

BOLLENGIER (*Karel-Albert*), Ingénieur et professeur à l'Université de Gand (Ledeborg, 13.12.1885 - Anvers, 5.9.1959). Fils de Frans et de De Schuyter, Elodie.

Karel Bollengier fut proclamé ingénieur des constructions civiles à l'Université de Gand le 1^{er} août 1909 et nommé ingénieur des travaux maritimes à la ville d'Anvers le 1^{er} novembre 1909. Il fut promu ingénieur en chef, directeur des travaux maritimes le 1^{er} juillet 1922.

Au cours de sa longue carrière au port d'Anvers, ce brillant ingénieur a participé à la construction des 2^e et 3^e darses, du bassin Léopold, du bassin de la Hanse, des grands ponts Strauss, des magasins à potasse et de six cales sèches pour la ville et pour la Mercantile. Sa compétence technique lui valut d'être nommé, en 1925, chargé de cours puis, en 1934, professeur ordinaire à l'Université de Gand; il y professa jusqu'en 1955 une partie importante des cours de travaux du génie civil. Désireux de prodiguer un enseignement à la pointe du progrès, il prit contact avec le professeur Van Mourik Brockman de Delft, et l'ingénieur hollandais J.-A. Ringers. Cette collaboration et cette information réciproque a été fructueuse pour l'enseignement des travaux hydrauliques dans les deux pays. Il fut également, de 1935 à 1938, chef de cabinet du ministre Merlot, lorsque ce dernier dirigeait le département des Travaux publics.

Mais cette grande carrière était aussi orientée vers le Congo belge. Du début octobre 1921 à fin avril 1922, la ville d'Anvers mit Karel Bollengier à la disposition du Ministre des Colonies pour établir les plans et le cahier des charges pour la construction du premier mur de quai du port public de Kinshasa; il étudia également les tracés de la transformation et de l'extension du port de Matadi.

Depuis 1922, il devint conseiller du Département des Colonies pour les travaux portuaires et pour l'amélioration du Congo et de ses affluents. A partir de 1948, il demanda à la ville d'Anvers d'être mis à la pension, pour se consacrer d'avantage au Congo.

Ceci l'amena à faire de nombreux voyages à travers l'Afrique centrale; en 1948, 1949, 1951, 1952, 1953, 1955 et 1957, il se rendit au Congo, au Kenya, en Ouganda, au Tanganika et en Angola.

En 1948, les transports au Congo avaient failli être congestionnés et il donna de précieuses directives au département pour rétablir une situation qui fut près de compromettre l'économie du Congo.

Afin de développer harmonieusement les divers secteurs dont dépendait l'économie congolaise, le ministre Wigny avait décidé d'établir un plan décennal; le professeur Bollengier participa activement à ce travail pour les chapitres relatifs aux transports, aux travaux portuaires et à l'amélioration des rivières.

Les directives du plan décennal ont été suivies de nombreuses réalisations, dont certaines étaient achevées et d'autres en cours d'exécution au moment où le Congo accédait à l'indépendance.

Parmi les ports dont le professeur Bollengier a dressé les plans, on peut citer Léopoldville, Matadi, Boma, Stanleyville, Coquilhatville, Port-Francqui, Albertville, Ponthierville, Kindu et Kigoma. Certains de ces travaux étaient de grande envergure, notamment le nouveau mur de quai de Kala-kala (Matadi) en blocs préfabriqués qui, avec ses 23 m de haut, est un des ouvrages les plus importants au monde de ce type de construction.

En 1955, il se rendit au Congo avec le commandeur Robins, chef d'Etat major de la Force navale belge, pour établir le cahier des charges du quai de la base navale de Banana; il s'agissait d'un ouvrage important, car le mur devait avoir 25 m de hauteur.

La pointe de Banana donnait du souci aux autorités locales, car elle se rétrécissait progressivement. Là aussi, le professeur Bollengier

fit exécuter un travail de défense pleinement réussi, car il obtenait un allongement et un élargissement de la pointe.

