar erg verkommerd was. De film was ook aanleiding tot de tweede restauratie van die Liamba.

De Duitsers hadden reeds in 1919 Paul von Lettow-Vorbeck als een held te Berlijn gehuldigd. Inderdaad, hij wist de ganse oorlog stand te houden en capituleerde eerst na 11 november 1918. Hij had geen externe bevoorrading tenzij hetgeen wat hij kon buitmaken. Hij slaagde erin om de lokale mogelijkheden beter te benutten dan zijn tegenstanders. Zo verving hij bijvoorbeeld de kininepillen door een bitter infuus van kinaschors, met goed effect. Hij ontwikkelde ook een zeer mobiele strategie, sterk in tegenstelling met de geldende militaire doctrines; zo trok hij bij het einde van de oorlog nog door Mozambique om de Britten in Rhodesië aan te vallen. Maar recenter claimen de Duitsers vooral de eer over de "von Götzen" alias "Liamba". Tweemaal gezonken en tweemaal gerestaureerd is die boot de oudste nog steeds varende 'passagiers'-boot ter wereld, want hij werd gebouwd in 1913. Een Duitse documentaire gemaakt voor Arte in 2001 (ook uitgezonden door de VRT) had als oorspronkelijke titel: "Die lange Fahrt der Graf von Götzen". Hierin wordt evenwel nooit melding gemaakt van de Belgische actie. Zoek op Google onder "Liamba" en je hebt heel wat informatie, steeds zonder de Belgen te vernoemen...

De Belgen van hun kant hebben zelf ook een onverklaarbare negatieve houding, zonder enige degelijke geschiedschrijving over hun acties op het Tanganikameer. Integendeel zelfs, sommige recente Belgische auteurs schrijven dat de naam van de eerste piloot in Centraal-Afrika onbekend is. Vandendaele, 1983, geeft Orta zelfs

46 p.161, ed. Knopf.

September 1917, te Calais. Broer Joseph, toen vaak Jef Boy genoemd, in het midden, vóór één van de Short-toestellen. Zou het gaan om het toestel van Aimé?



Reünie na de oorlog van de overlevenden (vetjes) van het Tanganika-smaldeel: Roger Castiau, cdt. De Bueger, Mw. Castiau, kol. Moulaert, Tony Orta, Victor Boin (piloot van het smaldeel te Calais, die koningin Elisabeth naar Engeland vloog), François Ruyschaert. Waren gestorven: Aimé Behaeghe (+3dec 1916) en Leon Collignon (+4sept 1918), die samen op 10 jun 1916 de 'von Götzen' onschadelijk maakten.



de eer van eerste vlucht en van het bombardement op de "von Götzen", in tegenspraak met de zeer uitdrukkelijke verklaringen van de ooggetuigen. Zelfs de historicus die de VRT begeleidde bij het magazine 'Histories' was onwetend over de bijdrage van de Belgen aan de historie van de "von Götzen". Dit negativisme lijkt wel de 'Belgische' mythe rond het Tanganika-gebeuren te zijn. We hopen dan ook dat onze bijdrage de interesse kan wekken bij de Belgische historici om het gehele verhaal van de Belgische acties tegen Duits Oost-Afrika eens degelijk en vanaf de originele bronnen te gaan (her)schrijven en internationaal uit te dragen: het echte verhaal lijkt mij immers 'fantastischer' dan alle mythes!



La Patrie reconnaissante et l'Eglise militante l'honorent
comme un héros et un martyr.

†

A LA GLORIEUSE MÉMOIRE
DU
Lieutenant AIMÉ BEHAEGHE
AVIATEUR BELGE
Chevalier de l'Ordre de l'Étoile Africaine
Détaché de la Croix de Guerre
né en Flandre (à Cachem) le 17 novembre 1900
décédé au Congo (à Niembu) le 3 décembre 1918

CITATIONS A L'ORDRE DU JOUR :

GROUPE DE L'EST
Groupe de Tanganika
Eut-Major

ORDRE DU JOUR :
J'ai l'honneur de porter à l'ordre du jour des troupes de la défense du Tanganika: Le Lieutenant BEHAEGHE pour: 1° Le travail acharné et l'énergie incessante, qu'il a déployés pour la mise en service des hydravions; 2° Avoir surmonté toutes les difficultés et sous son feu intense de mitrailleurs, réussi son magnifique vol de bombardement au-dessus de Kigoma. — Je le félicite chaleureusement pour sa belle conduite.
Kigoma, le 15 juin 1918.
Le Lieutenant-Colonel
Commandant le groupe de Tanganika.
(m) MOULAERT.

