

GÖRANSSON (*Georg-Elmer*), Capitaine au long cours, Inspecteur de la navigation (Brooklyn, Etats-Unis, 25.8.1872 - R.I.). Fils de Martin et de Johnsson, Hanna; époux de Sahlberg, Hulda.

Le père de Georg Göransson, suédois d'origine, avait établi sa famille aux Etats-Unis car il avait reçu le commandement d'un voilier américain. C'est ainsi que son fils naquit à Brooklyn, mais il n'y demeura pas longtemps; en effet, après le décès en mer du père en 1876, la famille revint en Suède au cours de l'année 1877. C'est dans ce dernier pays que Georg Göransson fit toutes ses études.

A l'âge de 18 ans, il choisit de devenir marin, comme son père, et il apprend le métier en navigant sur des voiliers suédois et anglais. Il suivit les cours à l'école de navigation à Göteborg et à Stömstad et réussit l'examen de capitaine au long cours. Désormais, il sert, en qualité d'officier de marine, sur divers bateaux suédois.

Comme beaucoup de nordiques à l'époque, il est séduit par l'action de Léopold II au

Congo et, en 1903, il s'engage à l'Etat Indépendant en qualité de capitaine adjoint de steamer au traitement de 3 000 F par an.

Il quitte Anvers pour Boma le 15 octobre 1903 et il est désigné pour Léopoldville où il est affecté aux bateaux du fleuve et de ses affluents. Il fit du service sur les lignes du Congo, du Kasai et du lac Léopold II. Le 2 février 1905, il est promu capitaine de 3^e classe et il est nommé à la 2^e classe de son grade le 1^{er} mars 1907. Il rentre en Europe, fin de terme, le 2 juillet 1907.

Après un repos bien mérité, il réembarque à Anvers le 16 janvier 1908 et, à Boma, il est à nouveau désigné pour Léopoldville afin d'y servir comme capitaine sur les lignes du Congo et du Kasai. C'est au cours de ce terme que l'Etat Indépendant du Congo, sous les pressions instantes des puissances, devint colonie belge et s'appellera désormais Congo belge. C'était un moment important pour l'avenir de l'Afrique centrale et la Belgique assumait des responsabilités lourdes et toutes nouvelles pour elle. Aussi, Jules Renkin, le premier ministre belge des Colonies, avait résolu de faire un voyage au Congo afin d'y prendre un contact personnel avec les problèmes de ce pays immense. Il fit un voyage au Kasai et sur le fleuve à bord du s/w *Hainaut*, commandé par le capitaine Göransson. De son côté, S.A.R. le prince Albert accomplissait également un périple à travers le Congo et il descendait le fleuve à bord du s/w *Flandre*. Le 8 juillet 1908, les deux bateaux se croisèrent à Lulonga. Ces deux voyages eurent le mérite d'attirer l'attention des autorités belges sur l'importance des transports fluviaux au Congo. Le ministre eut l'avantage d'être informé des problèmes de la navigation par Göransson, capitaine sérieux et expérimenté. Ce dernier rentra fin de terme en Europe le 7 mars 1911.

Après un congé assez court, Göransson s'embarquait à Anvers le 22 juillet 1911, pour un nouveau terme qui allait être assez mouvementé. A Léopoldville, il est désigné, cette fois, pour le service hydrographique du Haut-Congo et prend le commandement du s/w *Archiduchesse Stéphanie*. On sait que l'attention du roi Albert avait été sérieusement attirée sur la nécessité d'une étude hydrographique du bassin du Congo et du balisage de la route de navigation. En effet, le s/w *Flandre*, au cours de son voyage de 1908 s'était échoué et avait, ensuite, encouru une grave avarie en heurtant les rochers. Le commissaire général Moulaert se heurtait à une sérieuse inertie de l'administration qui ne le suivait pas, alors qu'il réclamait d'urgence la mise sur pied d'un service hydrographique et de balisage. Aussi, le 22 décembre 1910, fort des encouragements qu'il avait reçus, le commissaire général Moulaert écrivit directement au Roi pour exposer l'urgence des besoins, et il eut gain de cause.

La mise sur pied du service hydrographique exigeait des dépenses non prévues au budget de l'Etat; aussi, une somme fut prélevée sur le fond spécial dont disposait le Souverain. C'est le commandant Willemoes d'Obry qui fut chargé de l'organisation de ce nouveau service et Göransson fut un de ses premiers collaborateurs.

Au début, on s'attaqua aux tâches les plus urgentes et aux passes les plus dangereuses. Göransson est commissionné pour faire une reconnaissance du Kasai-Sankuru, en établir les croquis et baliser les passes rocheuses. Mais des incidents graves allaient mettre en veilleuse le nouveau service pendant plusieurs années.

