

**MAURITZEN** (*Jens-Georg*), Capitaine au long cours (Thisted, 19.2.1879 - Copenhague, ? 1957). Fils de Mikkel et de Hald, Marie; époux de Wiener, Marguerite.

Cet officier de marine danois navigua pendant plusieurs années dans la marine marchande scandinave.

Il arrive pour la première fois au Congo le 30 avril 1903 et y accomplit un premier séjour de près de 4 années; attaché à la marine du Haut-Congo, il est désigné pour l'étude de la navigabilité du Lualaba supérieur, le 15 juin 1905.

Dès 1905, Mauritzsen commença les sondages qui devaient aboutir à dresser une carte détaillée du bief supérieur et de la Luvua jusqu'à Kiambi. Ses conclusions étaient nettes:

— De Kongolo au lac Kisale (420 km) le fleuve peut être parcouru toute l'année par les steamers, moyennant la mise en place de quelques balises;

— Le passage à travers les papyrus du lac Kisale peut être rétabli, mais il exigera des travaux importants;

— En amont du lac Kisale, la navigation est aisée sur une centaine de kilomètres, mais sur les cent kilomètres suivants, il faudra régulariser le lit par des épis et des clayonnages, si l'on veut y passer aux eaux basses;

— La Luvua est navigable jusqu'à Kiambi, soit sur 150 km, mais, aux basses eaux, certains endroits n'ont plus qu'une profondeur de 0,80 mètre;

— La Lufira est impraticable pour des bateaux d'un tonnage moyen.

Après avoir pris connaissance du rapport qui lui avait été communiqué par l'Etat indépendant, la Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs Africains décida de passer rapidement à l'action. Il fallait se hâter. Le rail parti de Kindu se rapprochait de Kongolo et il s'imposait, corrélativement, d'aménager le bief supérieur pour assurer la liaison avec le Katanga. Déjà les ingénieurs de l'Union minière du Haut-Katanga (créeée en 1906), s'activaient dans les mines et posaient les modestes fondations d'une œuvre grandiose; déjà les missions d'étude de la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga ou B.C.K. (créeée, elle aussi, en 1906), recherchaient le meilleur tracé permettant de relier la région minière au Lualaba navigable.

Chargé de poursuivre vigoureusement, dans le bief supérieur, les travaux nécessaires, le capitaine Mauritzsen repart pour l'Afrique le 22 août 1907, tandis que les bureaux de Bruxelles activent l'envoi de baleinières et de pontons et que l'on commande deux canots à vapeur de 30 HP.

Dès son arrivée sur les lieux, le capitaine Mauritzsen s'attaque au problème principal: rétablir le lit du fleuve à travers le lac Kisale en y pratiquant un chenal et dégager sa sortie. C'est une tâche pénible, sans cesse renaissante et fertile en désillusions. Elle débute véritablement le 15 mai 1908 lorsqu'on commence à creuser le chenal dans le lac et à établir des barrages afin d'y concentrer les eaux et de renforcer le courant. En six mois, le capitaine Mauritzsen et ses deux adjoints, le capitaine Johnson et le charpentier Watter, parviennent à constituer un chenal de 1 500 m de longueur, d'une trentaine de mètres de largeur et de 1,30 m de profondeur. 71 000 m<sup>3</sup> de vase et d'argile ont été évacués et le débit est passé de 7 m<sup>3</sup> à plus de 36 m<sup>3</sup>. Un an plus tard, la profondeur moyenne était passée à près de deux mètres, grâce à l'évacuation de 28 000 m<sup>3</sup> d'argile et une digue définitive avait été construite.

Au mois de novembre 1910, plus de 95 000 m<sup>3</sup> avaient encore été enlevés par l'érosion, 65 000 m<sup>3</sup> de déblais avaient été déplacés, la profondeur moyenne dans le canal atteignait 4 m et les berges s'allongeaient et se haussaient de façon très satisfaisante.

Cette première phase de la «bataille de la vase et des papyrus» pouvait donc, à ce moment, être considérée comme gagnée par les

techniciens.

D'autre part, il fallait dégager la sortie du lac. Le «projet Mauritzsen» comportait le bataille, à la sortie du fleuve, d'une estacade en pilotis sur les deux rives. Elle devait avoir 7,5 km de longueur et son entrée dans le lac devait être protégée contre l'envahissement des herbes et des papyrus par la construction d'une digue flottante de deux kilomètres, de part et d'autre de cette entrée.

Il est difficile de se représenter ce que ce travail, dans ce pays de marécages, dans cette étouffante humidité, dans ce royaume des moustiques, exigea d'efforts et de persévérance de la part de ceux qui l'entreprirent.

Un premier barrage d'essai fut d'abord élevé: pour cela, on établit, sur les deux bords du fleuve, une ligne de ducs d'Albe, constitués par des Borassus. Au mois de mars 1909, plus de mille Borassus avaient été fixés à travers les papyrus sur une longueur de plus de 5 km et près d'un million de m<sup>3</sup> d'îles flottantes ou fixes, constituées par des papyrus, avaient été découpés, poussés vers l'aval et ainsi évacués par le courant. Un premier résultat était obtenu: le lac, au lieu d'être bloqué six à sept mois sur douze ne l'était plus qu'une quarantaine de jours.

Le capitaine Mauritzsen décida le bataille immédiat, de chaque côté du fleuve, d'une estacade de plus de dix kilomètres et fit venir de l'amont, par flottage, des palmiers qui permirent de porter la fiche des pieux de deux à quatre mètres. Aux hautes eaux de 1910, l'obstruction du lac se limita à six jours. Le développement total de la partie du fleuve rectifiée par la main de l'homme, fut porté à plus de 25 km et, aux hautes eaux de 1911, le passage resta toujours libre.

De 1912 à 1917, Mauritzsen fut attaché à la Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs Africains en qualité d'hydrographe.

Il eut l'honneur d'accompagner le prince Albert lors du voyage que celui-ci entreprit sur le Lualaba peu avant son accession au trône et dont il publia les souvenirs.

Mauritzsen fit également partie de la mission navale britannique au lac Tanganyika et il est certain que cet officier danois a contribué, par ses travaux et de façon décisive, au développement de la navigation sur le Lualaba et par conséquent, à l'expansion économique et sociale de l'Est congolais.

Il s'éteignit à Copenhague en 1957 porteur de plusieurs distinctions honorifiques, chevalier de l'Ordre de Léopold II, médaille d'or de l'Ordre du Rhin, chevalier de l'Ordre royal du Lion.

Publication: *Souvenir d'un voyage au Congo avec S.A.R. le Prince Albert de Belgique en 1909 (Technisch Wetenschappelijk Tijdschrift, Antwerpen, 1955, p. 193-196).*

5 juillet 1966.

J. Charlier.

*Mouvement géographique*, 1907, p. 73; 1909, p. 49; 1912, p. 304-305. — *Tribune Congolaise*, 4.2.1909, p. 2. — G. Moulaert, *Campagne au Tanganyika*, Bruxelles, 1936, p. 59. — *Brochure anniversaire*, C.F.L., Bruxelles 1952.