GROUPE DE L'EST
Groupe de Tanganika
Eut-Major

ORDRE DU JOUR :
Est cité à l'ordre du jour: Lieutenant-Aristarque BEHAEGHE, pilote, officier de la plus grande vaillance. Au cours des vols de reconnaissance, exécutés les 17, 18, 19 et 23 juillet, a couvert un total de 3000 k. et volé pendant onze heures, lançant onze bombes sur les bateaux, le port, les installations et défenses de Kigoma.
Albertville, le 26 juillet 1918.
Le Lieutenant-Colonel
Commandant le groupe de Tanganika
(m) MOULAERT.

GROUPE DE L'EST
Groupe de Tanganika
Eut-Major

ORDRE DU JOUR :
Je rends hommage à notre cher et regretté Lieutenant BEHAEGHE, notre plus intrépide et compétent pilote — le vainqueur de Kigoma — BEHAEGHE dont le nom est désormais inséparable de la victorieuse campagne de Kigoma. Il a tout sacrifié de l'armée et de la Patrie Belge.
Kigoma, le 14 février 1919.
Le Lieutenant-Colonel
Commandant le groupe de Tanganika.
(m) MOULAERT.

Extrait d'une lettre de Capitaine Commandant DE BIEGER :
« J'ai eu le plaisir de lui le souvenir de l'homme le plus extraordinaire que j'ai connu. Il avait en dehors des qualités d'intelligence qui devaient faire de lui un grand homme, des qualités de cœur qui en faisaient un ami véritablement dévoué. — Ce qu'il fit là-bas, c'est l'histoire de notre expédition. Travailleur infatigable, il nous a lui-même le premier acquis, à la première croix et devant être le héros du premier bombardement de Kigoma. Pas un seul moment, une contrainte ni une ardeur au travail ne se sont démenties. AIMÉ fut cité au Tanganika trois fois à l'ordre du jour de l'armée; décoré de l'Étoile Africaine avec palmes (la plus haute et la plus rare des distinctions) et de la Croix de Guerre. — Toutefois, et je ne me fais pas faute de le citer bien haut: C'est à AIMÉ, uniquement à lui que nous devons, d'avoir réussi la mission si dure qu'on nous avait confiée. — AIMÉ est mort en héros pour la Patrie, après lui avoir donné tout ce qu'il avait de belle audace, d'intelligence et de capacité de travail. » (m) DE BIEGER.

†

Jeune homme au caractère doux et sympathique, il avait un esprit inventif, une intelligence supérieure. Quittant Hieronau en 1913, il alla au Brésil poursuivre ses études et ses expériences dans l'aviation. À l'annonce de la guerre, il revint offrir généreusement ses services au pays.

Père d'une seule fille aînée, il passa du front de l'Est au centre de l'Afrique et y devint le membre le plus actif et le plus ingénieux du corps de l'aviation belge. Il coula à coups de bombes un croisant ennemi dans le port de Kigoma, et, par ses raids audacieux, précipita la débâcle des forces allemandes sur le lac de Tanganika.

Après les succès les plus brillants, avec la vision de la victoire des alliés, le lieutenant Behaeghe reprend le cours de l'Étoile, mais la fièvre malarienne l'arrête à l'hôpital de Niembu, aux confins de notre colonie congolaise. Répond, il y rendit son âme à Dieu, laissant à ses compatriotes d'armes un exemple de modestie, de courage, de dévouement, de travail opiniâtre et d'intégrité admirable; emportant dans la tombe la foi reçue au berceau de parents sincèrement croyants, et convaincu que Dieu réserve aux âmes justes et fidèles une gloire qui dépasse toutes les apothéoses humaines.

Ainsi, si ton corps repose là-bas, à l'ombre des palmiers et des bananiers, ici ton souvenir vivra dans le cœur de ta famille, de tes frères, de tes sœurs, de tes nombreux amis, de tes compatriotes émus; nos prières l'accompagneront au royaume de la paix éternelle: âme belle et vaillante, au revoir!



