

## Trois carnets de route de voyages en Afrique dans les années 1916 et 1919 de Louis-Pierre-Joseph Mory

Ce document contient la transcription de :

- Un carnet de route du voyage d'Europe en Afrique de l'Est par bateau du 30 mars au 18 avril et en direction sud dans l'Afrique de l'Est jusqu'au 1er septembre 1916.
- Deux carnets de route d'un voyage de l'est à l'ouest du Congo belge du 1er juin au 7 juillet 1919 pour le retour en Europe en bateau à partir de la côte ouest du continent.

Louis-Pierre-Joseph Mory (\* Bruxelles 29.06.1847 + Ath 13.07.1928) était major de l'infanterie belge et âgé de 68 ans au départ de son voyage en 1916 et de 71 ans en 1919. Mory semble avoir passé toutes les trois années en Afrique (voir le 18 juin 1919). Il était secrétaire général du gouvernement à Boma, centre administratif et capitale du Congo belge (voir le 2 juillet 1919), et fut nommé général-major avant sa retraite.

Transcription par Jan Selmer ([info@zeitemprung.de](mailto:info@zeitemprung.de)), 66271 Kleinblittersdorf, Allemagne.

Quelques fautes d'orthographe interprétées comme fautes d'inattention ont été corrigées. Toutes annotations de ma part dans le texte de Mory sont mises entre parenthèses et formatés en italique.

Les carnets sont des documents historiques. Ils permettent entre autre d'évaluer le quotidien des rapports entre les représentants et agents de l'administration coloniale, d'une part, et les populations autochtones, soumises a un système d'exploitation de leur travail, sans avoir le droit d'accès à une formation scolaire.

Je remercie Gertrud « Traudi » Wiehsalla pour sa relecture de la transcription.

Jan Selmer, le 09.01.2016

### Abréviations :

A.B.C. = Compagnie Commerciale et Agricole d'Alimentation du Bas-Congo

A.O.A. = Afrique Orientale Allemande

B.E.A.C. : (Imperial) British East Africa Company

Br. S. : Brigade Sud

C<sup>al</sup> = Caporal

C. K. = Compagnie du Kasai

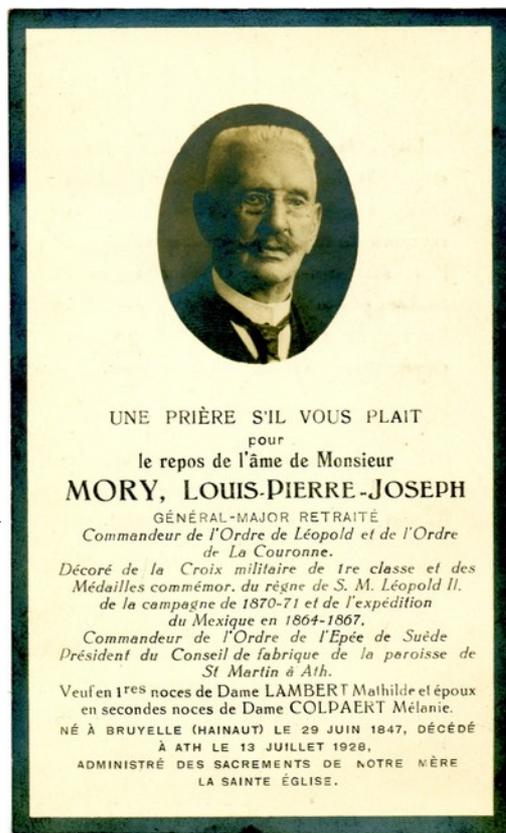
C<sup>re</sup> = Commissaire (de district)

D.A. = Division d'armée

E.M. : État-major

Kin = Kinshasa

Léo = Léopoldville



M.M. : Messageries Maritimes  
S.A. : Secteur administratif  
V.G.G. = Vice-Gouverneur Général

### **Le carnet de route à l'Afrique de l'Est du 30 mars au 1 septembre 1916**

Le 30 mars 1916, durant la campagne d'Afrique de l'Est contre les Allemands, Louis-Pierre Mory se met en route à partir de Marseille avec un détachement d'officiers et de sous-officiers pour rejoindre l'armée de la « Force publique du Congo belge » commandée par le général Tombeur. Après 5 mois de voyage, Mory arrive à Albertville (Kalemie) sur la rive ouest du lac Tanganyika.

Le carnet se termine le 1er septembre 1916 avant la continuation présumée du voyage en direction de Tabora, lieu de la bataille du 19 septembre 1916 contre les forces armées de l'Empire allemand.

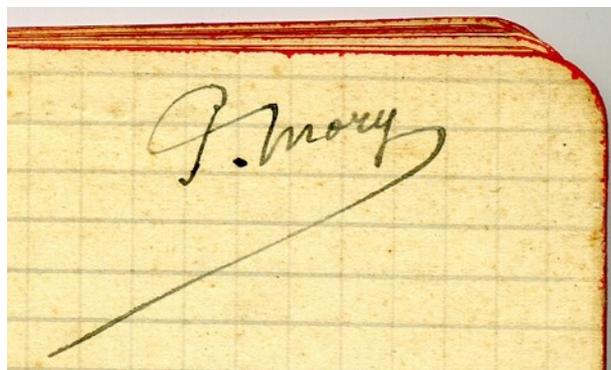
#### **Stations du voyage avec dates d'arrivée :**

30.03.1916 Marseille (départ en bateau)  
05.04.1916 Port Saïd  
06.04.1916 Suez  
10.04.1916 Djibouti  
11.04.1916 Aden  
18.04.1916 Mombasa (arrivée en bateau)  
21.04.1916 Samburu, Voi  
22.04.1916 Nairobi  
07.05.1916 Kisumu (lac Victoria, départ en bateau le 14.05.)  
15.05.1916 Entebbe (départ en bateau le 17.05.)  
18.05.1916 Bukakata (arrivée en bateau)  
01.06.1916 Songa (= Sunga)  
02.06.1916 Mazaka (= Masaka)  
06.06.1916 Kyazanga  
07.06.1916 Lyantonde  
11.06.1916 Mbarara  
15.06.1916 (Ndeza?) (Katinde?)  
17.06.1916 Lutobo (à l'ouest de Rusheniy, en direction Kabale)  
17.06.1916 Kamwesi (à environ 4 km de Tabagwe, Ruanda, en territoire anglais)  
21.06.1916 Katchuamba / la Katchuamba (endroit et rivière en territoire allemand, Ruanda)  
23.06.1916 Kassibou, Boma, fort allemand  
27.06.1916 Njansa - rive N du lac Mohani (= Lac Muhazi, Nyanza?)  
29.06.1916 Kigali  
26.07.1916 Nyavarongo (= Nyabarongo, rivière)  
28.07.1916 Rubengera (lac Kivu)  
31.07.1916 Msaho (dans baie du lac Kivu, départ en bateau le 1.08.)  
02.08.1916 île Kidjwy (= Idjwi)  
03.08.1916 Tscha'Ngugu, station allemande à la bouche du Rusizi dans le lac Kivu (= Bukavu-Lushoze, arrivée en bateau)  
07.08.1916 Nia Kagunda, poste belge à la moyenne Rusizi ; Luvingi (= Luvungi)  
10.08.1916 Usumbura (= Bujumbura, Lac Tanganyika, départ en bateau le 14.08.)  
25.08.1916 Njansa (= Nyanza)

25.08.1916 Kigoma (départ en bateau le 28.08.)

28.08.1916 Mtoa (lac Tongwé, aux abords du lac Tanganyika, au nord-est d'Albertville)

29.08.1916 Albertville (= Kalemie, rive ouest du lac Tanganyika, arrivée en bateau)



30 mars. Départ de Marseille 16 h 30.

Barriat et C<sup>t</sup> Rahier venus au départ.

Bien dîné. Calme.

Coucher à 21 h 30. La mer se gâte.

31 mars.- Très mauvaise mer la nuit.

Ai cependant dormi.

Pas su déjeuner. Mal de mer.

Ai peu mangé ! Oranges.

Passé près la Corse et la Sardaigne.

Beaucoup de malades à bord.

Le soir la mal de mer est de plus en plus mauvaise.

Coucher à 19 h 30

1<sup>er</sup> avril. Très mauvaise mer la nuit.

Réveil à 7<sup>he</sup>. La mer s'est calmée. On est en vue de la Tunisie jusque vers 13 heures.

17 heures passé au N de Pantelleria. Belle île paraissant très accidentée – nombreuses habitations visibles.

L'appétit revenu.

Vu de nombreux navires dont un transport.

Joué au bridge. Bonne après midi. Temps très doux. Un orage a même menacé mais s'est dissipé.

2 avril. Mer merveilleuse. Temps calme et beau. Énormément de navires en mer. Vu un cuirassé français, le « Jeanne d'Arc » et un gros navire hôpital. Avons été convoyé presque toute la journée par un torpilleur anglais (69). Avons passé la nuit devant la Malte. Croisé la nuit une escadrille de 6-7 torpilleurs tous feux éteints !

3 avril. La mer s'est agité la nuit. Nous passons une journée avec vent. Tangage Roulis, tout en est.

Pas malade mais presque.

Vu absolument aucun navire, aucune terre.

Appris torpillage « Portugal » et un navire en méditerranée.

4 avril. Le temps s'est à nouveau calmé. Vu aucun navire jusque 17 heures. Nous remontrons un hollandais ce qui ne réjouit pas précisément le personnel du bord.

Journée agréable.

On annonce l'arrivée a Port Saïd pour le lendemain.

Préparé la correspondance.

5 avril. On se lève tôt. Tous se préparent à aller à terre.

La mer est très calme, le temps très beau. On aperçoit la terre au loin, terres basses, plates.

Les eaux se sont troublées par suite du peu de profondeur et du voisinage du Nil.

À 10 heures on est devant Port Saïd. À 11 heures le bateau est amarré dans le port.

On devra rentrer à bord à 3 h 45 m.

Nous mettons le casque pour la 1ère fois. Ville bien claire. Rues tracées au cordeau. Des magasins et établissements modernes voisinent avec les plus humbles, voire même les plus misérables boutiques.

On est assailli par des colporteurs, guides, cireurs de bottes, entremetteurs de toutes espèces. L'un offre sa sœur, un autre la « danse du ventre avec les femmes toutes nues », un autre des cartes pornographiques.

On est partout exploité. Le billet français perd 10 % ; la livre anglaise elle-même subit une dépréciation.

Fait divers achats : fauteuil, costumes en toile, souliers en toile, moustiquaires de tête et inévitablement des cigarettes.

Rentrée à bord à 3 h 45 m.

Le port est fort animé. Beaucoup de navires. Vu 4 navires français de guerre, dont le Pothuaud, l'Amiral Aube, le Jauréguiberry.

Le port est sillonné par de petites embarcations à moteur, à vapeur et à rames.

Les indigènes paraissent très sales.

Le navire part avec un gros retard dû au sans-gêne des officiers de l'amirauté anglaise qui ont oublié de nous envoyer le permis de départ.

Nous avons cependant un très beau coup d'œil sur le port et le commencement du canal que nous traverserons surtout la nuit.

Camp de réfugiés arméniens.

*(Note verticale au bord extérieur de la page)* Mme. Boissarie. Rêve. Torpillés. « Je coulais. Je coulais ». Le mari : « Eh bien, moi je coulais avec toi ! » Le commissaire du bord : « Fontaine d'amour alors ! »

6 avril. Heureusement le bateau s'est arrêté durant 4 heures la nuit et nous pouvons ainsi voir le canal. Ses abords ont été transformés en un vaste camp cosmopolite où tous les peuples, toutes les races voisinent.

L'occupation anglaise paraît très sérieuse. Des travaux importants ont été exécutés. D'autres sont encore en cours.

Caravanes nombreuses ; nous avons vus nombreux camions automobiles.

Troupes à l'exercice, au bain, au travail. Les baigneurs sont en un costume ultra simple.

Le bateau s'est ensablé dans un des lacs que traverse le canal.

Nous arriverons à Suez vers 1 heure. Le coup d'œil sur la ville est magnifique. Comme cadre c'est beaucoup plus joli que Port Saïd. Ce n'est pas la ville tracée au cordeau cette fois. On distingue très bien à la jumelle la ville ancienne de la ville neuve.

Le quai est bordé par une promenade assez jolie. Les arbres sont maigres cependant.

Il y a cependant des jardinets coquets avec arbres et essences de pays chauds déjà.

Le port paraît important. Beaucoup de navires en rade aussi.

Des 2 côtés de la ville il y a des camps anglais importants.

Nous prenons la porte (arrêt de 2 heures) en pleine rade et nous reprenons notre route vers les 4 heures.

Soirée très calme. Il fait encore frais. Il y a une brise agréable.

On nous promet la chaleur pour demain. Je dors encore avec mon hublot fermé, mais on a de l'air maintenant dans les cabines. Le grand volet est ouvert toute la journée et la nuit.

J'ai fait installer un ventilateur dans ma cabine.

Coucher vers 10 heures.

7 avril. Le calme est revenu à bord. Nous sommes en pleine mer. On voit cependant encore la côte d'Afrique jusque vers 10 heures du matin. On enferme le pont dans des tentes. Cela annonce la chaleur. Vu à bâbord 2 grands transports russes. On amène des Russes à Salonique, paraît-il ! Cela promet un gros effort pour bientôt. Tant mieux. Chacun rentre d'autant plus vite chez lui. Vu 2 navires encore l'après-midi. Le soir on commence à souffrir de la chaleur, surtout dans les cabines qui reçoivent le soleil l'après-midi.

8 avril. Il fait frais le matin. J'allège encore légèrement le costume tout en conservant flanelle, ventrière en laine, chemise de flanelle. Le reste est en toile. Vu les 1ers poissons volants. C'est une désillusion plutôt. Nos pauvres petits goujons en font presque autant.

9 avril. Croisé la nuit plusieurs gros transports et un phare. La température s'élève encore. À bord on ne peut trop se plaindre sauf dans les cabines dont on a fermé les sabords par suite de la mer devenue assez agitée aux approches de Bab-el-Mandeb.

10 avril. Lever tôt. Nuit très chaude. Vois au lever îles de Gebel Zoubour. Arides. Seraient habitées à l'intérieur bien qu'on ne voie aucune trace d'habitants.

Croisé et dépassé de nombreux navires. Nous n'arriverons que tard à Djibouti par suite de retard dû au gros temps.

Vu Moka de loin.

Cotes d'Asie et d'Afrique excessivement arides. Nombreuses îles. Les hauteurs des rives sont vraiment dentelés.

Joli coup d'œil sur l'îlot de Perim. Vu une canonnière et un croiseur auxiliaire. Entendu le canon peu après.

Arrivée à Djibouti à 10 heures. Envahissement du pont par un tas de moricands (?).

On charbonne.

Plongeon des gosses. Leçon de chaul (?) et distribution d'eau de Cologne par le docteur.

De nombreux camarades vont passer la nuit à terre. Je reste à bord et parviens à dormir malgré le charbon, la chaleur et bien que des blancs fassent beaucoup plus de bruit que les noirs.

Camelots.

11 avril. À 6 heures je suis prêt à partir.

Les négrillons ont dormi sur le pont.

Été à la poste.

Reçu par le gouverneur chez lequel j'avais simplement été déposer une carte. Réception fort aimable, très courtoise.

À 8 1/2 h je suis de retour au bateau.

Les gosses grouillant dans l'eau renouvellent leurs exercices de la veille, plongent après les sous qu'on leur jette, etc... etc...

Somali : belle race, fière, intelligente. Au moins les gosses que nous voyons. Les adultes se proclament les rois du désert nous dit-on. Très batailleurs. Ils briseraient une dent chaque fois qu'ils tuent un homme.

Un policier manque rester à bord.

Départ de Djibouti à 10 heures. Nous serons à Aden à 23 heures.

Garnison de tirailleurs annamites à Djibouti.

Rien de particulier durant la traversée. Descendu a terre à 23 heures.

Pris une voiture et promenade aux citernes.

Vue splendide sur le rade ; effet de lune grandiose.

Village misérable ; ni porches ni fenêtres aux maisons ; les habitants couchent au-dehors avec une espèce de lit de camp.

Les citernes sont magnifiques. La lumière de la lune est juste suffisante encore pour voir.

Il pleut tous les 5 ans environs à Aden. C'est la désolation. Il y règne une fièvre spéciale nous dit-on. Nous rentrons à bord à 2 h 30 m.

12 avril. Réveil à 6 h 00. À 7 h 00 je veux descendre à terre pour aller à la poste. Les nègres ne veulent pas m'y conduire parce que je suis seul pour faire le voyage ! J'en suis réduit à remettre une correspondance à l'agent de la compagnie des Messageries Maritimes qui veut bien me charger de la chose.

Je me souviendrai que le seul moyen de forcer un nègre est de posséder les moyens voulus pour le rosser.

La rade est jolie ; très vaste ; entièrement dominée par des rochers élevés dont les anglais ont fortifié les sommets, particulièrement pour battre le rade, proprement dite et son entrée (pleine mer vers le sud). On découvre plusieurs massifs bétonnés pour artillerie à éclipse probablement. On voit cependant quelques pièces sur affût à roues.

De nombreuses casernes sont visibles, mais je n'y ai pas vu de troupes.

Quitté Aden vers 9 h 30 m.

Rien de spécial pendant la traversée.

13 avril. Nous longeons la côte et doublons vers 18 heures le Cap Guardafuy auprès duquel certains prétendent avoir vu un village Somali.

Beau coucher de soleil.

Chaleur très vive ; il n'y a pas d'air ; je reste sur le pont jusque 2 h 30.

Vu vers minuit une toute petite barque à voile en mer.

14 avril. La température est plus élevée encore. Il n'y a pas de brise.

31° a l'ombre à 14 heures.

La température reste très élevée jusqu'au soir et même la nuit. Je reste sur le pont jusque 2 h 30.

À minuit nous croisons un bâtiment qui échange avec nous de nombreux signaux par héliographie(!).

15 avril. Levé assez tôt.

Il fait de plus en plus chaud. 34° à l'ombre depuis 11 heures du matin.

Nous arriverons à Mombassa le 17 dans la nuit. Il reste à midi 720 miles à faire.

Le thermomètre monte à 37° à l'ombre l'après-midi ; cela se termine le soir par une pluie très violente qui nous ramène la fraîcheur et la brise.

16 avril. Nous passerons la ligne vers quatorze heures ! Il n'y aura pas de baptême. On en avait pas trop parlé et puis on exigeait des preuves authentifiées de ceux qui prétendaient l'avoir passé déjà.

La température reste très agréable. Le soir les camarades français offrent le coup de l'étrier. Quelques mots gentils, mais de grande banalité du capitaine Boissarie.

Après le dîner nous réciproquons. Pour la 1ère fois de ma vie je parle au public devant un auditoire assez spécial : tous français !

Je ne m'en tire pas trop mal.

Nous passons une heure agréable gâtée cependant par la trop grande trivialité du docteur à l'égard de tous et de madame Boissarie plus spécialement. Je présente à celle-ci des excuses.

17 avril. Le bateau a pris du retard. Nous n'arriverons devant Mombassa qu'à la nuit et ne pénétrerons dans le port le lendemain matin.

Journée très calme ; la température s'élève à nouveau.

Tout le monde est impatient de voir la terre.

18 avril. Tous se lèvent tôt ; on voit la terre.

La côte est assez basse. Il y a enfin de la végétation.

A mesure que nous approchons du port de Kilindini - rade intérieure – les terres se précisent. Cela rappelle la vallée de la Meuse. Rive assez basse (3 à 4 mètres) et à quelques centaines de mètres en arrière des collines peu élevées.

La végétation est riche et variée. Cocotiers, palmiers, bougainvilliers (en formant qu'une fleur), baobabs géants, tamariniers, camélias, bananiers, etc. ...

Quelques vestiges de vieilles fortifications portugaises.

Coup d'œil riant et enchanteur sur l'agglomération de Kilindini.

À 8 heures nous sommes dans le port. Les agents de M.M. et de British E.A.C. montent à bord.

Le débarquement sera fort lent. Il y a de nombreuses formalités.

À 10 heures je descends avec de Buyl et l'agent des M.M. En vue de hâter le débarquement nous allons à l'amirauté demander des allèges supplémentaires. C'est en réalité le B.E.A.C. qui est en défaut et qui fournit bientôt le nécessaire.

L'après-midi été à Mombassa. (à la douane, aux passeports et à la poste).

Décidément nous sommes ici aux pays des rêves. La chaleur est assez forte, mais aussi longtemps qu'on marche, je n'en souffre pas trop. A l'arrêt la transpiration ruisselle de ma tête.

Les effets sont entièrement humectés de transpiration. Les grandes artères sont très jolies.

Bordées d'une végétation luxuriante. Belles habitations et bâtiments.

