

THEEUWS (Remy), Ingénieur civil (Mol, 13.2.1871 - Mol, 16.7.1950). Fils de Jean-François et de Nys, Française.

Travaille chez son père en qualité de charpentier jusqu'en 1892.

Premier départ pour l'Etat indépendant du Congo le 11 février 1892 en qualité de charpentier. Est employé à la construction du fort de Shinkakasa et rentre en Europe en février 1895.

Entre alors à l'Université de Gand où, de 1895 à juin 1899, il conquiert brillamment son diplôme d'ingénieur civil.

Il retourne au Congo en cette qualité en décembre 1899 pour la Société des chemins de fer du Mayumbe et y remplit successivement les fonctions de chef des études et chef de l'exploitation de 1899 à janvier 1902.

Engagé le 23 octobre 1902 par l'Etat indépendant du Congo en qualité d'ingénieur et désigné le 14 novembre 1902 pour faire partie du personnel du Chemin de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains.

Il arrive à Stanleyville le 20 décembre 1902, où il est mis à la disposition de l'ingénieur en chef Adam, chargé de diriger les études et travaux du réseau C.F.L. et dont il devient rapidement l'adjoint dans la suite.

Il s'occupe notamment, en premier lieu de l'installation d'un chantier d'exploitation des bois pour débitage des traverses de chemin de fer, d'essais d'imprégnation de celles-ci, etc., puis dans la suite, de l'installation de la première scierie mécanique du C.F.L. au 1^{er} tronçon; ce qui est à l'origine du surnom de *commandant ya Miti*, lui décerné par les indigènes, sous lequel il fut connu pendant de très longues années par tous les travailleurs C.F.L.

Comme adjoint de l'ingénieur en chef Adam, il participe à la direction des études et de la construction du 1^{er} tronçon de 1903 à 1905 et quitte Stanleyville le 7 janvier 1905 pour débarquer à Anvers (fin de terme) le 19 février 1905, ayant entre-temps été nommé ingénieur chef de section principal.

C'est avec ce titre qu'il s'embarque à nouveau en octobre 1905 pour le chemin de fer des Grands Lacs qu'il rejoint à Stanleyville le 17 décembre 1905 et où il participe aux côtés de M. Adam à la direction des travaux de construction du 1^{er} tronçon, et d'études et de construction du 2^e tronçon.

Il reprend la direction des services du C.F.L. le 30 juin 1907 pendant le congé de l'ingénieur en chef Adam et rentre à son tour en Europe (fin de terme) le 22 avril 1908 (Anvers le 1^{er} juin 1908).

Au cours de son terme suivant (entamé en janvier 1909) il accomplit notamment une mission d'études pour une voie ferrée de Bukama vers Kambove et reconnaît le terrain de Bukama à la rivière Panda.

En août 1909, il étudie, au cours d'une mission au bief supérieur, les conditions de navigation et les travaux en cours au lac Kisale.

Au début de 1910, il a repris ses fonctions au 2^e tronçon du C.F.L., dont la construction s'achève à cette époque (le rail atteignait Kongolo fin décembre 1910).

Il participe à la direction des études et de la construction du 3^e tronçon et notamment, en 1911, se rend au lac Tanganika pour étudier l'emplacement d'un port au terminus de ce dernier tronçon ferré.

Son rapport (daté du 15.1.1912) conclut à la nécessité de planter une jetée perpendiculairement à la rive du lac.

Il rejoint l'Europe (fin de terme) en septembre 1912.

Pour son 6^e séjour au Congo, entamé le 26 juillet 1913, il est chargé de la direction de la mission d'études du chemin de fer de Matadi à Léopoldville (du 14 août 1913 au 20 février 1914).

Il rejoint alors le réseau des Grands Lacs, où il reprend ses fonctions de directeur-adjoint auprès de M. Adam.

A cette époque, la construction du 3^e tronçon

est en voie d'achèvement.

M. Theeuws reprend la direction du réseau C.F.L. en 1915 au départ de l'ingénieur en chef Adam. Le 1^{er} janvier 1917 il est nommé au nouveau grade d'ingénieur principal des ponts et chaussées et rentre en Europe le 30 mars 1917.

Il continue pendant ses séjours au Congo au service du Gouvernement de la Colonie, à assurer la direction des Services du chemin de fer des Grands Lacs, jusqu'à la reprise de l'exploitation du réseau par la Compagnie (1^{er} janvier 1923).

Il effectue ainsi un 7^e terme de septembre 1917 à juillet 1920 et s'embarque pour la 8^e fois à Anvers le 6 août 1921.

Pendant cette période (1915 à 1921), il préside ainsi au Congo à l'achèvement de la construction du 3^e tronçon et de la mise en état de navigabilité du bief supérieur, à la construction du raccordement ferré de Kibombo, à l'étude et à la mise en route de services de navigation sur le lac Tanganika et à l'effort de guerre du C.F.L. (1914-1918).

A ce titre, il se penche notamment spécialement sur le difficile problème du Kisale et du bief supérieur (auquel est également attaché le nom du commandant Mauritzen) et est l'auteur d'un très intéressant rapport y relatif (1^{er} janvier 1919) et d'une publication parue dans le *Mouvement géographique* du 20.10.1922; il étudie d'une façon approfondie l'histoire et le régime du lac Tanganika et publie à ce sujet, en 1920/21 dans le *Mouvement géographique*, une série d'articles qui font encore autorité en la matière.

Cette étude a d'ailleurs eu l'honneur de traductions par les Sociétés de Géographie d'Angleterre et des Etats-Unis.