Foto bezorgd aan de familie ongeveer 50 jaar na het overlijden van Aimé, door een onbekende dame. Een vriendin, een verloofde, een bewonderaarsterf (archief A. Balcaen)
Het is duidelijk een bijgewerkte uitdrukking van de foto van juni 1916

10. Referenties en bijlagen

Referenties:

- Archieven bij het Centrum voor Historische documentatie van de Krijgsmacht (CHDleger)
Everestraat 1, Brussel.
- Archieven over de 'Force Publique' bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, Carmelietenstraat, Brussel.
- Archieven over familie Behaeghe bij mevr. Augusta Balcaen, weduwe Aimé Jean Behaeghe
(neef van de piloot en zoon van Joseph), Alcyonstraat 29, 1082 Brussel, St-Agatha-Berchem.
- Arte, 2001: Die lange Fahrt der Graf von Görzen. ECO Media TV-Produktion. Ook op VRT 11 okt 2001 als 'De zeven levens van een Duits stoomschip in Afrika' in reeks 'Histories'
- Behaeghe, Tillo, 1999: Van BAEGHE (Moorsele) tot BEHAEGHE (Izegem). Familiekroniek. Eigen beheer.
- Behaeghe, Tillo, 2008 : Aimé Behaeghe, first pilot in Central Africa. Cross&Cockade international 2008, 39/1, 3-22
- Cayen, A., 1919 : Le rôle des aviateurs belges dans la conquête de l'Est Africain Allemand. Notre Pays, revue panoramique belge, 1, n°8, april, 114-119.
- de Bueger, A.; Cayen, A.; XX, 1933 : Le rôle des hydravions belges pendant la guerre, in : La conquête de l'air, p.249-255, juni. Fotokopie A. Balcaen + kopie van brief de Bueger aan redactie.
- Deroubaix, Jean, 1979: Aimé Behaeghe, cet Herseautois, pionnier et héros de l'aviation. Mém. Soc. d'hist. Mouscron et région, 1, 85-89.
- Deroubaix, Jean, 1992 : Propos sur les rues personnalisées d'Herseaux. Mém. Soc. d'hist. Mouscron et région, 14. 13-14 . Fotokopie A. Balcaen.
- Foden, Giles, 2004 : Mimi's and Toutou's big adventure. The bizarre battle of Lake Tnganyika, 246pp. Pinguin, Londen en Knopf, New-York
- Gérard, Hervé, : Histoire de l'aviation Belge . Uitg. Paul Lagrain, Brussel, p. 60-62. Legermuseum
- Gerard, Jo, 1966: Il y a 50 ans: Une grande aventure belge. Victoire à Tabora. Losse bladen, p.1465-1467, uit onbekend tijdschrift, archief A. Balcaen.
- L'année Aéronautique Belge. Annuaire de l'Aviation industrielle et commerciale 1912. Zie: Bibliotheek Luchtvaartmuseum, Brussel VH 624
- Lederer, A. : De Kongolese weermacht en de Belgische operaties in Afrika tijdens de twee wereldoorlogen. Museum voor Midden-Afrika, Tervuren, 1966
- Lyr, René, 1923 : Nos Héros, morts pour la Patrie, Brussel.
- Moulaert, George, 1934 : La campagne du Tanganika. Brussel, 158 p.
- Moulaert, G., 1947: Behaeghe (Aimé) in: Biographie Coloniale Belge, tome I, p.112. Institut Royal colonial Belge
- Pieters, Walter, 1998 : Above Flanders' Fields. Londen, 123pp
- Pieters, Walter, 1999 en 2000: twee persoonlijke brieven
- Raskin, Victor, 1939: in: 'Le Courier d'Afrique', geciteerd in La Dernière heure 29 maart 1939
- Sittinger, A., 1983: Bombes sur le lac Tanganika. Europ Mag. 1448, p.8-9. Fotokopie A. Balcaen.
- Stienon, Charles, 1918: La campagne anglo-belge de l'Afrique orientale allemande, p. 165-183, p. m., niet gevonden.
- Sonck, J.P., jaartal? : L'escadrille Belge du Tanganika, 1916. Uitg. onbekend, fotokopie Hangar Flying, Brussel
- Strahan, Hew, 2004 : The first war in Africa, 224pp. Oxford university press
- Van Belleghem, Georges, 2004: De strijd om het Tanganikameer. Aeronews of Belgium 31/5 en 31/6
- Vandendaele, Philippe, 1983 : La bataille du Lac. Aéro Magazine, 1983, n°3, 31-33 (Let wel: we hebben een absoluut voorbehoud voor de inhoud van dit artikel. We behouden wel de technische fiche van de 'Short 827', zoals gegeven in dit artikel)
- Van Hoorebeeck, A., 1979 : Les Ailes Belges en Afrique. Belgische vleugels in Afrika. Brussels Air Museum Magazine, n°3, numéro spécial, p.3-16.
- Wéber, 1927-28: L'effort belge au lac Tanganika pendant la guerre 1914-1918. Bull. des sciences militaires. XX, 1929: Les campagnes coloniales belges 1914-1918, tome 2: la campagne de Tabora 1916. Min. déf. Nat.,