Modes de locomotion des plus divers. Autos, trolleys (petite voiture s/rails, à traction humaine), pousse-pousse à même traction ; les voitures pour marchandises sont tirées par 4-5 hommes qui chantent plaintivement.

Je rentre très fatigué.

L'hôtel est intéressant. Grande variété d'hôtes : anglais, boers, belges. À part le patron et le cavier tout le personnel est nègre et parle un peu d'anglais.

Nous ferons connaissance avec les moustiquaires, pas encore avec les moustiques.

Le soir pluie diluvienne. Il fait aussitôt plus frais. Bonne soirée.

19 avril. Dès 6 heures on nous apporte une tasse de thé dans notre chambre !

Le boy noir ne déclenche pas de la porte pour amener l'une ou l'autre chose.

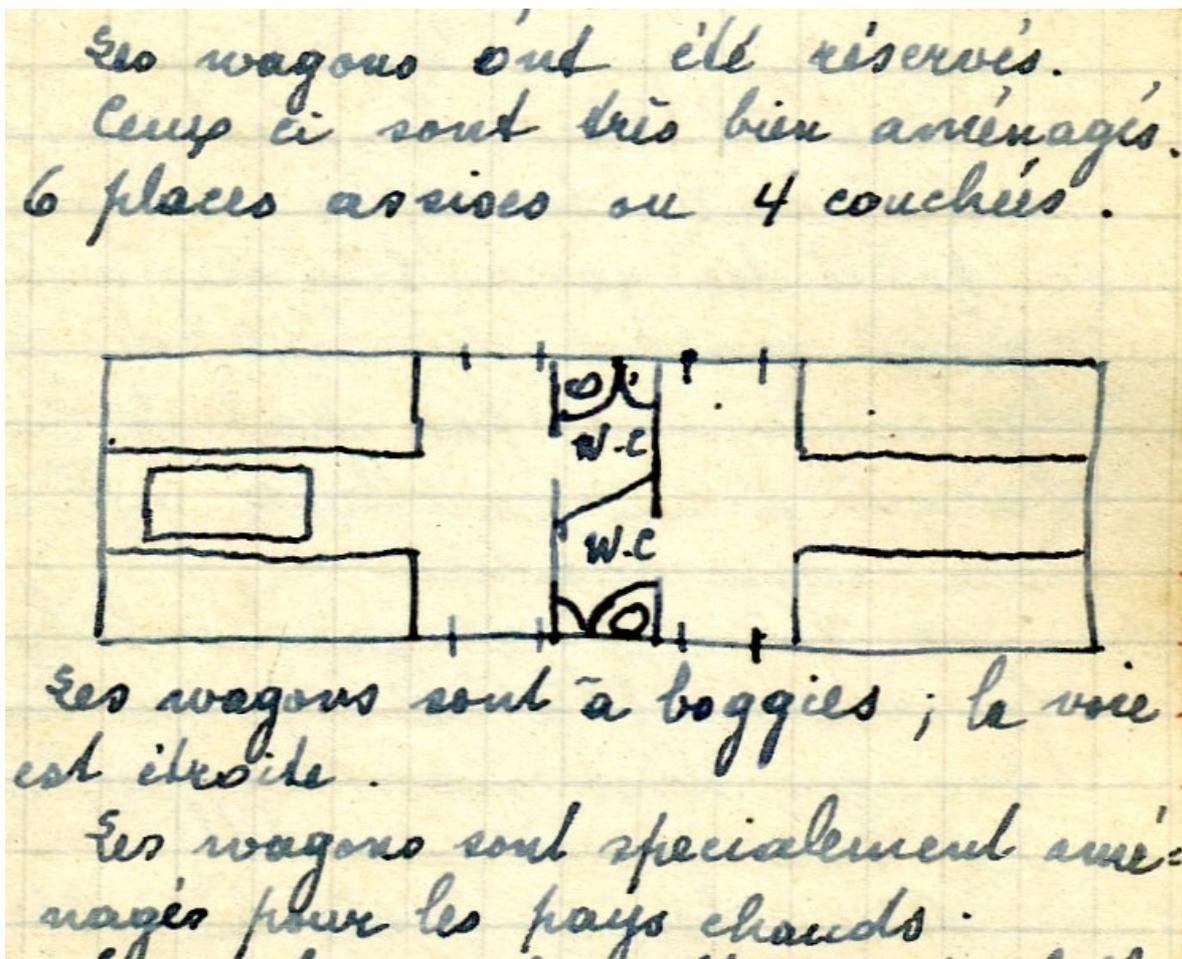
Je puis enfin faire laver mon linge.  
Fait visite au C<sup>t</sup> de la place qui est absent. Dépose ma carte.  
L'après midi acquies une malle.  
Visite au village nègre. Très intéressante.  
Population excessivement mélangée. Nombreux juifs. Indous. Noirs du pays.  
Boutiques nombreuses pour indigènes. Les femmes se cachent dès qu'approche un européen.  
Elles fuient littéralement. Et cependant elles sont entièrement drapées dans de grands voiles de couleurs sombre ou bien claire. En général pas de choses criardes.  
Cette population a des mœurs et à part quelques exceptions elle cache ses appendices.  
Au village presque tous les enfants courent entièrement nus.  
Goûté du lait de coco. Très rafraîchissant.  
Assisté a une marche nègre. Chose curieuse il n'y a que quelques femmes fort rares qui s'y rendent et presque toutes vieilles.  
On ne distingue guère du reste les jeunes des vieilles sauf si celles-ci ont des cheveux blancs.  
Leur démarche est généralement gracieuse. Assisté à de nombreuses chasse aux poux. Nous avons déjà vu pareilles scènes chez nous.  
En fait de scène, nous avons assisté le matin à une dispute entre hommes et femmes noires. Très amusant. Mais pas d'indécences. Rien que des mots que nous ignorons il est vrai. Mais gestes nombreux et fort gracieux de ces dames.  
Suis enchanté de ma journée bien que je rentre complètement trempé de cette petite excursion.

Contrairement a Port Saïd et Aden on n'est nullement ennuyé par les guides et commissionnaires. On peut circuler en toute liberté partout sans être importuné.

20 avril. Consacré la matinée aux bagages et aux derniers achats. Fait l'après midi le tour de de l'île en auto. Contrairement a mes craintes le chauffeur nous conduit absolument partout par les plus petits chemins où jamais chez nous on ne verrait une auto.  
Belle végétation.  
Au port de Mombassa nous voyons un navire échouer.  
Écrit quelques cartes.

21 avril. Départ de Mombassa. Réunion à la gare à 8 heures. Départ à 9 h 10.  
Trouvé enfin une grammaire swahilie en français.  
Le service est très bien organisé par la B.E.A.  
Les bagages ont été amenés à la gare et enregistrés sans que nous ayons à nous en occuper. On nous remet tickets, coupons de bagage, billets pour repas à prendre en cours de route, etc. ...  
Les wagons ont été réservés.  
Ceux-ci sont très bien aménagés. 6 places assises ou 4 couchées.

Les wagons sont à boggies ; la voie est étroite.  
Les wagons sont spécialement aménagés pour les pays chauds.  
La sortie de la ville et de l'île sont très intéressants.  
Après cela nous gravissons des pentes assez fortes et nous débouchons en un pays ressemblant beaucoup aux contrées de notre Campine. La végétation y est un peu plus riche. Ses mouvements de terrain sont plus prononcés. Mais c'est la même dévastation, le même désert.  
Nous ne voyons que peu de gibier : 3 antilopes très petites.  
Vers le soir nous arrivons dans un pays plus accidenté. De grosses collines se découvrent à l'horizon. Malheureusement la nuit tombe.



Déjeuné en route à Samburu. Très pittoresque. Un humble chaumière, mais l'alimentation est mieux qu'à Mombassa.

Dîné à Voi. Ici c'est un vrai restaurant. Le repas est très bon.

Aspect de gares très original : indigènes vendant du lait, des fruits. Y consomme pas mal de bananes ce qui a une excellente influence sur mon intestin.

À Voi camarades belges !

Parviennent à m'imposer un étranger dans mon compartiment. Ils s'en souviendront !

Bien dormi. Mais la nuit est réellement froide déjà. On se croirait guère sous l'équateur !

22 avril. Réveillé de grand matin. Nous avons toujours le même paysage qu'à la tombée de la nuit la veille. Cela ressemble assez à notre Ardenne. Mais les mouvements de terrain sauf quelques massifs importants et escarpés sont plus larges.

La voie décrit de larges lacets et parfois on croit littéralement revenir sur ses pas.

Nous commençons à voir du gros gibier : antilopes en troupes variant depuis le simple couple jusqu'à plusieurs centaines de têtes, zèbres, buffles, autruches, pintades (?), quelques girafes.

Personnellement je n'ai pas vu de girafes.

Vu aussi un véritable nuage de sauterelles peu avant notre arrivée à Nairobi. Elles ont de la grandeur du petit doigt, d'un jaune clair, en nuage dense et épais dont le passage demande plusieurs minutes. Quelle triste aubaine pour les villages et les misérables cultures de ces pauvres nègres. Il ne doit pas en rester grand-chose après une telle visite.

Notre impression à tous est qu'il faut avoir vu tout cela pour y croire. Troupes, nuages de sauterelles tout cela nous aurait paru bien invraisemblable dans un récit ou écrit. À part cela nous

ne nous trouvons pas trop dépaysés. À mesure que nous nous enfonçons dans un territoire africain, nous nous élevons et la température fraîchit. Il fait même bon et personne ne se plaint plus de la chaleur.

Les villages sont rares et misérables. Mais malgré cela ils sont propres et j'ai bonne impression des indigènes.

Il y en a qui gardent la voie conjointement avec des troupes indoues. D'autres se livrent à des travaux d'entretien de la voie.

Certains gardent la voie armés d'un arc et de flèches.

L'indigène est beaucoup plus noir qu'à Mombassa. On commence à voir des tatouages.

Excellent voyage somme toute dont nous sommes tous enchantés. Nous allons d'étonnement en étonnement, de ravissement en ravissement.

Le personnel de la voie est surtout composé de demi-noirs : arabes, indous ? Je l'ignore encore.

À 12 1/2 h. nous arrivons à Nairobi où nous serons arrêtés quelques jours.

Notre campement n'est pas arrivé encore et de plus il n'y a pas de place sur le bateau du lac Victoria.

Cela donne satisfaction aux uns, mécontente les autres. Les off<sup>ers</sup> n'ont plus un sou ! Comme toujours ils ont tout dépensé aussitôt reçu leurs roupies. Certains n'avaient même pas attendu de les recevoir !

Je suis installé dans le Norfolk hotel.

Nairobi est un gros centre. Situé à plus de 5000 pieds au-dessus de la mer le climat y est très supportable. Cela paraît très singulier cette grosse agglomération alors qu'à une mile nous voyons encore des buffles et des antilopes.

Le coup d'œil d'ensemble est meilleur qu'à Mombassa. La ville du reste est plus moderne : gros hôtels, grands magasins, grandes artères.

Cela rappelle beaucoup une cité de villégiature en Europe.

Il n'y a plus de trolleys. Mais il y a les pousse-pousse plus nombreux et plus élégants qu'à Mombassa.

L'Hôtel est fort bien. En dehors de la ville, il y a beaucoup d'airs. Il faut l'intervention de l'agent de la B.E.A. pour avoir une meilleure installation que celle que nous avait réservée la patronne. Somme toute nous ne pouvons pas nous plaindre : bien qu'au centre de l'Afrique nous sommes aussi bien qu'en beaucoup d'endroits en Europe.

La végétation à Nairobi n'est pas du tout celle de l'équateur. Elle me rappelle plus celle de l'Europe que de celle que je m'attendais à voir.

Le soir il fait très frais. La nuit certains camarades ont même eu froid. J'ai bien supporté couvertures de mon lit.

23 avril. En me réveillant à 6 heures je ne me doute pas que nous sommes le jour de Pâques.

C'est le nègre qui me l'apprend en m'apportant mon thé matinal !

Pris un excellent bain. Et dire qu'à Namur il y a cinq ans il n'y avait pas moyen de prendre un bain à l'hôtel. Et ici on le prend à l'œil dans une salle fort bien aménagée et très propre.

Je traîne beaucoup en m'habillant et je parviens à descendre à 9 1/2 h<sup>s</sup> seulement.

Je n'ose évidemment pas, le jour de Pâques, aller déposer une carte chez le général gouverneur de Nairobi.

Fait une promenade dans le quartier commerçant, juifs, arméniens, indous, etc. ...

Achat d'un polo saumon par un nègre. Scène amusante.

Promenade interrompue par la pluie. Pas sorti le soir.

24 avril. Fait visite le matin au gouverneur que nous ne trouvons pas chez lui. Belle promenade qui me rappelle les environs du plateau de Cointe. Le gouverneur me renverra une carte le soir. L'après midi fait le tour de la ville en auto. Vu les diverses installations : hôpitaux, G.Q.G., prison des prisonniers blancs allemands, etc. Tout autour de la ville on ne trouve que la flore européenne.

Rentré à l'hôtel à 16 heures. Je ne suis plus sorti.

25 avril. Consacré la matinée à la correspondance. Écrit à Julia, Moons (?), majors Moulin et de Callataÿ.

Employé de la B.E.A. croit que nous ne partirons pas de Nairobi avant samedi. Nous ne nous arrêterons pas à Kisumu et nous embarquerons directement à bord du vapeur.

26 avril. Rien de spécial. Promenade en ville.

27 avril. idem.

28 avril. On commence à s'ennuyer à Nairobi.

Les finances commencent elles aussi à diminuer et ce n'est pas dans un voyage d'agrément que nous nous sommes engagés.

L'agent de la B.E.A. désespère du reste de nous faire patienter encore.

29 avril. Je me décide enfin à aller passer un jour à Clairmont House. guinguette. restaurant aux environs de Nairobi où quelques camarades se sont réfugiés pour faire passer le temps et pour chasser.

Arrivé vers midi. Très joli pays. La forêt que nous traversons ne fait pas plus penser à l'Afrique que tout ce que nous avons vu jusqu'à présent. Le taillis est un peu plus épais mais c'est tout.

Été à la pêche et pris une grosse anguille. C'est le 2<sup>e</sup> poisson que je prends de ma vie ! C'est un plaisir pour moi.

Assisté à une scène délicieuse. Pendant que nous péchons des enfants noirs viennent chercher de l'eau à la rivière. Nous voyant ils n'osent approcher. On dirait que nous sommes le diable pour eux.

Je leur lance quelques sous et ils finissent par approcher, mais à chaque pas que nous faisons vers eux ils reculent de dix !

Enfin John v. d. Burch les amadoue tout à fait en faisant quelques tours de passe-passe. Il aurait fallu voir leurs grands yeux blancs, leurs dents blanches, les rires fuser.

Au coup nous ne savons plus nous en débarrasser et il faut que John fasse sortir un oiseau de son nez les effraye tant et si bien qu'ils... courent encore.

Quelles histoires ils auront dû raconter en rentrant au village !

Ce que le blanc aura fait l'objet des conversations de la famille !

Excellent souper.

Non moins bonne nuit.

Nous sommes au moins à la campagne ici. On respire et on vit.

30 avril. La plupart des copains partent de grand matin pour une battue à Blauw (Blue) Post. Je reste avec Pitou.

On nous a signalé que les Kikouyou devaient danser un 'n goma dans les environs à 11 heures.

Nous nous mettons en route et tombons sur un groupe de danseurs procédant à leur toilette dans une mare infecte.

Ils ne se dérangent nullement pour nous et font comme si nous n'y étions pas. – Grands lavages.

On se rase les poils du corps – Enduits divers, colorants qui sont ensuite lignés et striés.  
L'enduit le plus en vogue est et à base d'huile de ricin et de terre rouge, la plus commune ici.  
Cela n'embaume pas.

L'heure avançant et ne voyant pas ces fiers guerriers pressés d'aller au 'n goma nous rentrons déjeuner.

Nous apprenons que la fête ne doit avoir lieu que l'après midi.

Nous trouvons enfin les danseurs qui ne se cachent nullement.

Cela na guère intéressé les blancs, car nous sommes seuls à assister à la cérémonie.

Danses intéressantes ; pas très élégantes. Les danseurs sont presque nus. Certains dansent en groupe, d'autres isolément.

Les jeunes filles et les femmes acclament les meilleurs danseurs qu'elles poursuivent en courant dans le cercle. Elles sont fort souples, très élégantes, mais pas belles dans leurs horribles vêtements en peau enduite d'huile de ricin. Elles sont entièrement couvertes cependant et très pudiques ; dès qu'on les approche elles rajustent leurs vêtements.

Danses de jeunes gamines.

J'aurais été heureux d'avoir l'explication de ces allégories, mais aucun blanc ne peut me le fournir : cela ne les intéresse pas dirait-on.

Terminé la soirée à la pêche. Une anguille manque briser ma ligne, mais je la rate.

1<sup>er</sup> mai. – Rentré à Nairobi.

On ignore tjrs la date probable de notre départ.

Mon détachement fond : 3 off. et un s/officier partent pour Rutshuru et Bukakata.

2 s/off. sont à l'hôpital avec la dysenterie ; un troisième est malade de dysenterie.

A part cela rien de particulier.

2 mai. On nous annonce – enfin – que nous quitterons probablement Nairobi le 4 – j'en suis pour ma part bien heureux ainsi que tous les autres.

Rédigé mon rapport l'après midi. Dîné le soir avec madame Rouie, française établie depuis 10 ans à Nairobi. Excellente soirée qui modifie un peu nos idées.

3 mai. Pas de confirmation de notre départ. Cela devient lassant décidément.

Rencontré un père français qui nous invite à aller voir la mission française voisine à Nairobi.

4 mai. La date de notre départ est actuellement fixée au 6 mai.

Nous ne pourrons pas aller à la mission française.

J'ai la diarrhée.

5 mai. Toujours pas de nouvelles du général Tombeur ; notre départ est toujours fixé au 6 mai.

Fait encore quelques achats : cigarettes, allumettes, bougies, etc.

6 mai. Enfin nous partons.

Démarches nombreuses et vexantes pour obtenir une avance de 20 roupies par sous-officier !

Quelle organisation de voyage !

À 14 h 30 le train part.

Le pays traversé est tout différent de celui que nous avons vu de Mombassa à Nairobi.

Pays très habité ; assez bien de plantations européennes ; beaucoup plus accidenté. Nous en voyons aucun gibier mais beaucoup de troupeaux.

Dînons à (...)

7 mai. Ma diarrhée est coupée.

Vu une seule antilope.

Assez mal dormi.

Le pays est moins habité, très accidenté. Mais rien d'exagéré cependant. Filets d'eau qui doivent se transformer en torrents lors des grandes pluies.

Nous n'avons pas souffert de froid la nuit.

Arrivé à Kisumu avec un gros retard (12 h au lieu de 9 h 30).

Nous ne pourrons prendre le bateau ce jour-là et devons attendre à Kisumu jusqu'au 16 mai, le prochain bateau !

Il fait beaucoup plus chaud qu'à Nairobi. Le soleil tape ferme.

Nous nous installons au bungalow de la gare. Pas très chic, mais c'est l'Afrique, ne l'oublions pas !

8 mai. Passé la journée à examiner le campement et les vivres qu'on nous remet.

Reçu enfin une avance sur traitement (150 R<sup>s</sup> par officier, 50 par s/officier).

Été à la pêche dans le lac. Il y a énormément de poisson.

9 mai. Été chez le C<sup>t</sup> de la place et à l'amirauté.

Aimablement reçu par le premier ; grossièrement par l'amirauté ; nos munitions attendront !

Nous serons reçus au cercle de Kisumu.

10 mai. Je suis invité à dîner chez le major anglais commandant la place. C'est un officier très gentil, parlant correctement le français. Il a séjourné longtemps dans l'Uganda et eu de fréquentes relations avec les belges du Kivu.

Dîner très gentil et très calme. Un autre officier anglais ayant combattu à Ypres, parlant également un peu le français partage notre table.

11 mai. Rien de particulier.

Été à l'hôpital des nègres où je vais chercher de la pommade anti-eczémateuse. Mon pied me fait assez bien souffrir par suite d'un petit furoncle.

12 mai. Le cap<sup>ne</sup> belge de Selliers qui est à Entebbe vient à Kisumu et passe une bonne partie de la journée avec nous.

Je partirai le 14 par le « Clement Hill » pour Entebbe où je rattraperai l'Usoga allant à Bukakata. Côte met son boy à la porte (pot de chambre).

13 mai. Été dire au revoir au C<sup>t</sup> de la place que je ne rencontre pas chez lui.

Été passer une heure au cercle. Reçu la 1<sup>e</sup> lettre de ma femme adressée à Marseille.