Lorsque la guerre éclata en Europe en

août 1914, le Congo fut entraîné malgré lui dans les opérations militaires à la suite des attaques des Allemands aux frontières de la colonie belge. On sait, en effet, que le Cameroun arrivait jusqu'au Congo près de Lukolela et jusqu'à l'Ubanghi à Zinga. De plus, la « Kamerunsschiffahrtgesellschaft » desservait régulièrement Léopoldville et y faisait réparer ses bateaux au chantier de la Citas.

Depuis le 14 mai, Göransson commandait le s/w *Luxembourg*, un des bateaux courriers de la Marine du Haut-Congo. Le 3 août 1914, le s/w *Dongo*, de la « Kamerunsschiffahrtgesellschaft », avait quitté Léopoldville, chargé des nationaux allemands, de nombreux indigènes achetés à prix d'or, d'armes et de munitions. Les autorités belges n'avaient pu s'y opposer puisqu'il n'existe pas encore d'état de guerre. Si le s/w *Dongo* avait pu rallier l'embouchure de la Sangha, cette force allemande aurait constitué un grave danger, car elle aurait pu entraver la navigation sur le fleuve. Heureusement, les Français réussirent à arraissonner le bateau ennemi en aval de l'embouchure de la Sangha.

Comme les attaques allemandes se multipliaient dans la région du Tanganyika, l'état de neutralité, imposé par l'Acte général de Berlin en 1885, avait cessé d'exister; le Gouvernement pouvait agir à présent.

Dès le début du mois d'août, le s/w *Luxembourg* avait été armé avec deux canons Noordenfelt de 47 mm, un canon Krupp de 75 mm et une mitrailleuse Maxim. Le bordé et la passerelle de commandement avaient été cuirassés au moyen d'une ceinture composée de traverses métalliques en transit à Kinshasa pour la construction du chemin de fer des Grands Lacs. Le capitaine Göransson reçut une lettre de nomination provisoire comme officier. Ainsi équipé, le bateau fit une croisière de surveillance jusqu'à Stanleyville et revint à Léopoldville vers le 20 septembre 1914.

De leur côté, les Français avaient entamé une action contre le Cameroun et avaient remonté la Sangha pour se concentrer à Oueddo, en vue de poursuivre les opérations.

Le 19 septembre 1914, le Gouvernement de l'Afrique Equatoriale demandait le concours des Belges. Le lieutenant Bal fut mis à la tête d'un détachement de 136 hommes qui devait se rendre d'urgence à Dongou, près d'Imese sur l'Ubangi, car des indigènes disaient avoir vu une colonne allemande se diriger sur ce poste français pour le capturer. Quittant le Stanley-Pool le 30 septembre 1914, Göransson conduisit le s/w *Luxembourg* jusqu'à Dongou où il arriva le 6 octobre.

En fait, ce voyage s'avéra inutile, car le bruit qu'avaient fait circuler les indigènes était inexact; de plus, le commissaire belge Tummers était déjà sur les lieux avec une troupe depuis le 2 octobre. Un télégramme du s/w *Luxembourg* était arrivé après le passage du bateau. Français et Belges accomplirent une reconnaissance dans la région et le s/w *Luxembourg* quitta Dongou le 19 octobre pour arriver à Lukolela le 20 octobre au soir.

La, un télégramme enjoignait au lieutenant Bal de remonter au plus vite la Sangha pour porter du renfort aux troupes françaises d'Oueddo. Parti le 21 octobre, quatre jours plus tard, le s/w *Luxembourg*, avec un détachement de 123 hommes, était rendu à destination.

Le général Aymerich qui était à Oueddo depuis le 20 octobre, recevait un renfort inattendu et inespéré. La situation, qui était critique dans cette région, était redressée grâce à l'apport de l'artillerie et de la troupe belges.

Par l'occupation en force par les Allemands du poste de Zimu, les troupes françaises du

colonel Hutin qui se trouvaient déjà à Nola, étaient isolées. Pour les dégager, il fallait au plus vite reprendre Zimu. L'attaque fut décidée pour le 26 octobre au matin.

Le s/w *Luxembourg* débarqua les troupes de Bal pour opérer à terre, tandis qu'avec son artillerie, le bateau attaquerait la position allemande à partir de la rivière. Göransson exécuta correctement la manœuvre commandée, mais le s/w *Luxembourg* était le point de mire des Allemands qui concentraient sur lui le feu de toutes leurs mitrailleuses. Vers 16 heures, par suite du nombre élevé de blessés, l'ordre de repli dut être donné au bateau belge.