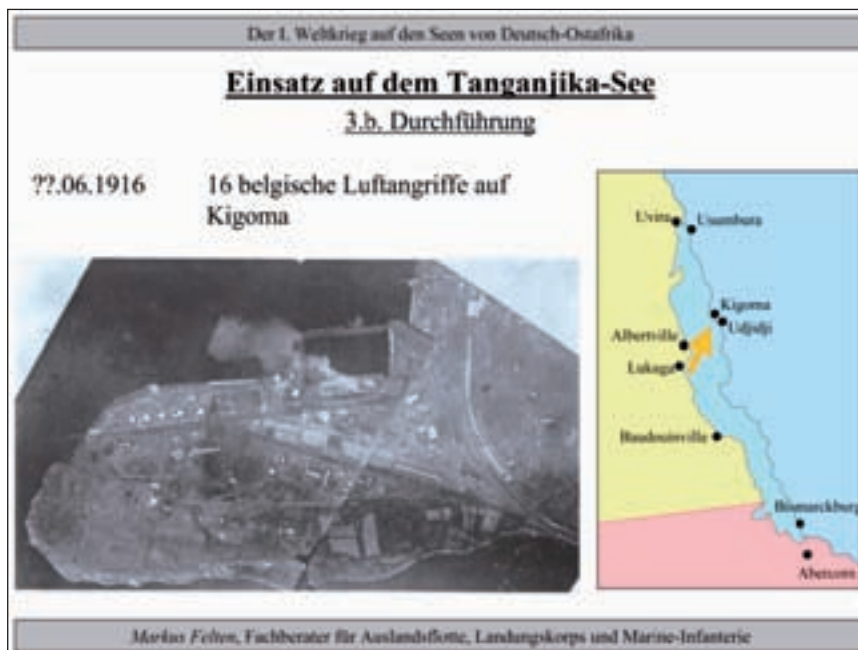
Brussel, 251 pp.

XX, 1959: Les pilotes belges contre le Graf von Gotzen. Un épisode peu connu de la « Grande Guerre » in :
Force aérienne à vol d'oiseau, 16, dec, p.1-3 + 11. Serv. Inf. Doc. Force Aérienne, Brussel.
XX, 2007: Journal du Nord (FR) 25 -07-2007, p.16

Bijlagen:



Twee recent gevonden foto's, genomen in 1916 door Dr Martens. Hij was toen legerarts bij de 'Force Publique' en hield een persoonlijk dagboek bij over de oorlog om Duits Oost-Afrika, vaak geschreven vanuit de frontlinie, o.a. bij Tabora.⁴⁷



Een Belgische luchtfoto van een benzinebrand op het droogdok van Kigoma, genomen na het bombardement op 18 juli 1916. Blijkbaar noteerden de Duitsers 16 luchtaanvallen op Kigoma vanaf 10 juni 1916.⁴⁸

⁴⁷ Ref. familie Queeckers-Martens.

⁴⁸ Markus Felten, "Der I. Weltkrieg auf den Seen von Deutsch-Ostafrika".
<http://www.traditionsverband.de/magazin/index.html>