14 mai. Je m'embarque à 10 heures sur le « Clement Hill ». C'est un fort bon petit navire filant 8 à 9 nœuds et confortablement installé. À beaucoup de points de vue il est plus moderne que notre vieux Yarra.

Fort bien déjeuné.

Nous quittons Kisumu à 13 h 00 m. Le coup d'œil de la ville vue du lac, est réellement merveilleuse. Fond de montagnes sombres, élevas sur laquelle se prépare un gros orage. À l'avant-plan les collines de la ville, très claires, sur lesquelles s'élagent (?) les constructions nombreuses. À terre on ne peut aussi bien se rendre compte de l'importance de la localité.

Les berges de la rive N sont très bien peuplées : huttes et agglomérations nombreuses, troupeaux.

La rive Sud est beaucoup plus aride, plus abrupte. On ne découvrira pas de végétation. Hauteurs escarpées que l'on apercevait au loin, de Kisumu.

À mesure que nous avançons on aperçoit quelques huttes fort rares sur la rive Sud. La rive N reste aussi habitée.

Les hauteurs affectent surtout la forme de cratères volcaniques depuis les très petits jusqu'aux massifs imposants. Ces hauteurs sont découpées ainsi que de la dentelle.

Magnifique coucher de soleil. Arc-en-ciel. Les hauteurs sont merveilleusement éclairées.

Véritable décor de féerie.

À 6 heures le bateau s'arrête pour la nuit. Nous ne repartirons qu'à 5 heures le lendemain matin. Après le souper j'attrape une forte indigestion. Est-ce le dîner, trop gras ? Est-ce un stout que je ne digère pas après un whisky ? Où est-ce simplement le mouvement du bateau ancré et roulant sur ses vagues ???

Au moment où je vais me coucher on me dit que dans les parages on craint une attaque de la part de partis légers allemands qui pourraient attaquer le navire la nuit. Cela ne m'empêche pas de fort bien dormir.

15 mai. Je me réveille alors que le bateau est déjà en route.

Je bats un beurre pour aller à la chambre de bain.

En arrivant sur le pont je crois percevoir une vapeur en vue, très loin. Mais à bâbord il y a des amas de fumées analogues.

Un major anglais qui voyage avec nous a tout fait de m'expliquer la chose : Ce sont des essaims de mouches, insectes formant à l'horizon de véritables nuages, les uns noirs comme l'encre, les autres du brun des brouillards de Londres.

Nous longerons pendant toute la journée des îles du lac. Les unes surtout à l'est du lac sont absolument dénudées, rocailleuses, émergeant à pic. À mesure qu'on avance la verdure et la végétation s'enrichissent.

Mais toutes les îles sont actuellement inhabitées. Elles ont été abandonnées par ordre de l'autorité anglaise par suite des ravages que la mouche tsé-tsé faisait dans une population jadis très nombreuse. Aujourd'hui c'est le désert.

Nous arrivons à Entebbe à 17 h 30. De la rade l'aspect est quelconque. On ne découvre pour ainsi dire pas la ville.

Mais aussitôt débarqué on est frappé par le bel aspect de tout, l'ordre, la propreté.

Des soldats rendent correctement les honneurs avec un sérieux très grand.

Les avenues sont bien nombreuses, nous gravissons une petite cote et arrivons ainsi à l'avenue bordée par les habitations des officiers.

Entebbe constitue la capitale administrative et officielle de cette province de l'Uganda. Kampala, qui se trouve un peu plus au Nord en est la capitale commerciale. L'Uganda est un des grands marchés cotonniers de l'Afrique.

À Entebbe il y a des plantations de caoutchouc.

L'habitation que le camarade de Selliers partage avec un officier anglais est fort agréable. Places spacieuses et très fraîches. Verandah entièrement enfermée sous de la toile métallique pour en interdire l'accès de moustiques. Je passe la nuit sur le lit de camp. C'est un peu dur, mais je dors fort bien quand même.

Nous n'étions pas attendus et dînons tard. Mais nous sommes récompensés, car le cuisinier de de Selliers s'est surpassé. Boulettes avec haricots frais ; bifsteacks délicieux et enfin, oh surprise, des crêpes délicieuses. Décidément les boys cuisiniers savent quand ils le veulent travailler aussi finement que les meilleurs cuisiniers d'Europe.

Les fruits sont non moins bons !

Papayes rappelant un peu notre melon, mais avec un goût beaucoup plus fin, mangues et mandarines. Tout cela est tout simplement délicieux.  
Nous passons la soirée à nous rappeler quelques souvenirs du front, de Rouen, etc. ...

16 mai. Je me lève tôt. Du reste de Selliers doit se trouver à 8 h 1/2 au bureau de l'E.M. anglais. Je vais faire quelques courses en ville. Plus je vois les colonies anglaises et plus j'admire la façon dont les Anglais ont aménagé leurs centres importants. Les habitations sont rarement à plus d'un étage. Toutes ont des grandes terrasses. Les dehors ont beaucoup de cachet, beaucoup d'élégance. Toutes les habitations sont entourées de jardins ravissants rappelant beaucoup la vieille Europe et tout particulièrement Cannes me dit de Selliers. On ne s'imagine la variété des fleurs que l'on rencontre dans ces jardins, la richesse des coloris. Ce qui m'a le plus frappé depuis mon arrivée en Afrique, c'est le grand nombre de roses que l'on rencontre ici. Et elles n'ont rien à envier à leurs sœurs d'Europe. On en voit partout même dans les jardins les plus humbles. Les routes et chemins sont particulièrement bien entretenus. Larges, bordés d'arbres qui ne qui ne protègent cependant guère contre les rayons du soleil. Le coup d'œil sur le lac est des plus beaux vu de la maison. Un peu plus à l'intérieur on découvre le lac de 3 cotés différents. Entebbe est construit dans une presqu'île. La veille au soir nous avons appris que les troupes belges étaient entrées à Kigali. C'est pour nos armes un beau succès stratégique ! Espérons qu'il se poursuivra. L'après midi je vais faire visite au colonel qui commande les troupes du lac. Il me reçoit fort aimablement. Je l'entretiens de la difficulté actuelle des transports et lui demande qu'ils soient hâtés (?) à l'avenir. Il me promet que le nécessaire sera fait dans ce but. Fait encore quelques courses. C'est le dernier point important que nous rencontrerons d'ici longtemps et il faut en profiter : cigarettes, papier, etc. ...  
Passé une très agréable soirée au club d'Entebbe où je rencontre pas mal d'anglais parlant fort bien le français. Que doivent-ils dire lorsque parfois ils nous entendent !

17 mai. Préparatifs de départ, fait les dernières emplettes dont 1500 cigarettes et pas mal de tabac de pipe ! Espérons que cette fois plus rien ne manquera. À 22 h je monte à bord du « Nyanza ». Mon lit se trouvant sur « l'Usoga » qui transporte les autres camarades, de Selliers fait l'après midi une démarche et on me montera un lit sur le pont. En arrivant à bord le steward nous dit que le lit est dressé dans la chambre du capitaine !! Et en effet une banquette a été aménagée en couchette. Vers les 11 heures je me couche n'ayant pas vu le capitaine qui, voyant que j'ignore l'anglais, me fait le geste qu'il me f... à la porte. Le lit avait été préparé pour un colonel anglais et depuis une heure je le chauffais. Je grogne bien un peu, mais j'abandonne cependant sans trop de regret cette cabine où je me sentais mal à l'aise. J'étais bien décidé à rester éveillé sur le pont, mais un officier de bord appelle le steward et me fait donner un lit un lit de camp sur le fond. Cette fois je m'endors pour tout de bon jusqu'au moment où je serais réveillé par les nègres qui nettoient le pont à grandes eaux.

18 mai. Le bateau est déjà en route depuis une heure. Nous arrivons très tôt à Bukakata. Pourvu que je n'y attende pas trop longtemps l'Usoga qui est d'abord allé à St Gobé sanjo Bay (?). Les officiers anglais à bord me témoignent beaucoup de sympathie, mais aucun ne connaît le français malheureusement pour moi.

Le capitaine du bord, qui ignore le français, ne veut pas comprendre les explications que je lui fournis au sujet de l'incident de la veille du soir.

Mangé un morceau de jambon délicieux au déjeuner du matin. Tout le jambon est venu à table et l'officier anglais qui le découpe est tout fier de son œuvre et de la pièce qui paraît à leur table. Nous arrivons en vue de Bukakata à 10 heures. À 11 heures je débarque.

Je retrouve à Bukakata de Buyl et l'un de ses adjoints qui ont dû rebrousser chemin la route étant trop mauvaise. Ils iront par Kampala et le lac Albert. Édouard route moins fréquentée et donc meilleure.

Avec de Buyl et M<sup>r</sup> Corbeel notre agent à Mazaka.

Nous allons ensemble à bord et nous pouvons enfin expliquer au capitaine l'incident de la nuit précédente. Le capitaine s'était du reste déjà montré très gentil à mon égard en m'aidant à descendre de son bord alors que la descente est assez difficile.

L'Usoga n'étant pas arrivé je me trouve absolument seul en un coin perdu de l'Afrique, car Bukakata, construit au bord du lac comprend deux hangars, quelques habitations pour Hindous (cinq ou six) et aussi une trentaine de huttes d'indigènes.

Inutile de dire qu'il ne faut pas songer à aller à l'hôtel.

de Buyl et Corbeel qui reprennent à 13 heures le bateau qui m'a amené ont l'obligeance de m'inviter à leur table. Déjeuner peu compliqué mais qui me goûte beaucoup.

Des indigènes viennent nous vendre des œufs et un panier que j'achète le tout pour 40 cents (l'œuf ne peut se vendre plus de 2 cents). Je me trouve dès lors à la tête de onze œufs, d'une boîte de gruau d'avoine et d'un peu de cocos (cactus?).

Corbeel qui craint que l'Usoga n'arrive pas avant plusieurs jours me laisse en plus quelques objets de sa batterie de cuisine ; de Buyl me donne des conserves : sardines, lait, saucisses. J'oublie de mentionner que Corbeel me laisse son lit, son boy, une table avec nappe ! et une caisse pour servir de chaise.

Car j'ai oublié de dire que je n'ai avec moi que mes petits bagages le reste étant à bord de l'Usoga !

J'aurais été propre en arrivant ici sans rien du tout pour loger et me nourrir.

La bonne étoile me poursuit décidément.

Un camarade que je crois être de Buyl a en outre oublié sa paire de jumelles ce qui est plutôt encombrant.

À partir de 13 heures je reste seul sous ma petite hutte ouverte à tous les vents. 4 boys sont avec moi dont 2 que j'ai amenés pour v. d. Burch.

Et dire que j'ignore à la fois et l'anglais (voir nuit précédente) et le swahilie.

Aussi suis-je propre quand le cuisinier vient me demander ce que je mangerai le soir.

Heureusement je n'ai pas grand-chose à lui présenter. Je mangerai du riz et peut être des œufs.

J'assiste l'après midi à une pêche indigène. Ils ont été mouiller leurs filets (ou plutôt leurs nasses) à une couple de centaines de mètres de la berge puis reviennent et ramènent leur filet à la terre. Ils paraissent heureux du résultat de leur pêche, car ils ne recommencent pas une deuxième fois.

À la soirée un indigène vient me vendre une poule pour 25 cents. Elle n'est pas bien grande la poule, mais il y aura bien à manger pour deux demain midi.

À 17 h 1/2 il n'y a toujours pas d'Usoga en vue. Le lac est absolument vide de bateaux.

À 18 heures un indigène vient me présenter un beau poisson pour 10 cents. Celui-ci, avec un plat de curry constitue mon repas de soir.

Je dîne à 19 heures. Une pluie de moustiques s'abat sur ma lampe (récente acquisition) et sur ma table. Mais cela ne me dérange pas beaucoup.

J'assiste à un lever de lune grandiose. Effets de lumière merveilleux. Je crois d'abord à un incendie prenant des proportions fantastiques. Mais bientôt la lune surgit des flots, et alors le spectacle est vraiment féerique.

Je m'endors dès 8 heures, absolument seul blanc au bord du lac entouré de 4 noirs qui blagueront, blagueront une bonne partie de la nuit.

19 mai. Je me réveille sur le coup de 6 heures et en me dressant j'aperçois l'Usoga près de la rive.

Il fait horriblement froid et comme les préparatifs d'atterrissage prendront encore pas mal de temps je me recolle dans le pieu où on m'apporte le thé.

À 7 heures je me lève, m'habille et déjeune à mon aise et à 8 heures je suis au ponton. Je reconnais les divers camarades qui m'ont accompagné et circulent sur le pont.

À 9 heures la 1<sup>e</sup> barque accoste. Je mets rapidement les camarades au courant de la situation – 8 à 10 jours de séjour à Bukakata. – manque de nourriture, etc. ...

On tirera son plan !!

John prend la direction de la cuisine et nous promet malgré tout de succulents déjeuners.

À midi le camp est dressé et à 13 heures nous prenons notre 1<sup>er</sup> repas à terre.

Mon poulet en fait tous les frais avec des croquettes aux sardines !

Le camp a un aspect des plus pittoresques. Il y a 30 tentes plantées un peu à la diable, dans tous les sens. La mienne est tout à fait à l'extrémité.

Il y a eu de nombreux vols dans le détachement depuis Kisumu : on a dérobé plus de 150 roupies aux officiers. Cette persistance de vols porte à croire que le voleur est parmi nous. Il y aura des mesures à prendre.

L'après midi et la soirée se passent à améliorer notre petit campement.

Des indigènes nous apportent des œufs et du lait et nous mangeons ma foi fort bien étant donné nos faibles moyens.

20 mai. Les chasseurs se mettent en route, mais malgré leurs efforts ne rapportent guère du gibier. La région est aussi pauvre en gibier qu'en produits tel que lait, œufs, etc. ...

Les noirs nous apportent cependant et cela de fort loin bien souvent quelques bouteilles de lait qu'ils ont préalablement fumées. Cela donne au lait un petit goût qui n'est pas mauvais.

Le soir nous avons une friture de petits poissons que nous procurent les indigènes venus à la pêche aux abords du camp.

Les nuits sont fort bonnes sous la tente et je me sens plus rassuré dans mon lit qu'au bungalow de la gare de Kisumu où bien des nôtres ont été mangés par les puces. Je m'en suis pas aperçu pour ma part. Mais ce n'est pas rassurant.

21 mai. Nous sommes dimanche et vraiment on ne s'en douterait pas.

La notion du temps disparaît pour moi depuis que je suis en Afrique. Voici plus d'un mois que nous avons débarqué à Mombassa, que nous passons le temps à ne rien faire du tout et on croirait être arrivé depuis quelques jours seulement.

Nous avons subi tant et tant de retards depuis notre arrivée que notre nouvel arrêt à Bukakata ne nous inquiète plus guère. Certains vont jusqu'à prétendre que nous ne rejoindrons plus les troupes en opérations. C'est à croire que tout s'allie pour nous faire subir des retards !

On rira peut-être de nous un jour en Europe et il y aura même de quoi, car au train dont nous allons nous en avons encore pour un gros mois au moins. J'arriverai à la destination avec le retard maximum.

Grand ennui l'après midi. Il n'y a rien pour dîner. Un boy parvient cependant à nous dénicher un énorme poisson qui servira de 1<sup>er</sup> plat. Le 2<sup>e</sup> nous est fourni par des conserves et enfin des fruits comme dessert.

Vu un bolide le soir.

22 mai. La plupart des copains partent en chasse pour toute la journée, bien décidés cette fois à ne pas rentrer bredouilles. Espérons aussi que nous aurons un bon rôti et de la viande fraîche. Néanmoins les résultats sont maigres : deux singes et quelques petits oiseaux.

23 mai. Été à la pêche le matin. Rien pris sauf 4 petits poissons.

Été l'après midi jusqu'au village proprement dit de Bukakata, à 2 1/2 miles du lac.

Ce village se distingue entièrement de ceux que nous avons vus jusqu'à présent. Les huttes paraissent beaucoup plus confortables et plus spacieuses. Chaque hutte est entourée de ses plantations de bananes et de patates douces. L'indigène ici ignore toute autre alimentation. Il ne mange pas de riz.

En avant de chaque hutte dans laquelle on accède par un porche, il y a une véritable cour en terre damée et battue.

Au dire d'un missionnaire, père blanc français, dont la maison est à Mazaka et qui dirige actuellement la construction de l'église de Bukakata, l'indigène se distingue en Uganda par son intelligence, son grand désir d'apprendre l'anglais et sa grande propreté. Il existe des écoles d'anglais dans la région, pour indigènes et il y a même des écoles supérieures !

Le père blanc nous accompagne au camp et nous invite à aller dire bonjour à ses confrères le jour ou nous passons enfin à Mazaka.

24 mai. De grand matin 2 s/off<sup>rs</sup>, Pitou et de Brazonnier partent en chasse dans l'île vis-à-vis de notre campement. Ils partent dans une mauvaise pirogue qui prend eau.

Leur chasse sera fructueuse : 2 grandes antilopes, un aigle, un pélican et un pluvier. Cela nous promet de la viande pour le lendemain, car 2 belles gigues nous sont offertes (ou plutôt au commandant Côte qui a prêté sa carabine).

Ce qui est le plus regrettable c'est que les indigènes qui ont conduit les s/off<sup>rs</sup> à l'île se sont fait coffrer par la police, l'accès de l'île étant totalement interdit nous dit on.

Pendant la journée le « Clément Hill » vient mouiller à Bukakata et ne repart qu'à la nuit tombée. C'est la grande distraction de la journée.

25 mai. John demande des vivres frais à Mazaka. On nous répond : impossible, mais venez ici. Combien faut-il de porteurs ?

Le nombre de porteurs demandé effraie, car on réclame le nombre d'officiers et de s/off<sup>rs</sup>.

Les antilopes sont délicieuses. Toujours pas de vivres frais en dehors du gibier de hier.

Pitou tue deux grosses oies.

26 mai. Mazaka fait savoir que les porteurs sont en route (onze par officier ; neuf par s/officier). Rien de spécial – Une vie pour le mess.

27 mai. 4 officiers partent le soir pour Mazaka. C'est la dislocation du détachement.

28 mai. Quelques s/off<sup>rs</sup> partent encore pour Mazaka.

29 mai. Quelques s/off<sup>rs</sup> partent pour Mazaka.

L'Usoga amène à Bukakata les dernières munitions et le matériel arrivés par le Yarra.

30 mai. On annonce plus de porteurs. C'est vraiment désolant.  
Absolument rien durant cette journée.

31 mai. Rien de spécial. Mon boy fiche le camp.

1<sup>er</sup> juin. On nous annonce à 9 h 30 que nous partirons dans ce jour.  
À 12 h 30 seulement nous nous mettons en route. Température chaude, mais bonne brise. Étape faite l'après midi dans de mauvaises conditions, fatigante.  
Terrains marécageux tout le temps. Campé à Songa. Arrivé très tard après 12 miles de chemin.  
Dormi dans l'abri fort bien.

2 juin. Nous nous levons tôt et ne parvenons à partir qu'à 9 h 15.  
Étape très très fatigante.  
Arrivée à Mazaka à 13 h 15 – 12 miles.  
Le pays est plus joli bois – arbres magnifiques.  
Beaux panoramas.  
Passé près de la mission française.  
Beaucoup d'oranges en route heureusement.  
Trouvé Pottier à Mazaka, mais il retourne à Bukakata le 3.  
Assez bien mangé.

3 juin. Fait visite au comm<sup>re</sup> (*du*) district qui, comme toujours, ne nous reçoit même pas.  
Le nombre de porteurs est ridicule. 12 par off ; 7 par s/off<sup>r</sup> ; Ceux-ci ne pourront rien emporter !  
Et il n'y a rien à faire pour améliorer la situation. Télégraphié à Entebbe et à Mbarara inutilement.  
Nous recevons le soir un Portugais amené par le docteur ! Et celui-ci s'en débarrasse sur nous.  
Visite à la tente de Pitou pour lequel c'est une bien sale surprise. Une noire moustique sous sa moustiquaire. – Marita.  
Une noire nous fait des propositions malhonnêtes et exhibe un scapulaire et un catéchisme ! Oh religion quels adeptes tu as fait en Afrique. Un scapulaire ! La carte des prostituées !

4 juin. Le portugais nous prend tout notre après midi. Heureusement pour lui John est parti peu avant.  
Le docteur dîne à la mission.  
Rien de spécial.  
Engagé un nouveau boy : Constant.