Le lieutenant-colonel Moulart, commandant du groupe du Tanganika pendant la guerre

1914-1918, a rendu hommage à M. Theeuws dans son ouvrage *La Campagne du Tanganika* (cf. *Mémorial C.F.L.* - 1902-1952, 74).

Il est mis fin à sa carrière coloniale gouvernementale et à sa demande par arrêté royal du 13.9.24 à la date du 5 janvier 1923 (avec mise à la pension à cette date).

M. Theeuws a en effet été nommé directeur en Afrique de la Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains en la séance du Conseil d'Administration de cette société en date du 7 septembre 1922.

A ce titre il est également désigné pour représenter le C.F.L. à la remise-reprise du réseau par le C.F.L. à la Colonie (dont le délégué fut M. Bailleux) et assure la mise en route de l'exploitation du réseau par le C.F.L. et le début du parachèvement de ce dernier.

Avant de rentrer en Europe fin de son 8^e terme au Congo (embarquement à Dar-es-Salam le 2.8.1924), notons que M. Theeuws est amené à procéder à une reconnaissance de la route Uvira-Kamaniola vers Bukavu.

En 1926, il est chargé en qualité d'ingénieur en chef en mission «de la reconnaissance du tracé du chemin de fer de Stanleyville au Nil, pour la partie de Medje vers les mines de Kilo-Moto (dont l'ingénieur Nemorin poursuivait les études pour la partie entre Stanleyville et Medje).

Il a déjà accompli à ce moment plus de 20 ans et demi de service effectif au Congo.

Il s'embarque à Anvers le 19 janvier 1926 et à la rentrée en Europe de Nemorin (août 1926), il assure la direction de la totalité des études.

Celles-ci étant considérées comme terminées par l'Administration centrale du C.F.L., il rentre en Europe en janvier 1928.

Le 8 janvier 1929 enfin, il est engagé comme chef de la mission d'études du chemin de fer Tanganika-Kivu et s'embarque à Marseille le 31.1.1929.

Dans un pays particulièrement accidenté et difficile, à près de 60 ans, M. Theeuws «fait encore du terrain» avec une vigueur, une énergie et un dynamisme que la plupart de ses collaborateurs beaucoup plus jeunes (et presque tous, spécialement entraînés) lui envient.

Il entame également seul des reconnaissances en vue d'un chemin de fer Kivu-Ponthierville.

Celles-ci sont interrompues par décision du Comité national du Kivu en décembre 1929.

D'autre part, les études et la construction du chemin de fer Tanganika-Kivu sont cédées par le C.F.L. à un autre groupe et la mission de M. Theeuws est donc suspendue (toutes les études préliminaires et la reconnaissance de tracés ayant cependant été terminées).

Il quitte le Kivu en janvier 1930 achevant une longue carrière coloniale s'étendant sur

près de 40 ans et rentre en Europe par le long périple du réseau C.F.L., qu'il avait vu, et en grande partie, fait naître.

Il aura certainement, au spectacle de l'activité déjà appréciable du réseau à cette époque eu la légitime fierté de l'homme qui ayant créé quelque chose, a le rare privilège de contempler plus tard le résultat de son œuvre.

M. Remy Theeuws était dans toute l'acceptation des termes un *self made man* et un pionnier de l'œuvre coloniale belge.

Ce fut avant tout un «constructeur» de chemin de fer, plus qu'un «exploitant»; il fut d'ailleurs à l'époque au Congo belge, un des principaux spécialistes des études et de la construction des voies ferrées.

Ce fut en tout état de cause un des créateurs du C.F.L. de l'époque «héroïque».

C'était un homme très simple, droit, volontaire et d'une énergie physique à toute épreuve, dont tout esprit d'intrigue était absent, accomplissant son devoir modestement, silencieusement, en solitaire.

Ceux qui, se flattant d'avoir compté parmi ses rares familiers, ou parmi ses collaborateurs, évoquent parfois sa mémoire, croient entendre encore les nombreux «vêyez-vous» (pour «voyez-vous» parfois ironiques dont il émaillait ses conversations et gardent un souvenir attendri et ému de celui qui fut avant tout un brave et honnête homme.

La carrière coloniale de M. Theeuws fut une belle carrière; il avait toujours à l'esprit l'idée générale de la Conférence de Bruxelles réunie à l'initiative du roi Léopold II où les puissances déclarèrent que l'un des moyens les plus efficaces de combattre la traite à l'intérieur de l'Afrique est la construction des voies ferrées.

A cette réalisation il consacra sa vie; il y ajoutait le souci constant de la formation de ses travailleurs, de leur bien-être et de celui de leur famille; il leur prodiguait une sollicitude attentive.

Il parlait la langue Swahili avec aisance, aussi intervenait-il avec toute son autorité dans les différends qui surgissaient entre les travailleurs. Jamais ceux-ci ne discutaient une décision prise par «Commandant Miti» ainsi que l'appelaient affectueusement ses travailleurs indigènes.

Il s'était retiré à Mol, dans sa commune natale, à l'écart de tous les honneurs et y mourut le 16 juillet 1950, simplement, comme il avait toujours vécu.

Au moment de son décès, M. Theeuws, portait le titre d'ingénieur principal honoraire des ponts et chaussées de la Colonie et était titulaire des distinctions honorifiques suivantes: officier de l'Ordre de Léopold; officier de l'Ordre de la Couronne; officier de l'Ordre royal du Lion; étoile de service en or; médaille

commémorative 1914-1918; médaille des vétérans coloniaux.

7 décembre 1965.

C. Camus (†)