L'attaque fut reprise le 28 et Göransson conduisit de nouveau le s/w *Luxembourg* à l'assaut du poste allemand qui se défendait avec acharnement. Le 29, tôt dans la matinée, le colonel Hutin faisait savoir qu'il se trouvait sur la rive gauche de la Sangha, 3 km en amont de Zimu. Sous le commandement du valeureux Göransson, le s/w *Luxembourg* bravant l'ennemi, se porta au devant des troupes du colonel Hutin, afin de coordonner l'assaut final, au cours duquel les troupes de la Force Publique du Congo belge jouèrent un rôle décisif. Le s/w *Luxembourg*, par une audacieuse manœuvre de Göransson, défila devant le poste et sous le feu de l'ennemi, un capitaine se jeta à l'eau pour amarrer un câble à la rive, ce qui permit au bateau de virer et de prendre l'ennemi à revers. Le jour même, le poste de Zimu était pris, l'ennemi y abandonnant un butin appréciable.

Le s/w *Luxembourg* ramenait le détachement de Bal à Léopoldville le 5 novembre 1914. Le bateau fut amené immédiatement au chantier pour réparer les dommages qu'il avait subis. Pendant ce temps, les hommes se détendaient, mais leur repos fut de courte durée. Déjà le 12 novembre, Göransson repartait avec le s/w *Luxembourg* à destination d'Ouesso pour y ramener le lieutenant Bal et un détachement de 150 hommes.

Le 22 novembre, le renfort était à pied d'œuvre. Cette fois, on demandait au lieutenant Bal de coopérer avec le colonel Hutin à la prise du poste allemand de Molundu, situé un peu en amont du confluent de la N'Goko et de la Malapa.

Le 24 novembre, Göransson conduit le *Luxembourg* vers le but. En quatre jours, les troupes franco-belges s'emparent des postes de Gali, Dongo, Baka, Goko et, finalement, Tiboundi, où une force allemande de 150 hommes est mise en déroute. L'assaut de Molundu commence le 29 novembre 1914 au matin. Les opérations sont très ardues, car Molundu est défendu par une troupe de 400 hommes fort bien armés et disposant d'un important approvisionnement. Devant les difficultés accumulées, le 14 décembre, le s/w *Luxembourg* ramène les troupes à Tiboundi, poste qui dut subir une violente attaque allemande, heureusement repoussée.

Le 17 décembre 1914, le s/w *Luxembourg* remonte à nouveau la Goko pour reprendre l'attaque de Molundu. L'étau se resserrait autour du poste allemand et, le 21 décembre, Göransson fit défiler, sous une grêle de balles, le s/w *Luxembourg* à 60 m des positions allemandes, afin de prendre les défenseurs à revers. L'assaut final, qui devait avoir lieu le 22 au matin, dut être retardé à cause d'un brouillard intense. Les Allemands en avaient profité pour fuir, abandonnant aux franco-belges un butin bien plus important qu'à Zimu. Ainsi, le sud du Cameroun, était débarassé à tout jamais de la présence ennemie.

En souvenir du rôle actif joué par le s/w *Luxembourg*, les Français offrirent une pla-

que commémorative qui orna le pont du bateau jusqu'à sa mise hors service. Pour leur brillante conduite, les Français décernèrent la croix de la Légion d'Honneur au lieutenant Bal et au capitaine Göransson. Ce dernier reçut aussi de la Belgique la chevalerie de l'Ordre de la Couronne et la Croix de guerre.

Après le retour du s/w *Luxembourg* à Léopoldville, il quitta le Congo, fin de terme, le 27 février 1915. Son congé terminé, il se rembarqua à Falmouth le 8 août 1915 et reprit du service pour la Marine du Haut-Congo comme capitaine du s/w *Reine Elisabeth*. Cette période de guerre était particulièrement difficile pour la navigation par suite de la pénurie d'approvisionnement et de personnel alors que les exportations croissaient.

Le 26 mars 1917, Göransson était nommé commandant du port de Léopoldville, fonction qu'il occupa jusqu'à la fin de son terme, le 16 juin 1919.

Après son congé, il s'embarqua à Anvers le 8 novembre 1919, à destination de Boma et il reprit le commandement du port de Léopoldville.

Le nouveau terme de Göransson s'écoula dans un atmosphère pénible pour la Marine du Haut-Congo. Tout était désorganisé; les bateaux étaient en nombre insuffisant et en état médiocre; le balisage était presque inexistant. Le nouveau ministre des colonies, Louis Franck, puis le gouverneur général Lippens désiraient se rendre compte par eux-mêmes de l'état de l'artère fluviale et de la navigation. C'est à Göransson qu'échut la mission de conduire le bateau qui fera visiter au ministre le Congo, l'Itimbiri et l'Ubangi, et au gouverneur général le Kwilu, le Kasai, la Lulua et le Sankuru, ces voyages étant effectués à bord du s/w *Luxembourg*.