5 juin. Nos porteurs, promis pour 8 heures ne sont pas arrivés encore à 10 heures.  
Dès leur arrivée il faut faire leur appel, distribuer la nourriture, faire leur répartition entre officiers et s/off<sup>rs</sup>.  
Ceux des off<sup>rs</sup> partent à midi.  
Ceux des s/off<sup>rs</sup> à 1 heure seulement, ces derniers non sans récriminations à cause du poids des bagages !!  
Nous prenons les raccourcis. Beau pays. Les horizons s'étendent beaucoup et, s'il y avait plus d'arbres, nous pourrions nous croire dans nos Ardennes.  
Le docteur a loué un pousse-pousse dont je partage une place avec Côte. Je fais 6 miles en pousse-pousse (total de l'étape : 13 miles par la route ; 11 1/2 par le chemin des porteurs)  
Coût de mon 1/4 de place 8,75 R<sup>s</sup>. Ce n'est pas horriblement cher.

Les porteurs ont du souffle et chantent pour s'encourager.

6 juin. Désagréable surprise au réveil – mon boy est fichu le camp sans nous prévenir naturellement. En même temps que lui 6 autres boys sont partis.

Cela retarde singulièrement notre départ primitivement fixé à 7 1/2 h<sup>s</sup>.

Nous partons à 9 h<sup>s</sup> après toutes les récriminations des porteurs trop chargés.

Le sentier des porteurs s'écarte constamment de la route.

Beau pays où les accidents de terrain s'accroissent. Assez bien de roches ou plutôt de blocs de roches. Végétation très pauvre.

Nous campons à Kyazanga, après une étape de 17 1/2 miles, au pied d'un éperon énorme dominant le restant du pays.

Le chief ne nous ravitaille pas avec beaucoup de bonne volonté.

7 juin. Nous partons à 9 1/2 h<sup>s</sup> avec beaucoup de retard par suite de la défection de plusieurs porteurs.

Étape de 17 1/2 miles.

Je pars absolument seul ayant cédé ma place dans le pousse-pousse à un s/officier malade.

Après 3 miles de route assez monotone je m'engage dans les sentiers de porteurs. Pays merveilleux. Mamelons imposants aux formes très découpées, mais régulières. Ces mamelons aux pentes raides me rappellent les mamelons de Vesqueville et Hatrival dominant la plaine de Saint Hubert.

Je me trouve à un moment donné au centre d'un immense cirque dominé de tous cotés par de nombreux mamelons très élevés, aux pentes raides, sans crêtes saillantes ou abruptes. De ci de la quelques blocs de rochers.

Chose singulière, les quelques indigènes que je rencontre sont armés de bâtons de lances et je me sens alors pris de quelque inquiétude moi qui n'ai qu'un bâton.

En arrivant le soir à Lyantonde je trouverai un billet de John disant qu'il y a énormément de serpents dans la région, un lion, que sais-je encore ?

Je dépasse sans m'en douter le pousse-pousse qui porte la bouteille d'eau et je ferai toute l'étape sans pouvoir me désaltérer.

Un indigène me présente sa gourde, mais je ne puis me décider à boire cette eau saumâtre non bouillie.

Je pénètre dans une petite hutte abritant une très vieille femme et lui demande des « ndizi » (*swahili* : bananes). Mais il n'y en a pas !

Salué pompeusement en route la bonne 69, ce qui me rappelle les conditions de jadis à Beeringen en période de camp. Qu'on est loin de tout cela !

En arrivant au gîte, horriblement fatigué, souffrant de la soif et de la faim, je parviens à me procurer quelques bananes qui ne me désaltèrent pas.

Ce n'est que deux heures après que j'aurai une gorgée de mauvaise eau bouillie amenée par le pousse-pousse.

La caravane arrive horriblement fatiguée, esquinçée, à la chute du jour et je me décide à prendre 24 heures de repos à Lyantonde.

Étape 17 1/2 miles.

Eau très mauvaise qu'on va chercher fort loin. Pauvres porteurs !

8 juin. Plusieurs camarades partent en chasse ! 3 gazelles, 1 antilope, 1 lièvre, 1 pintade, des perdrix, etc. ...

Reliefs pour les porteurs qui n'ont pas connu de longtemps pareil régal. de Selliers passe en moto et déjeune avec nous. Il détruit le mur de l'abri et la lanterne de son vélo.

Côte tue une perdrix au vol et à balle.  
Avalanche d'ananas et de poules, lait, etc. ...

9 juin. En route à 8 1/2 h<sup>s</sup> pour une étape de 20 miles.  
Pays terriblement monotone sauf Songa, notre gîte qui est situé en un endroit des plus sauvages.  
Averse et orage en cours de route. Nous arrivons trempés.  
Trouvé au cantonnement 2 télégraphistes anglais qui nous reçoivent très aimablement : café, fromage, pain, beurre, fruits, etc. ...  
C'est par les humbles qu'on est toujours le mieux reçu.  
Ces monsieurs ont eux aussi tiré une antilope et nous offrent de la viande dont nous n'avons (*ne savons?*) malheureusement pour l'instant que faire.  
Averse terrible la nuit : 1 tente dégringole sur son occupant.

10 juin. Étape de 14 miles.  
Température chaude et humide, très désagréable.  
Le pays devient très sauvage. Les rides du terrain s'accroissent. La végétation très abondante en certains endroits est nulle un peu plus loin.  
Bats le beurre pour trouver le gîte d'étapes que, sans le savoir, j'ai dépassé de 2 miles.  
Rencontré de Selliers ; affaire de la gourde.

11 juin. Nous n'avons que 8 miles à faire pour atteindre Mbarara.  
Pour la 1<sup>e</sup> fois nous partons tôt.  
2 de mes colis sont restés en route abandonnés par leurs porteurs : ma malle-bain et mes toiles de tente.  
Très joli pays surtout aux abords de Mbarara où l'on arrive par une très forte côte, assez longue.  
Je retrouve John et 3 s/off<sup>rs</sup> restés malades à Mbarara et qui nous avaient précédé.  
Installation difficile par suite du manque de tente qui m'arrivera l'après midi seulement avec la malle-bain.  
Visite à l'agent belge (Vos) où je rencontre le C<sup>t</sup> Scharff qui va prendre le commandement de la ligne d'étapes belge Mombassa-Lutobo ! Enfin, il y aura des belges là-dedans. On s'aperçoit enfin « qu'une main » inconnue et peut-être pas très bienveillante dirigeait les envois de personnel et de matériel par cette ligne.  
Mbarara est un petit trou officiel, siège du commissariat de district, important par le fait qu'il se trouve sur une route très suivie actuellement.  
Coup d'œil propre de toutes cités coloniales anglaises ; pelouses rasées. Les habitations des officiels se trouvent s/ la hauteur.  
Quelques baraques de grecs et d'hindous où le tout se vend horriblement cher.

12 juin. Nous restons à Mbarara où l'on nous promet des porteurs pour le lendemain.  
Touché avance de 500 Fr<sup>s</sup> (285 R<sup>s</sup> soit la R. à 1 Fr. 75). Nous faisons quelques achats.  
Mis de l'ordre à nos charges.  
Toute la journée se passe à ranger. J'écris quelques mots à Julia.  
Le soir été chez Scharff qui nous annonce que nous avons à nous pourvoir de ravitaillement pour 3 mois ! Ce ne sera pas facile à Mbarara.

13 juin. Dès le matin courses chez les quelques fournisseurs que nous dévalisons.  
Nous partirons qu'à 1 1/2 h<sup>s</sup>.  
Affaire avec le cuisinier (Valentin) qui va se plaindre au commissaire de district et parvient à nous extorquer 9 Roupies !

Nous ne partons que 4 : Côte, John, V. Botegem (?) et moi.  
Arrêt à la mission française où nous prenons du café et une pleine charge d'oranges.  
Nous voyons, à la sortie de la ville, la 1<sup>e</sup> rivière digne de ce nom en Afrique.  
Belle étape : 10 miles, mais que nous devons parcourir à toute allure n'ayant quitté la mission qu'à 4 h<sup>s</sup>.

14 juin. En quittant Mbarara on nous a adjoint 3 soldats noirs sortis de l'hôpital et rejoignant le front.

Je fais choix parmi eux d'une ordonnance n'ayant toujours pas de boy. C'est un bangelo (?), grand, fort, aux dents limées de pointe, mitrailleur, répondant au nom de Dibeke.  
Excellent garçon, très dévoué, il lance à l'envoi des « Godsverdomme » tout comme le plus pur flamand des Flandres. Les r... roulent terriblement quand il apostrophe les pagasies (?).  
Courte étape de 12 miles que nous écourtons de plus de 4 miles sans le savoir.  
Aurions dû camper à Ndeza, mais logeons dans d'anciens baraquements anglais ou belges très confortables.  
Avons le soir la visite d'un officier anglais qui fait le même chemin que nous et que nous avons attendu à dîner. Il n'arrive qu'après le fin de notre repas et doit se contenter d'un dîner de fortune. Heureusement que nous avons 1 tine de vin !  
Couché assez tard après partie de bridge.

15 juin. Parti à 8 1/2 h<sup>s</sup> pour une étape qui sera 19 miles.

Au bout d'une heure nous dépassons Ndeza.

Étape longue mais superbe. Route souvent en corniche, ravinée par les pluies. Aussi nécessite-t-elle de nombreux travaux d'entretien.

Nous passons successivement 3 petits cols qui nous font passer d'un pays superbe dans un autre non moins beau. Les miles se succèdent ainsi assez rapidement.

Nous arrivons à Katinde (?) vers 4 heures chez le grand chef de la région qui nous reçoit avec du thé, des biscuits, offre des poules, des œufs, du lait.

John lui a fait don d'une loupe et de quelques menus (*minces* ?) objets qui l'ont émerveillé.

Aussi donnera-t-il demain le lendemain un mouton superbe, gras à plaisir, presque à refus.

16 juin. Courte étape : 12 miles.

Pays monotone très plat.

Déjeunons avec l'officier anglais qui voyage décidément avec infiniment de confort. Il a une armée de boys alors que nous n'en avons qu'un pour quatre ! Lui en a un pour le thé, un pour le déjeuner pris en route, un pour le 2<sup>d</sup> déjeuner et le dîner, puis un « personal boy ».

Inutile de dire que cela marche autrement que chez nous et que voyager en ces conditions est agréable.

Il est vrai que ce monsieur est un colon africain et qu'il connaît à fond et la langue et les mœurs du pays.

Ces messieurs dînent avec nous le soir, mais doivent trouver bien maigre notre menu. Joué au bridge et ... couché tard.

17 juin. Courte étape 10 miles dont 8 en terrain excessivement monotone.

Ce n'est qu'aux abords immédiats de Lutobo, où siégeait encore il y a quelques semaines l'E.M. du colonel Molitor que nous trouverons un pays intéressant.

Lutobo, qui ne compte qu'un hôpital et un bureau télégraphique desservi par les anglais se trouve au fond d'un cirque profond formé de montagnes rocheuses et très élevées.

Ne trouvant le gîte d'étapes nous dépassons Lutobo de 2 miles vers Kabalé dans un pays des plus difficiles tant les pentes sont fortes. C'est à l'hôpital que nous nous installons. Nous y trouvons 2 belges à évacuer sur l'Europe : 1 amputé de la main droite (Habran) et un autre qui a été atteint par la malaria.

À partir de Lutobo nous cuisinerons chacun pour notre compte le boy de John étant absolument surmené. Ce ne sera pas facile avec des soldats inexpérimentés auxquels nous ne savons pas parler !

Ils nous donneront cependant plus de satisfaction que les boys et cooks que nous avons eu jusqu'ici et qui étaient scandaleux de malpropreté.

18 juin. Nous restons à Lutobo. Rien de particulier.

19 juin. Départ pour Kamwesi, la dernière station anglaise, à la frontière allemande. Étape courte et de toute beauté. La sortie de Lutobo est pénible surtout que c'est la 2<sup>e</sup> fois que je la fais. Mais quelle récompense pour les yeux dès que l'on arrive sur la route de Kamwesi.

Vallée superbe suivie par une route en excellent état que double souvent encore le sentier des porteurs.

Vallée très resserrée souvent, boisée, peuplée, avec de grosses plantations où l'on voit même des petits pois en fleurs malheureusement seulement.

Les points de vue sont de toute beauté. Des montagnes profondément découpées, ravinées parfois, avec des blocs de rochers émergeant de ci et de là. Les tonalités rouges de ces roches égaient le paysage.

Nous arrivons fort tôt à destination et tombons, enfin, au milieu d'un poste bien belge, commandé par l'agent militaire De Wespelaere.

Nous respirons enfin en nous retrouvant parmi les nôtres. Dorénavant nous ne serons plus traités en parias, comme nous ne l'avons que trop souvent été en Afrique.

Le poste n'est pas bien important. Créé par le fait de la guerre il ne comporte que des magasins où nous prendrons un ravitaillement de quinze jours.

Il n'est pas non plus aussi bien tenu que les postes anglais ce qui doit s'expliquer par l'âge récent du poste et le défaut de personnel peut être.

Chose curieuse on y tue corbeaux, milans, vautours, etc ... qui font cependant excessivement bien la corvée de cour !

Il y a là quelques mules misérables qui attendent leur fin, guettées déjà par les oiseaux de proie.

Il y a aussi un vétérinaire belge à Kamwesi.

Kamwesi constitue un dépôt belge où se trouvent une trentaine de soldats noirs.

20 juin. Passé la journée à Kamwesi attendant des porteurs.

21 juin. Nous entrons enfin dans le territoire allemand et campons à la Katchuamba. Mauvais chemins aux pentes assez fortes. Souvent simple sentier mal tracé.

Katchuamba se trouve au confluent de 2 rivières dont la Katchuamba. Mauvaise eau bien que courante.

Retrouvons l'officier anglais que nous avons perdu depuis Lutobo.

Camp triste, pas encore organisé.

Le chef de poste est absent.

Buvons un verre de whisky à occasion de notre entrée en territoire allemand. Que n'est-ce pas en Europe !

Faisons connaissance du ff<sup>ons</sup> commissaire district anglais (?), le lieutenant Rubby, fort gentil, ayant vécu plusieurs mois au contact des belges ce dont on s'aperçoit aisément.

Le chef de poste belge est absent. Un sergent noir le commande et ne se tire pas trop mal d'affaire.

22 juin. Parti pour Kassibou que nous comptons faire en 2 étapes de 15 miles environ. Étape très fatigante par mauvais chemins, très monotone, en pleine brousse, région inhabitée. Journée fort chaude.

Mauvais campement ; mauvaise eau.

La nuit tout un panneau de ma tente brûle de façon inexplicable. Cigarette ou flamiche ?

23 juin. Étape des 15 miles éreintante pour moi. Je crains une attaque de fièvre et me hâte d'arriver à destination ne désirant pas rester malade en brousse !

L'ascension de la côte de Kassibou est particulièrement dure pour moi. Malgré la fatigue je ne puis m'empêcher d'admirer le superbe paysage que se déroule avant nous.

Kassibou est un fort que les boches ont construit durant la guerre et qu'ils ont évacué dès qu'il fut soumis au bombardement de 13 avions belges. S'il pouvait encore en être ainsi en Europe.

Le fort est constitué par un carré entouré de fossés creusés dans le roc, garnis d'épines dont je fais bien malencontreusement connaissance.

Les fossés sont battus par des tours crénelées. Des embrasures aux vastes dimensions garnissent les murailles.

Au centre du boma un groupe d'arbres imposants.

Le fort commande admirablement la pleine environnante et les directions venant de Kamwesi et de Katchuamba.

Les divers panoramas sont de toute beauté et s'étendent à perte de vue.

Je ne suis malheureusement pas fort bien disposé ; je suis horriblement fatigué, ai un peu de fièvre, souffre du froid. Je me soigne tant bien que mal.

Sommes admirablement reçus par les Européens belges présents au fort. : le s/lieutenant Ramlot chargé du service de la ligne télégraphique et le 1<sup>er</sup> s/off. Lucas un joyeux Schaerbeekoï qui nous égaie par ses récits, ses facéties, ses drôleries.

Il craignait de voir arriver le docteur Vermeesch (*Vermusch* ?) auquel il devait encore des « horaires » (sic!).

Ne médisons pas de ce brave qui nous reçoit si bien et qui fait tout pour rendre notre séjour agréable.

24 juin. Passé une bonne nuit, mais j'ai une solide rhume.

Je me lève éreinté comme si on m'avait administré de la chicotte ! Je ne suis pas fier.

Déjeuné très bien avec du lait frais, du fromage blanc ! du beurre frais !

Les messieurs de Kassibou sont ici comme des coqs en pâte au point de vue de la nourriture et se portent en conséquence.

Quel régal pour nous du beurre frais du fromage blanc. Au dîner nous aurons une excellente tarte après un menu fort soigné comportant du rognon sauté et des carbonades avec pommes frites.

La veille nous avons eu des beignets de cervelle !

Les fils du chef de la région viennent journellement dire bonjour au chef de poste. Le plus jeune, un gamin de 7-8 ans tout au plus et d'une intelligence peu ordinaire. Il a nous dit ou servi d'interprète entre nos troupes et les indigènes quand nous sommes arrivés dans la région.

Actuellement c'est lui qui vient prendre les ordres du chef de poste pour la fourniture de diverses prestations.

Quand il arrive il va serrer la main à tous les blancs et naturellement à nous.

Les indigènes ont fait un excellent accueil aux belges auxquels ils accordent toutes leur confiance et aux réquisitions desquels ils font toujours droit.

Ils sont beaucoup plus misérablement vêtus que ceux de l'Uganda et ne portent qu'une simple peau de bête. Bien peu ont une gourde. Ils sont somme toute presque nus les malheureux.

25 juin. Au réveil je suis démoli et me sens incapable de me mettre en route. ja passe la journée à Kassibou. On me fabrique une kitanda pour me porter. Pris un bain chaud sans effet.

26 juin. En route en kitanda. Chemin horriblement difficile pour être porté. Je dois faire un gros tiers du chemin à pied. Montées très dures suivies de descentes non moins dures. Je suis rompu, démoli en arrivant à l'étape. Pays magnifique, très découpé. Mais je ne le vois guère tant je suis malade.

27 juin. Étape fort dure jusque Njansa, sur la rive N du lac Mohani. Beau pays encore, mais je suis à bout de forces. Eau horriblement mauvaise. Mauvaise nuit. Je ne mange pas.

28 juin. Sortie de Njansa très dure, à pic où je me fais tirer. Je fais la plus grande partie de l'étape dans le kitanda. Étape fort longue. Je suis de plus en plus anéanti. Passé près d'un beau petit lac.

29 juin. Arrivé à Kigali ; je n'ai pas quitté ma kitanda. Le docteur Lathym dyagnostique une fièvre malaria (ce qui me vérifiera le lendemain un microscope). For bien reçu par le major Stevens C<sup>t</sup> de la région, le cap<sup>ne</sup> Hackaerts C<sup>t</sup> de la zône. Beaucoup de belges ici. À première vue Kigali fait penser à une construction faite dans un but militaire. Toutes les habitations européennes sont enfermées dans un boma entouré d'un mur crénelé et flanqué de tours ! Mais il ne peut être question que d'y résister à des indigènes seulement, car le boma est dominé de toutes parts. Habitations construites et meublés à l'européenne. On aurait disposé d'un million de marks pour leur construction. On conçoit dès lors qu'on ait pu faire bien et cependant quand on détaille, tout cela est lourd, laid et il n'y a guère d'air dans beaucoup de places. Je loge dans une chambre tourelle constituant un véritable tombeau glacé qui a dû être jadis une cellule pour européens. Il y fait lugubre.

30 juin. Ma fièvre continue très forte. Je suis complètement vidé, anéanti ! Heureusement nous sommes arrêtés ici pour quelques jours. On a dû demander à Usase notre destination. Beaucoup de passagers à Kigali.

1<sup>er</sup> juillet. Je change d'habitation et reprends celle d'un officier appelé au front ; 2 chambres spacieuses et éclairées. Il fait plus gai ici. Mais il fait tjrs triste néanmoins par suite de manque de vues, de mouvement à l'intérieur du boma où il n'y a aucune vie. Le camarade Bollen, un ancien d'Alost vient me dire le bonsoir.

2 juillet. La journée est meilleure, mais j'arrive encore à 38° de fièvre. Journée fort triste.

3 juillet. J'avale 1 gramme de quinine par jour. La fièvre tombe beaucoup. Je ne dépasse pas 37°.

4 juillet. Je remonte à 37°3.

5 juillet. 37°5.

Je retrouve la cap<sup>ne</sup> Petit et fait la connaissance du vétérinaire Cheury.

6 juillet. 37°1

8 d° 37°2

9 d° Petit file sur Usumbura. 37°1

10 d° 36°9

11 d° 36°9

12 d° 36°4

13 d° J'apprends enfin officiellement ma destination. Je deviens chef d'E.M. de la défense navale du lac Tanganyka. Côte va à la brigade N – John passe au 16<sup>e</sup> b<sup>on</sup> à Kissenji.

Côte seul est satisfait.

37°5

14 d° Je passe la journée à écrire. Je termine mon rapport, écris au général Tombeur. etc. ...

37°3

15 d° 36°9.

