

BOYE (*Hans-Albert*) (Note complémentaire au Tome II, col. 85-86).

Boye épousa à Callao (Pérou) le 15 novembre 1874, Maren Christine Früs, comme lui originaire de Marstal.

Au moment de son engagement à l'Etat Indépendant en 1886, Boye, qui avait fait des études à l'école navale de Marstal et subi les examens d'officier de marine à l'école de Copenhague, produisit des certificats constatant qu'il avait passé les épreuves de capitaine de steamer et témoignant des éloges de tous les chefs sous les ordres desquels il avait servi.

La carrière congolaise de Boye a été esquissée dans le T. II, col. 85-86 de la *Biographie coloniale belge*, à laquelle nous renvoyons le lecteur. Nous croyons cependant utile d'y ajouter quelques notes.

Déjà en 1887, Boye balisa la crique de Banana et le Congo, près de Kissanga, au moyen de bouées; l'année suivante, il dirigea à Banana la construction d'un pier. Ses études du Congo entre Banana et Boma amenèrent le capitaine Boye à affirmer que, aux trois points présentant des difficultés (Kissanga, Banc de Mateba et Fetish Rock), on pouvait garantir 24 pieds d'eau. Comme chef-pilote, il y conduisit déjà au début de 1888 plusieurs navires calant jusqu'à 21 pieds. Pilotant de temps à autre les vapeurs de l'Etat sur le Bas-Congo, il fut chargé, en 1888, de faire des sondages sur cette partie du fleuve. Les résultats en ont été publiés par *Le Mouvement géographique* du 17 juin 1888.

En 1889, Valcke, persuadé qu'une société de pêcheur pourrait être rentable, avait approché Boye, capitaine de steamer au service de l'Etat, pour qu'il fasse une estimation aussi précise que possible des immobilisations à engager pour commencer la pêche à la côte maritime du Congo. L'alimentation en poisson dépendait de Mossamédès et Valcke estimait important d'assurer de façon indépendante l'approvisionnement des travailleurs engagés pour la Compagnie du chemin de fer du Congo, dont les études étaient entamées.

Dès le retour du capitaine Boye en Europe, Thys avait pris contact avec celui-ci pour connaître son avis sur la rentabilité d'une telle entreprise.

Boye estimait que, sauf le long de la rive à Sao Antonio, il n'y avait pas intérêt à pêcher dans l'estuaire maritime du fleuve; la pêche devait être entreprise à la côte maritime avec un ou plusieurs cutters de 15 à 20 tonnes.

Il fallait étudier le système de conservation du poisson qui devait être vidé dès sa prise, puis salé ou, peut-être, fumé. A son avis, il fallait engager un capitaine européen pendant la première année; ensuite, les indigènes pourraient assurer seuls l'exploitation de la pêche.

La dépense à engager pour l'acquisition d'un cutter, avec filets, accessoires et matériel divers, s'élevait à 40 000 F; la dépense annuelle serait de 21 000 F, intérêts et amortissements compris. Elle pouvait être couverte par la vente de 70 tonnes de poisson à 30 centimes le kg. Les besoins du Congo à cette époque s'élevaient à plus de 300 tonnes, donc, disait Boye, la Société de pêcheur devait être rentable.

Cependant, Alexandre Delcommune n'était pas aussi optimiste et estimait que les eaux de la côte congolaise n'étaient pas très poissonneuses.

Le 20 juin 1889, Boye pilota le premier grand steamer pénétrant dans l'estuaire du Congo, le ss *Lualaba* (jaugeant 1 860 tonnes), battant pavillon anglais et commandé par le capitaine John Murray; il le conduisit par le chenal de Maxwell à Sicia dans l'île de Mateba et de là jusqu'à Matadi. Ce fait infirmait la déclaration récente de P. Savorgnan de Brazza que le port de Matadi n'était accessible qu'aux petits navires de 200 tonnes. L'arrivée du *Lualaba* à Matadi ouvrait de grandes perspectives pour l'exploitation du Congo, car c'est de cette localité qu'allait partir le chemin de fer menant au Stanley Pool. L'événement était de très grande importance; de retour à Boma le 30 juin, le *Lualaba* saluait le drapeau étoilé par

21 coups de canon. Dans une interview accordée à Valcke, et publiée par *Le Mouvement géographique* du 25 août 1889, le capitaine John Murray décrit en des termes enthousiastes ses impressions, tout en évitant soigneusement de mentionner le nom de Boye qui, par son travail préparatoire et par sa présence sur le *Lualaba*, avait permis l'exploit. Faut-il voir dans cette omission une relation avec la condamnation encourue par Boye, le 17 avril 1889, pour avoir outragé le commissaire de district Steleman?

Pour commémorer l'ouverture de la navigation sur le tronçon Boma-Matadi, la société Elder-Dempster décida de baptiser du nom de ces deux villes les nouveaux steamers qu'elle mettrait en chantier. Au cours d'un banquet offert par les dirigeants de la C.C.C.I., le capitaine Murray reçut un chronomètre avec une inscription commémorant le fait.

Le 18 août 1889, Boye s'embarqua sur le *Adolf Woermann* et rentra le 19 octobre 1889.

Nommé capitaine de 1^{re} classe le 8 mai 1890, Boye se rengage pour 3 ans au traitement de 4 000 F et part d'Anvers le 10 mai 1890 par le steamer *Kinsembo*. Mais déjà en 1891, par suite d'un différend avec le directeur des finances, le gouvernement mit une fin prématurée au contrat de Boye.

Boye s'installa ensuite comme pilote privé à Banana. Il s'occupait également du steamer *Le Souverain*, de la Compagnie du Chemin de Fer du Congo. Ce bateau entreprit des voyages à Walfish Bay et au Cap et en ramenait, en plus des ouvriers, des bœufs et des chariots destinés aux travaux du chemin de fer. Boye conduisit finalement ce navire à Anvers au mois d'avril 1893. D'après l'opinion qui prévalait dans les milieux scandinaves du Congo, Boye fut un marin brillant, dépassant la plupart de ses collègues.

Après son retour au Danemark, Boye a travaillé comme expert dans une firme d'assurances à Copenhague. En 1913, il s'installait à Marstal où il est décédé le 18 juin 1932.

5 septembre 1963.
A. Lederer et M. Luwel.

Reg. matr. n° 533. — Archives C.C.C.I., Procès verbal de la séance du conseil général du 29 janvier 1890. — Devroey, E.-J. et Vanderlinden, R., *Le Bas-Congo, artère vitale de notre colonie*, Bruxelles, 1938. — Jansen-Tusch, H., *Skandinaver i Congo*, Copenhague, 1902-1905. — *Le Mouvement géographique*, 1887, p. 104, b; 1888, p. 30, a; 59b; 1889, p. 55, b et c; p. 65, a et b. — Renseignements communiqués par le capitaine E. Borg, R.D.N., des Søværnsstabens Krigshistoriske Arbejder, Copenhague.