Il fit également une étude intéressante pour l'amélioration du Lualaba par l'établissement d'un barrage sur la Luvua, exutoire du lac Moero. Par une retenue totale annuelle, le niveau du lac s'élevait seulement de 1,92 m; en étalant la retenue annuelle sur les cinq mois d'étiage, on aurait pu obtenir une amélioration sensible de la navigation sur le Lualaba en période des basses eaux.

Le département chargea également le professeur Bollengier d'intervenir auprès des autorités britanniques à Londres, à Dar-Es-Salam et à Nairobi pour la construction de la nouvelle base belge à Dar-Es-Salam.

En 1957, il fit partie, avec MM. E.-J. Devroey et E. De Backer, de la commission portuaire Inga chargée d'étudier les possibilités d'établissement de quais pour l'accostage des navires de mer dans l'estuaire maritime du Congo, en vue de la mise en valeur des richesses hydroélectriques du site d'Inga.

Le 10 novembre 1957, le professeur Bollengier remit au Ministre des Colonies un rapport détaillé sur l'établissement de communications vers Inga, en vue d'y entreprendre les travaux dès 1960.

Jusqu'à la fin de sa vie, le professeur Bollengier demeura un travailleur infatigable. Sa haute compétence lui avait valu d'être nommé membre titulaire de l'Institut royal colonial belge le 6 mars 1929; il devint directeur de la Classe des Sciences techniques de cet Institut en 1936 et en 1949. Il en fut le président en 1949.

En 1933, il fut nommé membre d'honneur du « Koninklijk Instituut van Ingenieurs » de Hollande et, depuis 1934, il faisait partie du conseil technique du bureau Seco et, ensuite de la filiale Seco-Congo; il y donna de nombreux avis dans le domaine de la construction portuaire en vue d'ériger des ouvrages présentant les qualités de stabilité et de durabilité, tout en permettant une exploitation rationnelle et économique.

Bollengier fut également membre du conseil de gérance de l'Otraco et administrateur de l'Institut national d'Etudes pour le développement du Bas-Congo (Institinga).

Bollengier était d'un premier abord assez rude, et pourtant c'était un cœur qui n'était jamais insensible aux difficultés d'autrui et nombreux sont ceux qu'il a aidés financièrement, parfois à leur insu. C'était un homme loyal et désintéressé qui émettait franchement les opinions, même si elles ne plaisaient pas toujours.

Son écorce rude cachait une âme de poète; à témoin, certaines conférences sur Anvers tenues à Léopoldville.

Karel Bollengier était titulaire des distinctions honorifiques suivantes: grand officier de l'Ordre de la Couronne, commandeur de l'Ordre de Léopold II, officier de l'Ordre de Léopold, King's medal for courage on the cause of freedom, commandeur de l'Ordre d'Orange Nassau, commandeur de l'Ordre de Wasa, commandeur de l'Ordre du Lion blanc, chevalier de la légion d'honneur, officier de l'Ordre de Saint Olaf, officier de l'Ordre militaire du Christ.

Publications: A. A. I.L.R.C.B., *Considérations sur l'éducation des ingénieurs de la Colonie* in *Bull. des s.*, VII, 1936, 3. — *Les ports du Congo belge* in *Bull. des s.*, XX, 1949, 1. — *Les voies navigables au Congo belge et leur valeur économique* in *Bull. des s.*, XX, 1940, 4. — *Le port de Matadi. Faut-il établir un port à Banana?*, *Mém. in.* 8^o, IX, 1953, fasc. 3. — *La défense de la presqu'île de Banana* in *Bull. des s.*, XXV, 1954, 2. — B. à l'A.I.C.N., Congrès de Venise, 1931 — *Organisation des ports* (en collaboration). — *Installation ferroviaire des ports* (en collaboration). — *Congrès de Lisbonne, 1949. — Nouvelles conceptions dans la construction des écluses: rapport général.* — C. Congrès scientifiques flamands, diverses communications sur des travaux de génie civil et de génie maritime.

De Ingenieur, Utrecht, Holl., 1933, n^o 26 et 1959, n^o 46. — De Backer, E., *Karel Albert Bollengier* in *Bull. des s. de l'ARSOM*, T. VI, 1960, fasc. 1, p. 219-226. — Dossier K. Bollengier, archives de l'ARSOM.