Côte nous quitte. Nous ne serons plus que 2 jusque Rubengera !

16 juillet. 3<sup>e</sup> dimanche que nous passons à Kigali. - Dîné chez le major.

Avons reçu régulièrement à Kigali des nouvelles de l'offensive générale en Europe. Je ne crois pas que la percée soit encore pour cette fois ci. Les anglais paraissent merveilleux de persévérance et de ténacité. Nous avons espéré un gros succès français le 14 juillet. Mais notre espoir a été déçu.

Qu'allait faire un sous-marin boche à Baltimore ? Aucune satisfaction ne nous en est donnée.

Peu de nouvelles des Italiens.

Bonnes nouvelles des Russes.

Somme toute bonne quinzaine, mais ce n'est pas cela encore qui nous procurera la victoire finale.

17 juillet. Je brise mon dernier thermomètre. Je m'attelle à mon dictionnaire swahilie.

18 d° Rien de spécial.

19 d° id.

20 d° Je fais ma 1<sup>e</sup> promenade et la fais de 3 heures, jusqu'au pont.

Je rentre assez fatigué.

Beau pays, très accidenté, très découpé.  
Enfin nous voyons des rivières sérieuses.

21 juillet. Fête nationale belge.  
Rien de spécial.

22 juillet. Rien de spécial si ce n'est la plainte d'un chef dont un soldat a violé la femme (assez jolie). Grande palabre qui se termine par la mise du soldat au bloc. Il avait tiré 2 coups. Cela méritait bien cela.

Il paraît que le soldat aurait pu se faire égorger par les indigènes tant ils sont intraitables sur ces questions.

23 juillet. Dernière journée passée à Kigali.  
Visite au major.  
Passé une bonne nuit.

24 juillet. Debout à 5 h 45 ; nous parvenons à partir à 9 heures. C'est la 1<sup>e</sup> fois que cela nous arrive en prenant de nouveaux porteurs.  
L'Étape n'est pas trop dure (4 h<sup>s</sup>), mais elle est assez fatigante pour moi.  
Pays superbe, assez montagneux, mais cotes douces mais assez longues.  
Nous devons monter plus de 1000 mètres pour arriver au lac Kivu ou plutôt avant d'arriver.  
Nous procurons assez aisément des vivres sauf des œufs très difficiles à obtenir à cause du chef Mushinga qui utilise énormément de jeunes poulets en sacrifices.  
Traversé un marais et 1 rivière à dos d'hommes.

25 juillet. Passé une assez bonne nuit.  
Étape de 5 heures.  
Le pays devient plus beau : découpures profondes, rides nombreuses.  
Région excessivement peuplée, bien cultivée. On n'est jamais sans découvrir à la fois plusieurs agglomérations pas très imposantes, mais extrêmement nombreuses.  
Monté beaucoup, mais pas de cotes trop raides. Beaucoup de sentiers à flanc de coteau ou au sommet des crêtes.

26 juillet. Nous partons à 7 h 45.  
Très joli pays ; bonne route que les porteurs quittent souvent pour suivre des sentiers raccourcis.  
Le pays devient plus pittoresque.  
Les collines se multiplient – 7, 8, 10 lignes de hauteurs se dessinent fréquemment à l'horizon.  
Coup d'œil superbe sur la mission et la poste de Kapgaye qui se trouvent en une région excessivement riche, extrêmement peuplée. Ces missionnaires ont le talent de ne s'installer qu'en semblables régions.  
Vue superbe sur un entonnoir où les groupes de huttes, les plantations abondent vraiment suspendus à flanc de coteau.  
Nous passons sur des crêtes surplombant les vallées à 200-250 mètres.  
Escarpements réels.  
Nous débouchons dans une vallée où coule une rivière torrentueuse où les cascades et chutes d'eau abondent. Le ruisseau se précipite en bouillonnant dans les rochers. Nous passons le ruisseau une dizaine de fois à gué.  
Ce vallon, très encaissé, me rappelle beaucoup la vallée de Hoyoux.  
Température très douce, fraîche même.

Nous franchissons une petite hauteur et arrivons dans la vallée de la Nyavarongo. Coup d'œil splendide. Ce pays rappelle énormément la Suisse me dit John. Et, en fait, on ne pourrait rêver un pays plus joli.

Descente rapide vers la rivière que nous passons en pirogue. Puis longue montée d'une heure et demie qui nous amène à un camp de repos tenu par des soldats noirs belges.

Nous nous fournissons aisément œufs, poules, lait, légumes, etc. ... Fort bien dîné.

Les porteurs m'empêchent malheureusement de dormir.

27 juillet. Partons à 7 1/2 h<sup>s</sup>. Étape merveilleuse. – Bonne route.

Nous traversons la chaîne de partage entre le lac Victoria et le Kivu à 2500 m<sup>s</sup> d'altitude.

Température très fraîche. Bon vent assez fort et très frais.

Débouchons dans une petite vallée insignifiante d'abord qui se transforme bientôt en un cours d'eau de toute beauté, succession de cascades dont l'une a 40 mètres de hauteur au moins.

Le panorama est merveilleux – succession de mamelons aux formes arrondies, petits cratères volcaniques. Dans l'extrême lointain on découvre le lac Kivu.

Jamais je n'ai vu aussi beau spectacle. Passé un endroit périlleux pour moi qui suis sujet au vertige, mais heureusement très court. Le rocher est absolument à pic. Et nos porteurs chargés le franchissent allègrement. Heureusement ils ne m'ont pas vu.

La route continue en serpentant, taillée dans le roc, à flanc de coteau surplombant à plusieurs centaines de mètres la vallée très habitée, très bien cultivée.

Nos porteurs essaient de nous amener le soir même jusque Rubengera, mais ignorant que nous sommes si près du poste, nous campons sur une hauteur d'où nous avons une vue superbe sur les cascades et sur le lac Kivu.

Soirée et nuit extrêmement froides.

Le vent très fort, très froid se lève vers 7 heures. Avec ma vareuse et mon manteau d'hiver en Europe je n'ai vraiment pas chaud. Aussi je me colle au pieu dès 8 1/2 h<sup>s</sup> après avoir solidement arrimé ma tente.

Je ne dors pour aussi dire pas de la nuit tant le vent souffle avec violence, secouant ma tente au point d'en arracher plusieurs piquets. Aussi est-ce avec joie je vois arriver le jour replier ma tente qui menaçait de s'envoler.

28 juillet. Très courte étape d'1 1/2 h<sup>s</sup>.

Nous avons vu de si belles choses les jours précédents que cette fois nous nous montrons difficiles.

Beau coup d'œil sur Rubengera. Mais il vaut mieux voir ce poste de loin, car il est plutôt malheureux.

Fort bien reçu par les camarades du poste et par le comm<sup>t</sup> Van Aerden qui commande la zone.

Prenons repas avec les camarades.

Maraudons l'après midi dans le jardin.

Retrouvons à Rubengera le cap<sup>ne</sup> du 9<sup>ème</sup> (?) Bailliu que nous avons vu à Londres et venu par Boma. Il est parti de Bordeaux vers le 20 mars.

Le poste est installé dans une ancienne mission protestante allemande que l'on a évacué parce que suspecte.

29 juillet. Passons la journée à Rubengera. Partirai probablement le lendemain pour

E'chsugougou (?) avec le lieut<sup>t</sup> Yussian.

30 juillet. Yussian n'arrive que le soir à Msaho.

John descend l'après midi jusqu'au lac jusqu'où je l'accompagne presque.

Je reste désormais seul de mon détachement. Tous les autres m'ont quitté et même devancé. Ce n'est pas sans peine que je quitte le brave John qui va à Rutshuru. Magnifique promenade pour aller au lac.

31 juillet. Le lac est demandé.

Yussian vient passer la journée à Rubengera.

Nous descendons le soir à Msaho dont j'étais arrivé la veille à moins de 500 mètres sans m'en douter.

Avant mon départ de Rubengera je reçois la 1<sup>e</sup> lettre de ma femme (datée du 7 avril) et une autre de Cornil datée du 29 avril.

Quel retard ! C'est à croire que la poste française fonctionne mieux que l'anglaise, car Cornil m'apprend que ma femme est en Angleterre.

Enfin je suis fixé sur l'endroit où elle se trouve !

Inutile de dire la joie que cette correspondance arrivée d'Europe de façon aussi inattendue m'a causée.

Ce qui m'a le plus stupéfié c'est que notre cheval, qui était doux comme un mouton, ait occasionné un accident à Pops et soit devenu la terreur des Rouennais !

Bien soupé chez le chef de poste de Msaho un athois nommé Likin et chez le cousin de Cornil (Lemsine).

Bonne nuit.

Retrouvé John à Msaho.

1<sup>e</sup> août. 2<sup>e</sup> anniversaire de la déclaration de guerre.

Elle est célébrée à Msaho par une correction de 12 coups de chicotte administré à mon boy qui décidément ne m'aide pas du tout, a passé toute la nuit au-dehors, et se f... de moi.

À 7 h 3/4 nous quittons Msaho.

Je partage une pirogue avec Yussian. Mes bagages sont embarqués dans une pirogue plus légère, mais marchant (?) moins bien.

En une heure nous gagnons le lac. Msaho se trouve au fond d'une baie très profonde du lac et est admirablement protégé contre le gros temps par tout un cercle d'îlots.

Le lac sera très sage pendant toute la journée ce qui est rare, car il est fréquemment démonté et très dangereux alors pour celui qui, dans un frêle esquif taillé dans un tronc d'arbre, conduit à la pagaye, s'aventure entre le ciel et lui.

Mais il est de toute beauté. Bordé de montagnes volcaniques relativement élevées, ses bords sont profondément découpés de baies souvent larges et profondes, parfois accessibles par un petit estuaire seulement.

Le lac se démontant en 5 minutes nous longeons prudemment la rive allemande à quelques centaines de mètres seulement.

Nous voyageons ainsi 6 1/2 h<sup>s</sup> durant et malgré la monotonie je (*ne*) me lasse pas d'admirer la belle nature qui nous environne.

Nous atterrissons à 2 1/2 h<sup>s</sup> dans une petite baie où nous aurons juste la place voulue pour dresser nos 2 tentes.

Bien dîné et bien soupé grâce au cuisinier de Yussian. Mangé le soir une excellente salade aux crêtons. Nous procurons aisément œufs et lait grâce au sel que Yussian possède pour payer les indigènes. Les malheureux qui sont excessivement friands n'en possèdent plus du tout.

La nuit le lac se déchaîne et (*les*) vagues produisent un bruit assourdissant en déferlant sur les rives. Cela ne m'empêchera guère de dormir cependant. Cela me rappelle beaucoup une nuit passée au bord de la mer par temps gras.

2 août. À 5 1/2 h<sup>s</sup> le lac est toujours méchant.

Nous retardons notre lever d'une heure pour qu'il se calme un peu.

Nous embarquons à 7 1/2 h<sup>s</sup> à destination de l'île Kidjwy au centre du lac. Immense île de 35 klms (?) de longueur. Nous a été disputée par les boches pendant la guerre.

Brume assez épaisse.

Course longuement disputée entre les 2 embarcations pendant la traversée qui demande 3 1/2 h<sup>s</sup>.  
Passé devant une baie immense, très profonde de la rive allemande.

L'île Kidjwy compte 15.000 habitants environ. Très accidentée ; le centre est à 2500 m<sup>s</sup> d'altitude environ, très boisé.

Côtes non moins découpées que celles de la rive proprement dite du lac.

Le poste de Kidjwy, qui a été détruit par les boches était admirablement situé sur une petite presqu'île, au bord du lac.

Il est remplacé aujourd'hui par un poste avec boma fortifié par les boches au sommet d'une colline d'où l'on découvre les rives belge et allemande. Montée très raide que nous dispensons de gravir.

Nous établissons nos tentes dans un petit cirque où nous sommes à l'abri du vent.

Le chef de poste vient nous faire visite et met, fort aimablement un tas de choses à notre disposition : fruits, poules, œufs, etc. ...

Tiré sur un bœuf : tir lamentable.

Bonne nuit.

3 août. Nous partons à 7 h<sup>s</sup>. Lac assez mouvementé mais sage.

Le voyage continue très beau. Nombreuses îles dont certaines sont grandes.

La traversée du lac dure 4 heures environ, mais nous aurions pu atterrir aux îles. Belles vues.

Joui d'un beau spectacle du sommet d'une colline sur l'entrée de la baie.

Tué un ibis sacré d'un coup de Mauser.

Couru entre les embarcations avant l'entrée à Tscha'Ngugu. Nous avons l'avantage une fois encore. Bien déjeuné dans le bas puis nous gravissons une côte terriblement dure vers le poste construit sur la hauteur. Très gentilleme<sup>n</sup>t reçus par le chef de poste. Vue merveilleuse sur le lac dont on détaille ici les côtes découpées. On découvre l'ancien poste belge de Nia Lukemba actuellement détruit.

Vue sur la naissance de la Ruzizi qui commence par une gorge avec rapides et chutes d'eau. C'est bien dommage que la route que je vais suivre ne longe pas cette rivière.

Le poste de Tscha'Ngugu, construit par les boches, domine fort bien toute la région environnante. Très fortement organisé. Il y a même des souterrains pour abriter les munitions.

Apprenons victoire belge de Maria-Hilf et recevons quelques nouvelles sommaires du front européen.

Apprenons aussi la prise de Kigoma, le port d'Udjidji. Où rejoindrai-je décidément ma destination ? Cela devient problématique mon voyage au Congo belge !

On me promet 7 étapes fort dures pour arriver à Usumbura. Il y a des étapes de 8 heures !

4 août. Il y a 2 ans, je quittais Anvers à 5 heures du matin !

Passé la journée à Tscha'Ngugu. Rien de spécial.

5 août. Resté à Tscha'Ngugu.

Mon boy fait la cuisine pour la 1<sup>e</sup> fois et ne s'en tire pas trop mal.

Dîner. Potage aux petits pois

Rosboef avec pommes au beurre

Bananes frites au beurre.

## Souper Salade aux crêtons

6 août. Quitté Tscha'Ngugu à 8 h 1/4.

Pays assez monotone après les belles choses que nous avons vues.

Belle route dont le tracé a été bien étudié.

Le pays paraît beaucoup moins accidenté que sur la rive ouest de la Ruzizi où les hauteurs sont très grandes et abruptes.

Sur la rive boche le pays ressemble à celui que nous rencontrons entre Mazaka et Mbarara : mamelons bien dessinés, mais plus rien de la forme du cratère.

Pays assez peuplé ; bananeraies mal entretenues. Peu d'autres cultures. Huttes pauvres.

Assez bien d'eau : les ruisseaux se dessinent tel un ruban vert et déroulent entre les montagnes.

Certains sont assez encaissés.

5 heures de marche.

Camp horriblement mal tenu, dégoûtant même. Je dresse ma tente dans la brousse.

Bien dîné : poulet froid avec pommes au beurre. Soupe avec œufs et fromage, tout comme en Europe !

Et dire que dans cette bonne vieille Europe on s'imagine qu'on vit de privations en Afrique !

7 août. En route à 7 h 1/4.

Je me suis décidé à faire des étapes journalières de 6 h<sup>s</sup> de marche. Joli pays. Vallées profondes. Nous passons plusieurs rivières dont l'une à gué, les autres sur des ponts.

Découvert de loin plusieurs fois le Ruzizi. Une fois, vue d'un camp construit au confluent de la Ruzizi et d'un affluent, coup d'œil merveilleux. La Ruzizi se divise en plusieurs bras avec rapides. C'est très joli.

Bonne scène avec un grand chef de la région qui arrive avec sa suite parmi lesquels un gaillard vêtu d'une redingote blanche à grandes larmes rouge dont le porteur boite horriblement. C'est d'un effet très comique. Le chef m'expose une palabre que je ne sais évidemment pas trancher. Campons près d'un cours d'eau où se trouve un emplacement que je prends d'abord pour une mission boche abandonnée.

Vers le soir un s/off. belge vient à ma tente. Je campe près d'un poste nouvellement installé (Nia Kagunda). L'emplacement est un ancien poste belge qui se trouvait en territoire contesté.

Abandonné par les belges il a été occupé par les boches pendant la guerre.

C'est là qu'a été livré le combat de Luingi – à l'avantage des belges. 2 blancs boches sont enterrés au cimetière.

Suivi le matin une bonne route qui aurait fait la joie des géologues par la variété des terrains mis à nu par les tranchées ouvertes à flanc de coteau. Heureusement je ne m'y entends pas sinon il m'eût fallu huit jours pour faire ce trajet.

8 août. Pays très monotone. Beaucoup de brousse.

Passé trois rivières dont 2 à dos d'homme.

Étape de 6 heures de marche (Parti à 7 1/4 ; arrivé à 3 heures).

Les porteurs sont très fatigués bien que le pays ne soit pas trop accidenté.

Je suis précédé à 2 jours de marche par 3 blancs dont 2 (Meiser ; de Berlainmont) de mon ancien détachement aujourd'hui fondu. Je me demande quel tour ils peuvent avoir fait !

Campé près d'une rivière, sur la hauteur avoisinante. Bon emplacement, mais très quelconque comme site.

La rive belge de la Ruzizi, qu'on voit de loin, paraît beaucoup plus accidentée et intéressante que la rive boche, surtout hier et avant-hier. J'ai renoncé à aller par la rive belge parce que j'aurais sensiblement allongé le trajet et que la dernière étape était de 9 heures me disait-on. Mais je crois

peu maintenant ce qu'on me raconte tant l'écart est souvent grand avec la vérité. On m'avait bien dit qu'il avait 7 très fortes étapes de Tscha'Ngugu à Usumbura et somme toute il y a 5 bonnes étapes et rien de plus (27 heures de marche).

9 août. Étape très monotone.

Beaucoup de brousse et de plaines. Passé une rivière, un petit lac. Rencontré le personnel du service de la voirie parmi lequel un tournoisien Guelton.

Fait une étape de 7 heures.

Arrivé dans une région riche en palmiers mais pas d'eau.

10 août. Étape de 4 heures en pays très pauvre ; nous trouverons cependant 2 gros villages.

Passé une rivière.

Arrivé au lac à 9 h 30, j'arrive à Usumbura à 11 h 5.

Plage de sable, très fatigante.

Retrouvé Huyghe, qui commande ici les S.A. de la brigade Sud.

11 août. Passé la journée à Usumbura.

12-13-14-15 août. Usumbura.

Poste plutôt malheureux.

Avait été abandonné par les boches avant la guerre par suite d'insalubrité (Kimputu ; fièvre).

Boma : habitation du résident et quelques pauvres magasins tenus par des hindous et c'est tout.

Bien logé dans une chambre envahie par de bouquins boches ; bonne table. En un mot pas trop mal si on n'était pressé d'arriver à destination.

Vu passer le Pitou qui lui aussi a eu une fièvre sérieuse à Kissenji.

xxx 15 août

16 au 22 août. Rien de spécial. Toujours dans l'incertitude au sujet du départ d'Usumbura.

Un kimpoutou se balade un soir sur ma botte moustique, mais va heureusement pas au-delà. Je l'échappe belle.

Énormément de blancs sont atteints de la fièvre récurrente à Usumbura.

23 août. On nous annonce l'arrivée du Vengeur.

Arrivée inattendue de John v. d. Burch qui est désigné pour la Br. S. Il poursuivra le voyage avec nous jusque Kigoma.

Ct Heenen arrive le soir par Vengeur et me fait entrevoir possibilité de mon passage à la Br. S. Il ne me manquerait plus que celle-là. Du coup je deviens un bouche-trou tout simplement.

24 août. Départ d'Usumbura. Embarquement mouvementé : lac assez mauvais. Marchaux s'écrase le pouce dont l'ongle est entièrement arraché.

Le pont du Vengeur est entièrement encombré. Nous sommes 11 blancs passagers et assez bien de noirs.

Très secoués, mais rien d'exagéré cependant ce jour-là

Mal mangé : il est vrai que je croyais bien n'avoir à m'occuper de rien.

Assez mal dormi.

25 août. Lac très calme au réveil et pendant toute la journée du reste.

Fait escale à Njansa dans la matinée pour faire du bois.

Les rives du lac, assez monotones depuis Usumbura deviennent plus intéressantes, mais en valent pas celles du lac Kivu.

Nous sommes à 5 h 1/2 en vue du cap qui termine au N la baie de Kigoma où nous arriverons à 7 h 1/2.

Improvisé un dîner à la diable et dormi à bord du bateau. D'autres couchent à terre, à la résidence et à la gare.

26 août. Outre sa rade qui est admirable Kigoma possède les installations du chemin de fer qui ont été très soignées par les boches.