Les conséquences de ces missions furent importantes, car elles conduisirent à la fondation de la « Sonatra », organisme étatique destiné à gérer, par des méthodes industrielles, la flotte de la Marine du Haut-Congo. Le Ministre et le gouverneur général désiraient faire échapper un outil économique important pour le pays, à la lourdeur paralysante propre aux administrations de l'Etat. Le service hydrographique était à reconstituer entièrement et il fallait absolument rassembler à Léopoldville les renseignements sur tout le réseau des affluents. Hoppenrath et Nisot s'attelèrent particulièrement à cette besogne à partir de 1922.

Cette année fut pénible et les accidents particulièrement nombreux. Avant de rentrer en congé, au milieu de 1922, Göransson fut chargé de relever le s/w *Hainaut* qui avait sombré dans le Kasai et encouru des avaries particulièrement graves.

Le 13 janvier 1923, Göransson s'embarqua à Anvers pour accomplir un sixième terme au Congo. Vu sa grande compétence et sa haute conscience, il fut désigné pour le service hydrographique du Haut-Congo. C'était lui qui effectua le balisage du Kasai et il devint le chef de service du balisage.

Enfin, le 1er janvier 1927, il fut nommé inspecteur de la navigation pour le Congo. Au cours de ce terme, il fut désigné pour participer aux travaux de la commission qui conduisit à la formation de l'Unatra. En effet, la création de la Sonatra n'avait pas été un succès, car la direction composée de fonctionnaires manquait d'esprit d'entreprise et continuait à agir selon les règles administratives de l'Etat. C'était justement ce qu'on avait voulu éviter, d'autant plus qu'elle livrait concurrence à un autre organisme de transport privé, la « Citas », sur les lignes rémunératrices et négligeait les lignes secondaires.

De ce fait, le Congo était mal desservi en transport et de nombreuses régions étaient laissées à l'abandon. Dans un pareil système, l'Etat était à la fois juge et partie. Au cours d'un voyage entrepris en 1924 au Congo, le nouveau ministre des Colonies, M. Henry Carton, avait entendu les plaintes des commerçants et industriels et avait décidé la fusion de la Sonatra et de la Citas. Ce fut chose faite le 30 mars 1925, jour de la fondation de l'Unatra qui était soumise à un cahier de charge sévère, lui imposant un rythme de visite périodique de chaque affluent du Congo.

Le 2 juillet 1927, Göransson rentrait fin de terme en Europe et s'embarquait à nouveau à Anvers le 22 décembre 1927. Il reprenait le service de l'inspection de la navigation et il assura l'interim du chef du service hydrographique et du balisage.

Il fut aussi délégué du gouvernement aux conférences de l'Unatra.

Le 4 janvier 1930, il reprenait le chemin de l'Europe pour revenir à Léopoldville le 21 juin 1930. Il fut attaché au service de l'ingénieur en chef de la colonie, et fut successivement inspecteur de la navigation, commandant du port et chef du service hydrographique du Haut-Congo.

Le Congo vivait une période difficile à cause de la crise économique mondiale et, en particulier, les transports fluviaux en subirent les effets de façon spécialement sensible. Pour augmenter les chances d'exportation des produits qui avaient une longue distance à parcourir avant d'atteindre le port de Matadi, on avait imaginé des tarifs de transport très bas indépendants de la longueur du parcours. C'était ce qu'on appelait les dégrèvements massifs. L'entretien des bateaux et de la route de navigation n'était assuré que parcimonieusement.

C'est dans cette atmosphère de crise que Göransson quitta le Congo, après y avoir accompli huit termes répartis sur un intervalle de temps de près de trente années.

Il se retira en Suède à Kungsbacka et il devint président des « Vétérans coloniaux » de son pays.

Il était porteur des distinctions honorifiques suivantes : Commandeur de l'Ordre de Léopold II. — Officier de l'Ordre de Léopold. — Officier de l'Ordre royal du Lion. — Officier de l'Ordre de la Couronne avec palmes. — Chevalier de la Légion d'Honneur. — Croix de Guerre belge. — Médaille commémorative des Campagnes d'Afrique. — Etoile de Service en or à cinq raies. — Médaille commémorative du centenaire de l'Indépendance nationale belge. — Médaille commémorative du Congo.

7 juillet 1974.

A. Lederer.

Bibliographie : Archives de l'Académie. — Budde, F.: Notes biographiques de Göransson. — Crockart, J.: Boula Matari, Brux., 1952. — Lederer, A.: Histoire de la navigation au Congo, Tervuren, 1966. — Devroey, E.: Le Kasai et son bassin hydrographique, Brux., 1939. — Moulaert, G.: La campagne du Tanganyka, Brux., 1934.