Le bâtiment de la gare actuellement aménagé en hôpital, est très spacieux, très bien conçu. La résidence est non moins bien. Enfin le Kaiserhof, actuellement inachevé, aménagé en hôtel pour passagers européens était appelé à devenir une installation très pratique, très moderne. Chaque chambre a sa salle de bain. L'éclairage devait être fait au gaz d'huile. Toutes les constructions sont en briques, très soignées.

Les installations du port, détruites par les boches avant leur départ, sont très modernes elles aussi.

En un mot les boches savent voir grand quand ils entreprennent quelque chose. Il est vraiment dommage que par le fait de la guerre tout cela ait dû être détruit ou mis hors de service.

Deux aviateurs (Castiau et Orta) sont à Kigoma avec leurs appareils. Ce sont les avions qui ont bombardé les installations d'Udjidji et de Kigoma, le fort de cap Bangwi, etc... et contribué largement à la prise de Kigoma.

Kigoma a été occupé par nos troupes le 29 juillet (troupes Olsen).

Notre bateau ne pourra pas reprendre le lac par suite d'un accident survenu aux machines. Nous voici à nouveau immobilisés. Je joue (?) vraiment de guigne (?).

Couché à bord.

27 août. Resté à Kigoma.

Incident avec Huyghe qui est décidément devenu un ignoble pochard. Il est vraiment malheureux de voir un homme, qui fut jadis intelligent, s'abîmer ainsi. Je le lui ai dit, mais inutilement, à diverses reprises.

La journée se passe de façon plus que monotone. - M<sup>e</sup> Heenen fait un vol en avion.

Je voudrais aller voir Udjidji et Bangwi, mais non m'aventurer jusque-là, le bateau pouvant partir à tout moment.

28 août. Le bateau part à midi et 1/2. Le lac sera très mauvais tout le temps. – À peine à table je dois m'esbigner et peu après, je rends ... l'âme par-dessus bord.

Peu après ce sera aux tours de M<sup>me</sup>, puis du C<sup>t</sup> Heenen.

On ne parlera ni du souper ni du déjeuner le lendemain matin.

Fait escale à Mtoa à minuit jusque 3 h<sup>s</sup> du matin.

Nuit détestable sur le pont.

29 août. Dès le lever du soleil nous nous trouvons en vue d'Albertville.

Le lac est excessivement mauvais et l'accès du pont très difficile.

Nous ancrons tout d'abord en rade. Heure désagréable au possible tandis que nous tirons sur les ancres.

On se décide à entrer au port malgré la difficulté de la manœuvre d'accostage pénible et mouvementé. Le bateau touche le fond et abîme sa hélice, ce qui l'immobilisera durant 3 jours.

Une lance sur un déjeuner copieux aussitôt débarqué. Je n'ai plus rien dans le ventre depuis l'avant-veille !

Trouvé mes chefs et mes copains excessivement gentils, bien installés bien qu'Albertville soit une station toute récente au bout du rail.  
En rade le Baron Dhanis que l'on achève.

30 août. Réchiffré un télégramme : Je dois me diriger sur Tabora.

Décidément on se f... de moi.

Mes pieds étant en compote (eczème) et d'autre part comme je pourrai plus tard regagner en ch. de fer le temps perdu, je me décide à patienter un peu à Albertville.

31 août. Touché avance 3000 fr<sup>s</sup>.

Envoyé 2000 fr<sup>s</sup> Londres

Remboursé 100 – John.

Payé 470 – au mess.

Achats divers 70 cig.

13 id

44 Marchaux et cig.

27 Télégramme

1 7<sup>bre</sup> Heenen et M<sup>e</sup> partent Karema.

James part Kitega pour remplacer Bastin, qui lui aussi fait trop parler le whisky assure-t-on.

—

### ***Les carnets de route du Congo Belge du 1er juin au 7 juillet 1919***

*Le 1er carnet de route du voyage débutant à Kigoma (inscription du mardi 3 juin) en Tansanie au bord est du Lac Tanganyika manque. Le deuxième carnet commence avec l'inscription du 1er juin à Kabinda en Congo, dans le sud de la province du Kasai-Oriental, environ 600 km à l'ouest du lac Tanganyika. Mory se dirige vers l'ouest, en direction des agglomérations Kinshasa et Léopoldville, situés au bord du Stanley Pool dans le cours inférieur du fleuve Congo, ensuite par train à Matadi et de là à Boma près de la côte de l'Atlantique, d'où partira le bateau pour l'Europe. Les inscriptions dans le troisième carnet se terminent quand il est en route avec le train en direction de Matadi.*

#### ***Stations du voyage avec dates d'arrivée :***

*01.06.1919 Kabinda*

*02.06.1919 Bena Kimu, Mohindi*

*03.06.1919 Kasadi Kampania, Kasougomule*

*04.06.1919 Kabemba, Pania-Kilenda*

*05.06.1919 Lubefu (fleuve), Kasongo Baluba,*

*06.06.1919 Passage de la rivière Lukula, Kilambo, (Dibue), Kidunda-Kunda*

*07.06.1919 Lukondolo*

*08.06.1919 Pania-Mutombo*

*10.06.1919 Camp de la Moamba*

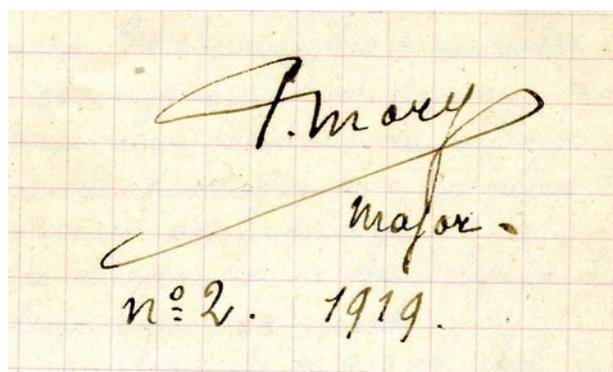
*12.06.1919 Lusambo (Capitale du district de Sankuru)*

*16.06.1919 descendant le fleuve Sankuru, Mengele (factorerie), Konduie (plantations)*

*17.06.1919 Kabolé (poste de la Compagnie du Kasai), Lubafu (=fleuve Lubefu ?) (plantation de caoutchouc)*

18.06.1919 Bena Dibebe (poste de l'état)  
19.06.1919 Gandu (poste de l'état), Bolombo (poste de la Compagnie du Kasai)  
20.06.1919 Butala (poste de la Compagnie du Kasai), point de confluence du Sankuru au fleuve Kasai, Basongo (poste de l'état), Basongo (poste de l'état) ensuite un petit poste de la Compagnie du Kasai  
21.06.1919 Pangu (mission des scheutistes), Lubue (poste)  
24.06.1919 Swinburu, Dima  
26.06.1919 quittant le Kasai, le fleuve Kwango, ensuite le fleuve Kiva  
27.06.1919 Muchi  
28.06.1919 fleuve Congo, Kwamouth  
30.06.1919 Kinshasa

## N° 2. 1919



F. May  
major  
n° 2. 1919.

### Dimanche 1<sup>er</sup> juin 1919

(Kabinda)

À 9 heures les chevaux des camarades Heenen et Freysleben sont devant la porte. Nous nous rendons au village indigène de Kabinda ancien siège du gouvernement de Lupungu.

Je dis ancien parce que depuis dix jours Lupungu est mort.

La disparition du grand chef, le dernier je pense de ceux qui avait conservé au Congo belge un immense domaine, a jeté dans la région, dans le monde officiel européen et dans les centres indigènes une profonde perturbation.

Sa mort, assez inattendue – il est victime de la grippe – crée une perturbation assez complexe sur laquelle je ne m'étendrai pas ici, ne connaissant pas la question.

Je sais uniquement qu'on se propose de subdiviser son ancien domaine et de ne laisser à son fils qu'une partie seulement des terres de son père.

C'est un bien gros problème à résoudre, car qui dit que sa solution plus ou moins heureuse ne créera pas dans la région des partis ennemis qui se feront peut-être la guerre.

On ne pourrait rien prévoir dans ce domaine.

Kabinda est construit à 2 ou 3 kilomètres seulement du centre européen.

La partie principale, qu'habitait Lupungu, couvre une immense colline, en forme d'éperon, entourée de ravins assez escarpés. C'est, de toute façon, une situation très forte qu'occupait le village. Il était facile à défendre.

Mais le village de Kabinda s'est étendu au-delà de cette colline. Il en couvre d'autres moins importantes ainsi que les fonds qui le séparent. Il compte me dit le C<sup>re</sup> de district, environ 10.000 habitants.

Les habitations sont entourées de lupangus (= *cours, jardins*) en matités (?) plus hauts que la taille ordinaire de l'homme. On circule donc entre des clôtures assez élevées. La rue est large cependant.

Dans la partie du village que je parcours se rencontrent successivement les habitations des 2 ministres les plus influents de Lupungu (Cente Mutamba, Mwana Mahole) et celle du défunt. Ce sont de grosses maisons en pisé bien construites, avec grande barza. Ces habitations ont une vingtaine de mètres de longueur. Plusieurs chambres auxquelles donnent accès des portes à doubles battants très bien faites, communiquent directement avec la barza.

Pour le moment le village est occupé militairement par une compagnie du III. Cette mesure a pour but de maintenir l'ordre dans la localité où sont arrivées des députations de « pleureurs » envoyées par les villages des environs (toutes ne sont pas encore arrivées) et aussi d'interdire la mise à exécution de certaines anciennes coutumes barbares.

L'indigène croit, en effet, à la vie du défunt dans un autre monde.

De ce fait il conclut à la nécessité pour le trépassé à être accompagné de ses femmes et de ses esclaves et afin de réaliser la chose, il assommait jadis femmes et esclaves du défunt à coup de matraque. C'était une mort horrible et pour les patients qui savaient quel sort les attendait de bien vilaines heures à passer.

Aussi le C<sup>al</sup> de la C<sup>ie</sup> actuellement campé à Kabinda fait-il 2 fois par jour l'appel des femmes et esclaves.

Cette mesure n'aura parait-il guère d'effet. Car si les sacrifices n'ont pas lieu à Kabinda même, ils le feront en brousse et malheur aux femmes qui s'y aventurent seules.

Une autre coutume veut que tous ceux qui viennent pleurer la mort soient nourris et... abreuvés gratuitement par la famille durant leur séjour à Kabinda. Le soir – cela se prolonge toute la nuit – il y a des danses au tam-tam réunissant tous les indigènes présents au village.

Ces pratiques ont eu comme conséquence le jour du décès de provoquer dans le village un incendie qui a détruit plus de cent maisons toutes proches de celle de Lupungu. Ce quartier-ci est plus qu'un morceau de ruines.

Et, tandis que les sujets mangent, boivent et dansent, les plus proches parents de Lupungu festaient dans la maison qui lui sert de tombeau.

Le défunt est censé assister au repas et une part de chaque mets lui est servie ainsi que de chaque breuvage (l'histoire ne dit pas qui consomme en réalité ce dernier).

Je n'ai malheureusement pas assisté à ces festivités.

Nous sommes reçus par Cente dans l'habitation de Lupungu.

Après quelques présentations qui se font dans les formes (le fils de Lupungu est présent), on parle un peu du disparu, puis on nous conduit à son lupangu.

Le lupangu abrite en réalité le harem. 40 à 50 femmes de tous les âges se trouvent réunies là dans une cour merveilleusement ombragée par de magnifiques palmiers. Les troncs n'en ont pas été dénudés et comme ils ont déjà une taille respectable, l'ensemble formerait s'il y faisait un peu plus propre un ensemble et un cadre de toute beauté. Les femmes couvertes de farine en signe de deuil, se trouvent là sous la garde d'une sentinelle militaire. Elles ne paraissent guère intimidées par notre entrée et nous examinent curieusement. Elles admettent fort bien que je les photographie.

Nous voyons ensuite la maison dans laquelle est enterré Lupungu. On y a amené des briques séchées pour y construire un monument.

L'habitation qui est enveloppée encore par de superbes palmiers a sa barza couverte de noix palmistes et d'autres reliefs de festin. Rien qui soit en putréfaction cependant.

Le lupangu renferme les habitations de ces dames. Maisons bien construites et assez spacieuses. Partout des palmiers enjolivant l'ensemble.

Les dames de harem portent le simple pagne en madiba couvrant le bassin et le haut des cuisses. Aucun appareil sous ce rapport. C'est le costume que portent toutes les femmes du village (le madiba est un tissu en fibre de rafia (=raphia) ressemblant beaucoup à la paille de riz).

De-ci de-là dans les lupangus des sentinelles veillent au maintien de l'ordre. On se demande alors si les dames qu'ils protègent ainsi par leur présence ne leur témoignent pas leur reconnaissance autrement que par de l'indifférence, parfois par un sourire ? Les noirs sont si singuliers...

Ainsi que je l'ai dit les lupangus sont séparés de la rue par une simple clôture en matelés qui ne fait pas un obstacle bien sérieux à la rue. C'est somme toute une grille aux barreaux légers mais très serrés.

Il n'y a pour toute la localité qu'un seul eunuque. Gros et gras, il doit peut-être faire envier son sort à pas mal de ses citoyens. Rarement j'ai vu un noir aussi bien portant.

Après la visite du lupangu de Lupungu nous nous rendons à celui de son ministre. Celui-ci est moins beau, mais il y a tout autant de femmes. Mais quelle flottie d'enfants tous en bas âge. Le ministre est pourtant un homme qui a déjà de l'âge, aux cheveux tous blancs. C'est un grand et beau type d'homme, à la figure très intelligente, malheureusement, me dit Heenen, il est très rusé et on ne peut pas compter sur lui.

Désirant de procurer des madibas de divers genres il se coupe cependant en quatre pour me faire plaisir et fait venir de tous cotés des échantillons. Je ne parviens cependant pas à trouver de petits pagnes à 2 francs comme j'en ai vu aux femmes entre Kisengwa et Kabinda. Ce pagne ne paraît même pas être connu à Kabinda, car je ne parviens à me faire comprendre ni des blancs ni des noirs présents. Je regrette beaucoup la chose car c'est un objet intéressant.

M<sup>me</sup> Heenen me complète une collection de Madibas par des tissus provenant de Eschofa, Kanda-Kanda, etc. J'emporterai aussi de Kabinda quelques petits sujets taillés dans une argile tendre se laissant fort bien travailler. Il y a des sujets naïfs, d'autres plus intéressants prouvant que le blanc a donné quelque idée à leur auteur. Mais il paraît aussi que l'artiste – un gamin – s'est, à la demande de certains clients lancé dans l'obscène.

Je ne parviens pas à me procurer de haches de Kabinda ni des nattes de Eschofa. Il faut de 3 à 4 mois pour en fabriquer une et seul le forgeron de Lupungu en fait.

Somme toute je ne désire pas me charger outre mesure afin de ne pas devoir encore recourir à des porteurs supplémentaires fort coûteux.

L'inconvénient principal de ces objets est ou d'être fort lourd ou bien d'être encombrants par leur volume. Les transports sont par (?) trop malaisés aujourd'hui pour qu'on les accroisse encore en emportant des futilités encombrantes.

Heenen me promet, du reste, de me faire parvenir, à la 1<sup>e</sup> occasion par un agent rentrant en Europe, une hache de Kabinda. C'est, à mon avis, l'objet le plus intéressant.

### Lundi 2 mai. (juin !)

Je reprends mes étapes.

Je suis debout à 5 heures mais ne parviens à me mettre en route qu'à 7.

Le changement de porteurs entraîne toujours quelque retard pour l'organisation de la caravane le 1<sup>er</sup> jour. Il faut, en effet, répartir les charges, veiller à ce que les plus faibles porteurs aient les charges les plus légères, etc., etc.

Ce n'est pas toujours facile à départager car chaque porteur a l'œil sur une charge qu'il estime plus légère ou plus commode à transporter.

La mise en marche se fait cependant assez aisément. Les porteurs – ce sont ceux qui ont amené M<sup>r</sup> De Meulenmaker (?) – sont meilleurs.

Il n'en faut plus qu'un par malle sauf pour les plus grosses et, en fin de compte, je me tire d'affaire avec neuf porteurs de moins que pour arriver à Kabinda. C'est déjà un progrès. Je n'en ai plus maintenant que 35 au total.

Autre avantage : je n'ai plus à m'occuper de leur nourriture. On les ravitaille maintenant en argent et ils ont à se procurer eux-mêmes la nourriture. Je ne pourrai dire qu'à la fin du voyage laquelle des méthodes est la meilleure. La présente a, en tout cas, pour résultat de me dispenser de la réception des vivres, de leur répartition et de tous les autres petits ennuis qu'entraîne cette répartition.

Je me suis décidé à faire en 2 jours les 3 premières étapes. Il y a en tout 53 kilomètres.

La 1<sup>e</sup> étape, de Kabinda à Bena Kimu, ne comporte que 10 kilomètres, mais elle est très accidentée. Les ravins profonds succèdent à d'autres, non moins profonds. Descentes brusques et longues. On se rend compte que si ce trajet doit se faire aux heures chaudes de la journée, il est suffisant pour fatiguer un homme et qu'on ne désire pas aller plus loin. Durant tout le trajet, on conserve vue sur Kabinda.

Le terrain est très découpé. Dépressions profondes – une seule rivière un peu forte est à traverser. Les hommes y ont de l'eau jusqu'à la poitrine et, comme il n'y a pas de pont, c'est sur les épaules d'un noir que je la traverse. On n'y est pas toujours à son aise, mais cela vaut toujours mieux que de se mettre soi-même à l'eau, voire même de devoir tremper ses bottines.

Heureusement la 2<sup>e</sup> partie de l'étape est infiniment moins fatigante.

J'arrive en effet à une route large et presque absolument plane. Pas de pentes fatigantes, même plus de ruisselets. On est presque tout le temps dans une agglomération ce qui procure le gros avantage d'avoir toujours des arbres et surtout des palmiers.

Ces palmiers constituent outre une source inépuisable de richesses l'une des plus grandes beautés en Afrique. Quelle que soit leur taille ils jettent toujours une note gaie, élégante et si, au lieu des huttes, il s'y trouvait des villas, pas mal d'européens se disputeraient l'habitat d'un séjour aussi enchanteur. Ici outre l'huile qu'il procure, le site qu'il embellit, il produit encore ce vin de palme si goûté de l'indigène qu'il égaie. Ce n'est donc pas à tort que j'ai parlé plus haut de richesse de l'Afrique.

La route que je suis est fort fréquentée. J'y rencontre beaucoup de porteurs. Cela me procure même un petit incident de route. L'un des porteurs est l'un de nos anciens plantons de Kigoma qui, jetant sa charge – ce n'est heureusement que de l'indigo drill – se met à crier : « Kommado Mory ».

Les noirs, soldats et porteurs qui m'accompagnent admirent ce misérable qui m'a pu reconnaître jadis. Je dois dire que le « Kanzu » (blouse) du planton l'habillait mieux que son petit pagne en madiba actuel. Son travail aussi était moins pénible.

N'empêche que je me sois trouvé devant un homme heureux : il est rentré dans son pays et si dure que puisse être sa condition nouvelle il la préfère cent fois à l'emploi et aux blouses que lui procurait Kigoma.

Je m'arrête vers midi à Mohindi à 7 kilomètres environ de Kasadi Kampania, l'endroit de la 2<sup>e</sup> étape sans qu'il y ait de gîte, je trouve à m'installer cependant très bien.

Le chef me fait apporter tout le nécessaire et, ma foi, si le repos fut un peu moins long (je ne puis arriver qu'à midi et demi) il fut complet, car je dormis comme une souche, m'éveillant une seule fois la nuit.

Mardi 3 juin.

Je suis debout à 4 h 30 et déjeune comme toujours, d'assez mauvais appétit quand c'est le grand matin – à 5 h<sup>s</sup>.

J'aurais pu partir dès 5 h 30 s'il n'y avait pas eu encore une fois mon boy.

Mon voyage s'accomplirait dans les meilleures conditions si je m'étais procuré un meilleur serviteur. La chose n'a pas été possible malheureusement et, au moment du départ de Kigoma, j'ai bien dû prendre ce qui m'était disponible.

J'en ai mis un déjà dehors et ne puis donc mettre encore celui-ci à la porte.

Honoré (!) – c'est ainsi qu'il s'appelle – est prétentieux et bête. Il est incapable de tenir compte durant deux jours suivant d'une observation. Jamais non plus il est prêt à l'heure pour le départ du matin. Et, chose que je ne puis supporter, il n'admet pas les observations et réplique à presque toutes. Je me fâche alors pour tout de bon et souvent il passe un mauvais quart d'heure.

Voilà où on en est arrivé dans la formation des noirs. On en a fait des vaniteux qui ne songent plus qu'à leur toilette et qui se fichent de leur travail comme moi de ma première paire de bottines. C'est désolant.

Il est presque six heures lorsque je me mets en route pour une étape de 27 kilomètres – j'arriverai à l'étape (Kasougomule) à 11 h 30 après deux arrêts de 15 minutes chacun.

Heureusement l'étape n'est pas fatigante. Je passe à Kasadi Kampania à 7 heures. Village étendu et rempli de palmiers. Durant la plus grande partie de la route je me trouverai dans les palmiers. On peut dire même qu'on en voit toujours : isolés en brousse on les trouve en nombre très grand dans les villages dont ils forment la plus grosse partie de la végétation. Les cultures, de manioc surtout, sont abondantes et bien entretenues.

À 7 h 10 et un peu avant 8 heures, j'ai de la route sur les terrains qui se trouvent à l'ouest (depuis Kabinda je remonte vers le nord) une vue merveilleuse. Au sommet des escarpements les terres fraîchement éboulées par le travail des eaux ont créé de véritables précipices aux parois rouges, presque verticales. De nombreux ravins se poursuivant en vallons se sont créés et le terrain y est on ne peut (?) plus découpé. À mesure que les ravins se transforment en vallons, la verdure apparaît de plus en plus touffue. Dans le fond enfin, une vallée profonde dans laquelle se découvrent dans le brouillard buttes et palmeraies.

Le soleil n'est pas encore assez fort malheureusement pour permettre de photographier ces jolis endroits. Les rayons n'arrivent du reste pas encore jusque dans le fond.

À l'Est, au contraire, le terrain est durant longtemps largement ondulé. Brousse fine et peu élevée (0,60 m environ). Ce ne sera qu'aux approches de Kasougomule que son aspect se modifiera. Il est regrettable à ce propos que mon voyage se fasse en saison sèche. L'atmosphère n'est pas pure. Un brouillard fin y est toujours en suspension et ne permet pas de faire une jolie photographie panoramique. C'est bien triste, car je n'aurai plus l'occasion de refaire ce joli voyage.

Ce que je dis plus haut m'amène à parler de l'ancienne route Kabinda – Lusambo par Pania-Mutombo.

Elle se trouvait jadis plus à l'Ouest, mais a été abandonnée parce qu'elle était absolument accidentée. Si j'en juge par les vues que j'ai eues aujourd'hui sur ce terrain, on doit y rencontrer de rudes escarpements. Si j'avais été un peu plus jeune et si ma jambe ne me gênait pas encore un peu, je n'aurais pas manqué cependant de la prendre, car l'intérêt et la beauté du site croissent infailliblement avec la fatigue. Une route comme un billard ne pourra évidemment guère présenter de coins pittoresques. On craint malheureusement toujours la fatigue dans un pays qui ne connaît guère la fraîcheur. Que n'ai-je encore mes jambes d'il y a dix ans seulement.

Les dix derniers kilomètres de l'étape se font en terrain accidenté mais pas fort joli. Deux vallées profondes aux versants raides, avec un petit filet d'eau – mais rien de spécialement intéressant si ce n'est la fatigue ressentie en gravissant les cotes à une heure assez avancée déjà de la matinée. Cela ne me fait pas trop regretter de n'avoir pas pris l'autre route, car cette impression de sentir son linge tout mouillé n'a rien d'agréable surtout quand on sait qu'on ne pourra pas prendre son bain aussitôt après l'arrivée à l'étape. Il faut attendre une heure environ en plein vent (les alisis) (?).

#### Mercredi 4 juin.

Je suis debout à 4 h 30 et pars à 5 h 45. Cette fois les bagages étaient prêts, y compris ceux de la cuisine.

Je commence à manger de meilleur appétit le matin, mais ce n'est pas encore cela. Je dois encore me forcer.

Mes nuits sont meilleures, mais je sens maintenant des douleurs rhumatismales dans les deux épaules. Jusqu'à présent cela était limité à la gauche. On devient vieux décidément.

On pourrait croire que je suis poursuivi par des vexations successives. Depuis que je suis en route je veux régler ma montre sur le soleil (depuis Kabinda) et chaque fois je me suis trouvé à 6 heures dans l'une ou l'autre dépression qui m'a empêché de voir le soleil à l'horizon. Voici 3 jours de suite que cela m'arrive.

La route suivie aujourd'hui est assez jolie. Je retrouve les sites avec larges horizons et larges ondulations que j'ai connus avant Kabinda.

Mais cette fois les rivières, peu nombreuses heureusement, ont des versants longs et escarpés. J'ai mis une demi-heure à gravir l'un d'entre eux. Il n'y avait bien entendu que quelques centaines de mètres en terrain véritablement difficile – mais le restant avait lui aussi une pente assez forte pour un piéton.

Le fond des vallées est toujours très boisé. Il y a de très jolis coins surtout au passage des ruisseaux. L'eau de ceux-ci est très claire et coule sur un lit de sable. Mais leur lit est assez profond pour que les hommes n'osent les traverser partout. Les endroits profonds sont du reste signalés par de gros remous qui troublent un peu la limpidité de l'eau.

Les ponts ne sont malheureusement plus très praticables et ne sont plus constitués que par quelques troncs d'arbres juxtaposés sur lesquels je n'ai pas toujours le pied très sûr. Un porteur me précède alors et je m'appuie sur le sac qu'il porte au dos. Je me demande à ce propos comment ils ne se blessent pas aux épaules. Les bretelles ou plutôt les f.<sup>faus</sup> (?) de bretelles ne sont que de la mauvaise corde qui mord donc directement sur la peau. Si nous devons en imposer autant à nos soldats ils seraient tout en sang le lendemain.

Je préfère en tout cas ce moyen de passage à celui consistant à monter sur le dos ou les épaules du porteur. Celui-ci n'est pas toujours aussi propre que le siège et les quartiers d'une selle et on souille alors fréquemment ses culottes. Je préfère néanmoins encore cela à la traversée à gué, surtout quand on ne peut pas immédiatement changer. Et cependant combien n'y a-t-il pas de régions en Afrique où l'on voyage durant de longues heures dans un infect marais. Heureusement je n'ai pas eu encore cette mauvaise blague.

Depuis Kabinda j'ai fait dans tous les villages la constatation qu'on y construit énormément de maisons. Dans certaines localités, comme Kabemba, que j'ai traversé aujourd'hui aux 2/3 de l'étape, il y a plus de maisons en construction que de maisons anciennes. J'en conclus donc que les habitants renouvellent périodiquement leurs huttes, car il n'est pas possible, si riche que soit le pays, qu'autant de nouveaux habitants viennent s'y installer. Certes le grand nombre des

enfants permet d'espérer une prochaine et sensible augmentation du chiffre de la population. Mais c'est l'avenir cela.

Dès 10 heures, plutôt avant, je suis à destination à Pania-Kilenda, après une étape de 22 kilomètres et une demi-heure d'arrêt environ.

Mes porteurs arrivent à l'étape en poussant des cris sauvages et en chantant et dansant. Le chef – un homme d'âge déjà, mais à combien d'ennuyeux – arrive à ma rencontre avec une centaine de ses administrés dont un grand nombre d'enfants (près de 80). Je ne parviens pas à m'en défaire et dois me réfugier dans ma tente. Il s'occupe en même temps de la construction d'une grosse maison, juste en face du gîte pour européens. C'est une rude colle qui cherche à m'exploiter le plus possible, je n'en doute pas.

Les constructeurs de la maison chantent, se chamaillent et tout cela se fait au bruit du gong (le tam tam). Je me demande un instant s'il ne s'agit pas encore de la célébration de la mort de Lupungu et si cela ne durera pas toute la nuit. Mais heureusement les travailleurs filent vers midi et avec eux disparaît et se tait leur sauvage musique.

Je reçois vers midi un mot de Clyumans qui me suit avec son bataillon. Il me demande de m'arrêter un jour à Pania-Mutombo pour lui permettre de me rejoindre et de descendre avec moi en baleinière jusque Lusambo.

Je serais bien heureux de lui donner cette satisfaction. Mais je crains de rater le bateau d'un jour à Lusambo. Je lui demande donc de gagner un jour de marche sur les cinq étapes qui lui restent à faire et de me rejoindre si possible à Lukondolo soit à un jour de marche de Pania-Mutombo. Il serait si malheureux de rater le bateau d'un jour. Je crains d'autant plus la chose que, depuis que j'ai été surpris par l'Ascension, je sais que nous aurons dimanche les deux jours fériés de la Pentecôte et le bateau s'il est à Lusambo, pourrait fort bien s'y arrêter ces 2 jours là, quitte à chercher à rattraper ensuite son retard – j'espère toutefois ne pas encore avoir la mauvaise blague que j'ai eu jadis à Usumbura : arriver à destination quelques heures après le départ du bateau. Je ne crois pas que je sois si guignard que cela.

#### Jeudi 5 juin.

Dans les villages le nombre de palmiers s'accroît de plus en plus. Outre les arbres en plein rapport qui se trouvent en général au cœur même du village, les plantations s'étendent de plus en plus en dehors de celui-ci. Il y a énormément de jeunes arbres et parfois même des espèces de pépinières.

À propos des palmiers, il m'en fut conté une bien bonne à Kabinda.

Il y a deux ans l'ordre arriva de haut lieu d'accroître le nombre de palmiers autant que possible. Cet ordre devait être une résultante de l'état de guerre par suite des fortes demandes en noix palmistes et en huile.

Or, le palmier doit avoir 5 ans avant de produire.

Ne voilà-t-il pas que, toujours de haut lieu, on vient de demander quels étaient les résultats de la récolte faite sur les arbres plantés il y a deux ans ! Et la demande émane du service de l'agriculture, le plus compétent semblait-il.

Il est vrai qu'il y a quinze jours ce même service avait demandé quelles étaient les disponibilités en tabacs indigènes et s'il ne serait pas possible de les exporter vers l'Europe. Pour demander cela il ne faut jamais avoir voyagé, car les seules plantations de tabac indigène consistent en 3 ou 4 plants que chaque noir a devant sa porte et qu'il fume quand il est vert encore le plus souvent. Ah, si on avait demandé les disponibilités en chanvre à fumer, on aurait peut-être trouvé plus. Mais celles-là l'indigène les cache car leur détention est sévèrement réprimée. Le noir fume en effet le chanvre tout comme l'Oriental fume l'opium. Il y trouve paraît-il, les mêmes

satisfactions et se fiche pas mal des quelques mois de servitude pénale que peut lui valoir cette infraction.

Il est vrai que d'autres services ne sont pas plus malins dans leurs demandes : durant mon séjour à Kabinda est arrivé le télégramme suivant : « Me faire savoir combien d'indigènes ont été atteints de la grippe dans votre district et combien en sont morts ». Je ne garantis pas les mots, mais je garantis le sens.

Or, si l'on songe que pour un territoire à peu près aussi grand que la 1/2 de la Belgique il n'y a souvent qu'un seul blanc, sans même un adjoint, on se rendra compte de la solution qui sera donnée au problème posé.

Et le malheur est que ces demandes parviennent toujours signés par les plus gros bonnets. Quelle triste idée se font d'eux les « petits bonnets ».

Et, chose plus regrettable encore, ces demandes arrivent toujours par voie télégraphique, grevant donc lourdement le budget (0,25 par mot) alors que si le fonctionnaire qui les a rédigées avait quelque peu réfléchi – s'il en est capable – il se serait immédiatement rendu compte de leur inouïté.

Pauvre Congo. Tu es livré à bien de tristes mains. Je doute fort que tu puisses jamais faire connaître ta réelle valeur aussi longtemps que tu n'auras pas su te libérer de leur étreinte. Il en sera éternellement ainsi, jusqu'au jour peut-être, où on s'apercevra que pour gérer un tel bien il faut confier l'épicerie à un épicier, la pharmacie à un pharmacien ou bien encore qu'il ne suffit pas de posséder un diplôme de docteur de droit pour être omniscient (notons que les coupables ne le sont pas ; je signale simplement une tendance plus dangereuse encore que là présent).

Je craignais fort d'être dérangé et ennuyé par le chef hier soir. Mais heureusement il m'a laissé tout à fait tranquille. Qu'on est donc mieux dans les petits villages que dans les grands. Dans ceux-ci le chef se croit déjà un être important ; il vous exploite de toute façon ; lorsqu'il a été largement payé en argent il vient encore réclamer un matabiche en sel ou en savon. Il est obséquieux au possible.

Hier, après que je lui eus donné un peu de sel, le chef n'est-il pas encore venu me demander de lui en vendre. L'accueil que je lui ai fait l'a convaincu, je pense, qu'il ne devait plus insister et il m'a laissé tranquille.

Dans les petits villages au contraire, le chef vient juste s'informer de ce qui vous est nécessaire, vous fait apporter de l'eau et du bois, fournit ce qui lui a été demandé et vous laisse ensuite en paix.

Malheur cependant si on montre du sel ou si en en donne en paiement. Du coup toutes les ressources du village sont à vous. On est assailli d'offres et... on doit en évincer pas mal. Quand cela ne marche plus avec les grands on nous envoie les moutards. Car il ne faut pas s'imaginer que le nègre ignore le moyen d'apitoiement du client. Il en use et en abuse même. À moins que mes soldats et serviteurs ne leur aient dit que je cétais devant les gosses ??

Je me lève aujourd'hui à 4 h 30 et suis en route à 5 h 30 m. Il y a progrès. Je ne pourrais du reste pas faire mieux, car avec mes mauvais yeux je n'oserai pas me mettre en route quand il fait encore noir. Je me demande surtout anxieusement comment je me comporterais la nuit au passage des ponts. Je suis si peu fier déjà quand il fait grand jour, ainsi qu'on le verra plus loin.

L'étape d'aujourd'hui n'est que de 17 kilomètres. Mais il y a deux rivières, le Lubefu et une autre dont j'ignore le nom qui en valent 5 supplémentaires.

Bien, quels escarpements et aussi quelques pentes pour y accéder et en sortir. De chaque côté on en a pour un quart d'heure environ.

Je rencontre la 1<sup>e</sup> – le Lubefu – à 6 h 30 environ. Le soleil n'a pas encore eu accès dans sa vallée qui est encore toute embrumée.

Quel beau spectacle. C'est grandiose. L'heure et la lumière m'empêchent hélas de photographier. Je le regrette beaucoup, car la plaque aurait eu du succès. Mais je ne puis malheureusement attendre les 8 heures ou 8 1/2. La pente à gravir devant moi est trop raide pour que je l'affronte en plein soleil. Je préfère la parcourir avant le moment où je devrai mettre mon casque.

La vallée se compose en réalité de 2 vallons successifs. Les rives du Lubefu et de son affluent sont rocheuses et escarpées. Il faut l'agilité du noir pour les descendre avec une caisse sur le dos. Moi qui suis libre, mais qui ai mes bottines, je ne suis pas fier du tout et à un moment même je dois recourir à l'aide d'un de mes soldats pour me dépêtrer.

Et puis, le passage du pont ! Si bien entendu on peut appeler cela un pont : 2 ou 3 troncs d'arbres jetés au-dessus de profondeur et entre eux quelques méchants sticks comme nos perches à houblon – Dans ces mauvais passages un porteur me précède et je prends appui sur son petit havre-sac ainsi que je l'ai déjà dit. Et quand je suis sur l'autre berge et que j'ai enfin pu pousser le ouf de satisfaction de l'homme hors de danger, je songe à ce que riraient les noirs si je leur disais que j'ai fait du ballon. Qu'il est donc vrai que la sensation du vertige n'existe qu'aussi longtemps qu'il y a un point d'attache avec le sol. Je m'en suis encore rendu compte aujourd'hui !

Heureusement aussi que la beauté du site vous récompense de quelques vilains moments à passer. Une fois encore ses vallées sont très boisées. Mais il y fait tellement sauvage qu'il n'y a plus là de palmiers. Il y a surtout beaucoup d'arbres à lianes qui contribuent pas mal à accentuer ce caractère de sauvagerie.

J'aurais voulu rester au Lubefu ainsi que je l'ai dit plus haut. Mais à 6 h 30 déjà j'ai sué une fameuse chemise pour m'en extraire.

Cela me fait songer à une constatation que j'ai faite depuis plusieurs jours déjà. Ainsi qu'on l'a vu je suis presque toujours en route avant le lever du soleil. Or, au moment où il va paraître j'ai senti chaque jour un véritable frisson, comme si une brise très froide précédait son apparition. Je n'en aurais pas parlé si cette particularité n'avait pas été observée par moi chaque jour. Mais je crois déjà pouvoir conclure qu'elle se répète chaque jour.

Ceux qui auront lu ces pages se demanderont comment après la remarque faite hier au sujet du lever du soleil, je puis écrire « au moment où il va paraître » – Il est bien certain que je ne puis préciser par minute. Je me borne à la constatation.

Aujourd'hui, du reste, j'ai vu le grand astre paraître et s'élever dans l'horizon. J'étais dans un coin de forêt et ce fut merveilleux.

La 2<sup>e</sup> vallée que j'ai rencontrée était non moins belle que la 1<sup>e</sup>, mais le fond en était plus large et mes hommes en profitèrent pour s'ébattre dans le joli ruisseau. Un rayon de soleil parvenait déjà (il était 7 h 45) et je pus enfin y prendre une photo.

Un bon incident s'y est même produit. Un bon nègre pour se moquer sans doute de mon manque de hardiesse, entreprit le passage du ruisseau sur un simple tronc d'arbre décortiqué. Il paraissait à l'aise, faisait quelques singeries, quand tout à coup, à la grande hilarité de ses copains et de moi-même, il pique une tête superbe dans l'eau. Il en rît lui-même, du reste. C'était ce qu'il avait de mieux à faire.

Je m'arrêtai ici environ une demi-heure, tant qu'il faisait délicieux dans ce coin de forêt, me disant presque (comme celui de Tabora) : « Et dire qu'on va en Suisse pour voir moins beau que cela ».

À 9 h 00 je suis au gîte à Kasongo Baluba, petit village dont le chef me reçoit fort bien. L'eau doit malheureusement être prise fort loin et ce n'est qu'à onze heures que j'aurais terminé mes ablutions. Quelle bonne après-midi en perspective. On m'apporte des ananas en masse (une bonne douzaine) et je dois finir par refréner les apports. Un brave noir vient en outre me demander de soigner son moutard qui a une plaie à la hanche dit-il. Je verrai cela ce soir quand il fera un peu moins chaud, car le soleil tape aujourd'hui terriblement. Il n'y a pas le moindre petit nuage à l'horizon. Ce serait tout à fait bien si on se trouvait ailleurs qu'en Afrique.

Le moutard est venu. Mais c'est un homme de 25 ans déjà environ. Toute la hanche n'est plus qu'une série de trous purulents qui laissent voir l'os. Je n'ai pu que lui donner le conseil de se faire transporter à l'hôpital de Kabinda pour s'y faire soigner et de se laver d'ici là la plaie avec du permanganate et de l'eau bouillie.

Le malheureux portait à même la plaie, un pagne répugnant de crasse. Je lui ai dit que le poison venait de là. Mais allons faire comprendre à ces misérables les notions d'hygiène que se refusent à comprendre pas mal de gens déjà en Europe. Si on avait formé ici un peu plus d'infirmiers noirs peut-être dans un terrain aussi neuf obtiendrait-on des résultats. Mais le gouvernement a bien plus de souci de faire des économies que de créer des brigades d'infirmiers qui soulageraient ses populations.

#### Vendredi 6 juin.

Il est une chose pour laquelle je regretterai presque sûrement l'Afrique. Ce sont les fruits délicieux que l'on peut y avoir : ananas, cœurs de bœuf, mangues, que sais-je encore.

Pour l'instant je mange à chaque repas un ananas complet et je ne m'en fatigue pas. Voilà cependant quinze jours que je suis à ce régime. Je dédaigne actuellement la trop démocratique banane qui cependant constituait ma seule ressource à Kigoma. On se fait si vite aux splendeurs de l'endroit où on se trouve.

Beaucoup d'européens disent ici qu'ils préfèrent les fruits d'Europe. Mais je me demande quels équivalents ils trouvent au délicieux ananas et à la succulente mangue. Il y a la pêche et les abricots, certaines pommes et poires peut-être. Mais j'aimerais autant n'avoir que les ananas et les mangues. C'est autrement fin.

J'oublie du reste pas mal de fruits d'ici, tels la papeïe, les mandarines, les dattes et de nombreux autres encore.

Autre avantage encore de l'Afrique : on ne transporte jamais ici de linge sale dans les malles. Il suffit d'arriver avant midi à l'étape pour que le linge soit lavé, séché et repassé avant le soir.

Quelle aubaine ce serait pour le militaire en manœuvres ou le voyageur. Cela donnera aussi rudement envie à pas mal de nos ménagères qui se dessèchent elles-mêmes plutôt que de voir sécher le linge.

Ce que je viens de dire à ce sujet est vrai aussi en saison de pluies. Il est bien rare alors que le linge remis le matin ne vous soit pas restitué le soir.

Cela mérite bien, je pense, d'être signalé au point de vue des facilités du voyage.

À ce même propos, je ne saurais pas assez recommander l'emploi du tub au lieu et place de la malle bain. Celle-ci est incommode au possible, détestée par les porteurs parce qu'elle a des dimensions toujours plus grandes que celles de la malle ordinaire. Ne contiendrait-elle rien, un porteur lui préférera toujours une petite malle même lourdement remplie. Et puis la malle bain est toujours fragile alors que le tub en toile imperméabilisée est léger, se glisse dans un étui, est commode enfin à tous les points de vue. Il suffit de le laisser sécher avant de le remballer.

Je signale à ce propos, puisque je suis dans ce sujet, le caractère pratique qu'ont certaines enveloppes en toile imperméable pour les bassins. On peut y enfermer éponges, essuie-mains mouillés (on en a toujours quand on part à 5 1/2 h<sup>s</sup> le matin), savon, etc.

Somme toute, après un premier séjour en Afrique, celui qui y reviendrait pourrait se composer un trousseau infiniment plus pratique qu'à son premier voyage. Que de choses ne voit-on pas ici, que de choses pratiques surtout pour un voyageur et plus encore pour celui qui serait appelé à revenir ici en poste. Les anglais surtout ont la notion du pratique. Souhaitons que nos fournisseurs coloniaux, qui presque tous ont séjourné en Angleterre durant la guerre, en aient tiré parti quant à la nature et à la qualité des produits offerts à leur clientèle.

Je m'éveille à 4 h 40, mais je suis néanmoins en route dès 5 h 30. Mon personnel commence à être mieux stylé.

La route en elle-même est assez peu intéressante, mais longue aujourd'hui. Il y a, à mon avis, plus que les 25 kilomètres officiellement avoués. M'étant arrêté une demi-heure en route, je n'arrive qu'à 10 h 30 tout en ayant bien marché. J'estime donc qu'il y a près de 30 kilomètres.

Je passe trois vallées successives dont l'une assez importante. Mais leurs versants se parcourent sans fatigue.

Sur la plus grosse rivière, il a été construit un pont sur chevalets, très bien établi, avec tablier en madriers. Malheureusement on l'a négligé. Une culée s'est effondrée et si on ne le répare pas de suite, il n'existera plus bientôt (sur la Lukula).

Passé aussi 3 villages dont deux très petits, l'autre assez important, qui aurait été abandonné, paraît-il à cause de la maladie du sommeil. Il est encore occupé cependant mais par peu de monde. Il s'appelle Kilambo.

À l'horizon, sur une grosse montagne, vu aussi un village important que mes porteurs disent s'appeler Dibue.

Chose très curieuse les palmiers ont complètement disparu des villages. Depuis ce matin je n'en ai plus vu que quelques-uns perdus dans les vallées qui sont restées très touffues.

Pour la première fois j'ai vu des ananas en pleine brousse, le long de la route. Si c'était en Europe !

La plupart du temps les ananas sont plantés ici en bordure des champs et jardins. Ils poussent littéralement en broussailles. Il est vrai, d'après ce qui m'a été dit à maintes reprises, déjà que l'ananas a besoin de beaucoup d'ombre et que c'est surtout une plante de forêt.

Kidunda-Kunda où j'arrive vers 10 h 30 est une grande agglomération où les maisons sont construites sur les deux cotés d'une rue bien alignée. Les maisons ont bon aspect. Il n'y a pas de lupangus.

Le gîte pour européens est beaucoup plus propre que celui que j'ai occupé hier. Il est mieux construit du reste et se trouve dans un endroit bien dégagé bien qu'en plein village.

### Samedi 7 juin.

Je suis debout à 4 h 30 et en route un peu avant 5 h 30.

Le ciel est très couvert. Je rencontre une fameuse dépression, bien dure à gravir. Mais il n'y a pas de cours d'eau. À 6 h 20 je passe un petit village que mes porteurs me disent être

« Kommandai ». Chose intrigante pour moi les femmes y sont costumées de façon assez originale. Sur la tête des étoffes plissées à l'infini leur constituant une espèce de guimpe immense. Elles sont toutes habillées de peaux de bêtes, une peau très fine et très jolie, espèce de loutre, je suppose. La figure, les bras et les pieds sont blancs de farine.

L'ensemble avec les bracelets et autres petits ornements n'est pas mal du tout. À mon passage elles chantent en s'accompagnant de tambours de basque, tambourins, etc. Chose curieuse pour les noirs la voie des chanteuses n'est pas éraillée du tout. Elle est même agréable.

Je crois un instant que cette mascarade a été faite pour moi – je ne parviens pas à me la faire expliquer.

Je n'ai pas le temps de rester jusqu'à un moment convenable pour photographier le groupe. Je m'en console en me disant que je verrai sans doute plus loin d'autres costumes de l'espèce.

Immédiatement après le village je rencontre du reste une dépression formidable. Elle est la plus forte que j'ai rencontrée jusqu'à présent. Elle est très boisée et suivie dans le fond par un joli ruisseau que je traverse dans mon hamac (il n'y a presque pas d'eau).

La montée dure près d'une demi-heure et je pousse un sérieux soupir de soulagement en arrivant au sommet. Heureusement encore que l'obstacle ne doit pas être abordé de front. Sur chaque versant il y a deux lacets assez bien tracés.

À partir de ce moment je n'aurai plus jusqu'à l'arrivée à destination qu'une plaine absolument dénudée, sans arbres presque, avec quelques ondulations fort peu accentuées.

J'arrive à Lukondolo (20 kilom.) vers 9 h 15, m'étant arrêté une demi-heure en route.

Le sultan vient à ma rencontre. Pour éviter les effusions de l'arrivée, j'ai pris l'habitude depuis Kabinda d'entrer dans les villages en hamac. Mais aujourd'hui cela ne les empêche pas. Les hommes venus avec le sultan entament des chants fort entraînants qu'accompagnent mes porteurs qui sont du reste de la même région. Certains enlèvent mon hamac et je fais mon entrée en vitesse.

En un clin d'œil aussi on m'apporte tout ce que je demande et dès avant onze heures j'ai pris mon bain, changé, etc...

Le chef du village préside aux destinées du Lupalata assez importante région comportant de gros villages. Kasongo Baluba en est un ainsi que Komandaï.

En sortant de ma tente j'aperçois de loin des femmes costumées comme celles de Komandaï. Je pourrai donc photographier à loisir. J'espère tantôt d'obtenir les renseignements que je désirais au sujet du genre de fête célébrée. J'y reviendrai alors tantôt.

J'ai relaté au début de mon voyage que l'un des soldats qui m'accompagne voyageait avec toute une petite famille de poulets.

Hier le pauvre diable a eu une grosse déception. À l'arrivée à l'étape il a constaté que l'un de ses poussins était mort étouffé. Il n'avait pas compté avec la durée du voyage. Les poussins ont poussé et le panier – un vrai réticule – n'a pas grandi. D'où l'accident mortel.

Il est curieux de voir combien ces noirs se fichent de leurs poules. Ils ne leur donnent ni à boire ni à manger et leur abandonnent tout à fait le soin de pourvoir à leur nourriture. Ainsi les poules cherchent-elles par tous les moyens à entrer dans ma tente, à la cuisine, pour y trouver de l'eau – comme nourriture elles se bornent à picoter et à boulotter les nombreux insectes : vers, fourmis et autres qui abondent dans la brousse et partout.

J'ai essayé de leur donner de la farine, du pain. Elles dédaignent tout, sauf peut-être les graines que je n'ai pas su leur donner, n'en ayant pas.

Les noirs se fichent du reste de vous quand ils constatent que vous vous occupez de la nourriture d'un animal quelconque. Ils n'en reviennent pas lorsqu'on leur dit comment on s'y prend en Europe pour l'élevage. Cela est incompréhensible pour eux – Aussi leurs chiens, poules, moutons ne sont-ils jamais gras.

À propos d'animaux domestiques, je n'ai presque jamais vu en Afrique des chats dans les villages. J'y ai vu et entendu beaucoup de rats par contre. Mais les noirs ont l'air de s'en moquer. Ils se tiennent peut-être le raisonnement : « Ils doivent vivre et manger comme tous les autres ». Dans leurs maisons ils ont du reste une espèce de poutre qu'ils dénomment « Nzila ya pania » (le chemin des rats). Comme on le voit ils ne s'en inquiètent guère.

Jusqu'à présent je n'ai constaté que dans le Ruanda qu'on s'occupait des bêtes. Mais ils ont là du gros bétail en abondance (je n'en ai pas encore vu ailleurs). Ils ont des bouviers comme chez nous et le bétail est conduit aux champs chaque jour.

À ce propos, j'ai constaté l'existence dans la brousse, et cela depuis Kabinda, de vastes étendues qui conviendraient très bien comme pâturages. L'herbe est drue et serrée, très verte (on ne le croirait pas en saison sèche, alors qu'elle est loin des ruisseaux) et pas très haute. On est étonné de voir qu'il n'y a pas de troupeaux de moutons ou autre bétail. Je tâcherai d'en connaître les raisons à mon arrivée à Pania.

Ces étendues sont tout à fait respectées par les feux de brousse qui s'arrêtent à elles. Il ne s'agit donc pas d'un regain poussant après le feu de brousse. Il n'y a du reste plus eu de pluies depuis. Une chose très curieuse aussi est de voir combien sont fantaisistes dans la brousse les dessins, les tonalités qu'y laissent subsister les feux de brousse. À certains moments on croirait voir une succession de larges vagues dont les tonalités vont du noir le plus foncé aux bruns khaki les plus tendres. C'est très joli comme effet et fréquemment, de loin, on croirait apercevoir des terrains très déchirés, très accidentés alors qu'il ne s'agit en réalité que d'une colline très ordinaire que les caprices du feu et du vent se sont complus à camoufler.

Je n'aurai pas eu tort, cette fois, de patienter. Les danseuses de l'endroit – car il s'agit de danses en l'homme de la lune (?) – sont venues d'elles-mêmes chez moi et se sont de fort bonne grâce laissées photographier. Bien entendu, j'ai dû y aller d'un matabiche en sel de rigueur ici, mais à payer par l'opérateur à son client.

Il y a de ces pratiques africaines que l'on devrait importer en Europe. Cela ferait une jolie économie à pas mal de gens.

Vers la soirée j'ai été voir les danses. Elles n'ont rien d'intéressant et constituent plutôt à mes yeux des pratiques visant à l'obscénité bien que les danseuses soient vêtues des pieds à la tête – Ma visite a été très courte en conséquence.

J'ai retrouvé quelques palmiers à Lukondolo. Mais les grands sont très rares (une vingtaine au plus). Par contre il y en a des jeunes, à l'état de pépinières autour de toutes les habitations. Chaque maison en a au moins une centaine en belle vigueur. C'est le résultat, sans doute d'une propagande auprès de l'indigène, car ces jeunes plants sont bien soignés.

Le village, que j'ai entièrement parcouru est beaucoup moins important que je me l'étais imaginé à première vue. Il y a beaucoup de verdure et c'est ce qui trompe au premier abord.

Il y a une belle rue centrale et ensuite quelques maisons disséminées au-dehors. Mais cette extension a peu de profondeur.

#### Dimanche 8 juin (Pentecôte)

Hier soir au moment où la nuit commençait à tomber m'arrive un soldat avec quelques porteurs : c'est le commandant Clyumans qui annonce son arrivée pour le soir. Il a doublé hier l'étape faisant près de 50 kil. Il est vrai qu'il use du hamac, du vélo.

Mes ordres sont vite donnés à la cuisine. Quelques boîtes de conserves – l'ultime ressource de l'Afrique – sont ouvertes et la table dressée pour recevoir deux invités.

Car Clyumans est accompagné de deux adjoints.

Leurs porteurs qui arrivent par petits groupes sont esquinés littéralement.

Clyumans arrive vers 7 h 30 et son adjoint (blessé et en hamac) à 8<sup>hs</sup>.

Nous ne nous mettons à table qu'à 8 h 30 m.

Somme toute cette arrivée, bien qu'agréable de prime abord pour moi dérange toute ma soirée et m'amènera à me coucher que vers 10 heures, ce qui est tard quand on se lève à 4 1/2 et qu'on a une longue étape à faire le lendemain (26 kilomètres) que l'administrateur déclare être de 28. Le temps passe à blaguer et, sous le rapport de nourriture, je crois que je n'ai jamais aussi mal mangé de tout mon voyage. Tout est cuit et recuit et les conserves ne me disent rien. Heureusement que j'ai bien déjeuné le midi et pris une bonne tasse de cacao vers 4 heures.

Ces installations de nuit ont encore d'autres inconvénients.

Je m'éveille le lendemain à 4 h 30 et presque aussitôt s'abat dans les environs de ma tente une nuée de porteurs cherchant leur charge.

Les miennes qui ont cependant été disposées comme d'habitude par mon personnel sont entourées par les porteurs des nouveaux arrivés. Sans qu'il y ait désordre il y a cohue de nègres et malheureusement aussi la peste – odeur de transpiration – qui les accompagne toujours. Qui n'a pas senti le nègre ne peut se figurer ce qu'il en est. Et cependant ces malheureux se lavent chaque fois qu'ils trouvent de l'eau. Est-ce manque de savon ou d'essuyage après le bain ? Je me le demande. Car, je le répète, le nègre se lave chaque fois qu'il en a l'occasion.

Leur odeur a malheureusement ce matin pour moi une triste conséquence : elle me coupe tout appétit et c'est conséquemment d'assez mauvaise humeur que je me mets en route à 5 h 30.

Sur la route autres ennuis : mes porteurs marchent plus vite que les autres. D'où embarras de toutes espèces. D'autre part les hamacs de Clymans et de son adjoint – qui les utilisent dès le matin – dépassent les porteurs, jetant un nouveau trouble.

Enfin, dans une montée sérieuse, au-delà d'une rivière, l'un des hamacs s'arrête embouteillant toute la colonne. C'est crispant.

L'ennui pour moi est d'autant plus grand qu'il règne un brouillard opaque et terriblement froid. Le soleil n'est pas encore levé. Mes vêtements sont humides. Je mes sens pris de frissons. En un mot tout ce qu'il faut pour mettre un homme de mauvaise humeur.

Cela me fait regretter de ne plus être seul et, lorsque je me rappelle les misères que j'ai connues, pour les mêmes raisons, lors de mon voyage dans l'Uganda et le Ruanda, je conclus que pour voyager commodément en Afrique il faut être seul en caravane.

Si agréable que puisse être la société d'un copain, elle entraîne toujours des inconvénients autrement sérieux que les avantages. La lecture, l'écriture ne vous occupent-elles pas suffisamment déjà. Et puis il y a tant de moyens de passer son temps sans qu'on puisse s'ennuyer.

Ce que j'ai dit plus haut permet de déduire qu'à peine sorti du gîte je rencontre un premier et sérieux obstacle sous la forme d'une large et profonde vallée.

Mais le brouillard est si dense dans la vallée – il n'y en a pas sur le plateau – et la clarté si faible encore qu'on n'y perçoit rien sauf une espèce de lac très découpé, aux nombreuses presque îles, aux vagues fantastiques.

C'est très joli, mais je ne m'attarde guère à regarder. Il fait trop froid. En gravissant la côte j'ai ensuite l'ennui d'être embouteillé, dont j'ai parlé plus haut déjà, et cela ne m'encourage pas à chercher à découvrir les merveilles de la nature.

Moins d'une heure après, du reste, je me retrouve devant un obstacle non moins important encore. Mais le brouillard dense a subsisté. On ne voit rien, sauf toujours le fameux lac laiteux, immense par son étendue.

Je me rappelle, en 1903, à des manœuvres dans le Luxembourg, avoir eu sur le plateau de Nassogne une impression analogue. Mais au lieu de lacs laiteux, nous étions là entourés de

fleuves laiteux, dont la vallée de l'Homme. Mais nous pûmes, du plateau assister à la disparition du brouillard, à l'apparition successive des divers détails du terrain. Ce fut merveilleux. Mais ici, pour des raisons fréquemment développées plus haut déjà, il n'est pas possible d'attendre et, il faut passer.

Je puis cependant me rendre compte que la vallée est extrêmement boisée. Les arbres, très divers comme essences, sont grands et majestueux. Il est bien regrettable que ce brouillard ne soit pas dissipé.

La rivière est assez importante. On la passe par un pont qui fut bien – comme celui d'il y a deux jours – mais il est non moins délabré. Il est regrettable de voir s'en aller ainsi à rien des travaux de route qui furent bien conçus.

La route est du reste très négligée aujourd'hui. Elle est complètement envahie par une brousse sale qui, étant chargée de cendres provenant des feux de brousse, nous transforme nos vêtements en un tissu d'un noir sale permettant de croire qu'ils n'ont plus été lavés depuis longtemps. Autre raison encore de mécontentement.

À partir de 7 heures du matin la route, toujours mauvaise, beaucoup de sable, est d'une monotonie désespérante jusqu'aux approches de Pania-Mutombo. C'est une triste plaine, assez boisée, qui ne présente aucun intérêt.

Mais ces plaines vous ménagent parfois de vilaines surprises.

Clyumans me raconte qu'hier, les femmes des soldats de son bataillon étant parties du gîte de grand matin, avant le jour, sont revenues tout en émoi, ayant jeté leurs bagages pour courir plus vite, annoncer que la route était barrée par un lion.

Des hommes armés furent envoyés. On ne retrouve plus le lion. Mais on releva parfaitement ses traces à l'endroit indiqué par les femmes.

Je n'aurai moi, durant mes étapes, à part un énorme scorpion, vu aucune bête, pas même la plus petite antilope en brousse.

On m'a montré une fois des traces d'éléphant, une autre fois de léopard, et c'est tout.

Les noirs ont, pour les relever, une perception remarquable. Ils ne se trompent jamais, pour ainsi dire, d'après les meilleurs chasseurs, aux traces qu'ils relèvent.

Et dire qu'il m'avait été annoncé que je devais me préserver au cours du voyage que j'avais entrepris, même dans les gîtes contre les fauves les plus terribles. Je n'ai même jamais constaté que les noirs prenaient des précautions contre eux à l'étape. Ils dorment en plein air, le plus souvent, groupés autour d'un feu.

Vers dix heures nous découvrons de loin la vallée du Sankuru qui baigne Pania-Mutombo. C'est un bien joli coup d'œil. Ses rives sont très boisées. La vallée est très profonde.

Avant d'entrer à Pania, je traverse un petit village propre. Puis, par une descente rapide que mes porteurs de hamac font au pas de course, j'entre au poste.

Celui-ci ne compte que quelques habitations seulement. Trois ou quatre appartiennent au poste. Les autres sont des maisons de commerce (l'Intertropical et quelques portugais).

M<sup>r</sup> Vanderveken y remplit les fonctions d'agent territorial. Il y réside avec sa femme, une ixelloise que j'ai dû connaître jadis de vue. Elle habitait du reste rue Van Aa non loin de mes appartements successifs.

Je trouve aussi en qualité d'agent de l'Intertropical, un certain monsieur Garnier qui dit m'avoir connu lorsque j'étais à l'E.M. de la 2 D.A. durant la campagne. Il était au génie de la division.

Une fois de plus je constate à mon grand déplaisir une intimité beaucoup trop grande entre l'agent territorial et le commerçant. Cela donne lieu à toutes espèces de suspicions que leurs conversations ne dissipent pas, hélas.

Ensuite sans que ces gens nous connaissent, ils se mettent à tailler des capotes à tort et à travers à tout le monde à peu près, aux missions surtout. Je suis entièrement de leur avis dirais-je. Mais néanmoins je ne les comprends pas de débiter la connaissance par des conversations de l'espèce. C'est au moins imprudent au Congo, où il y a tant de gens qui sont heureux d'aller répéter, en en abusant, les conversations qu'ils ont recueillies de côté et d'autre. Qu'on se rappelle à ce sujet l'affaire du général Cabra il y a une dizaine d'années environ.

Je suis bien heureux que nous ne soyons même pas invités à déjeuner. Nous nous bornons à aller à l'apéritif et en faisons même les frais.

Autre chose que je déplore en Afrique. L'agent territorial habite à Pania une belle et spacieuse maison en briques, construit depuis moins d'un an. Or, on va déplacer le poste d'un millier de mètres au maximum et renouveler tous les frais d'installation d'un nouveau poste. C'est de l'argent jeté à mon avis et on a si difficile à en obtenir ici pour les travaux de construction. Il est vrai que le fonctionnaire qui décide ne va pas, le plus souvent, apprécier sur place. Le rond-de-cuirisme est néfaste en Afrique. On s'attache à son siège et cela coûte, à tous points de vue, pas mal d'argent.

#### Lundi 9 juin.

Nous nous arrêtons à Pania. J'en profite pour passer une excellente nuit.

Le matin nous allons à la rive voir la baleinière qui nous conduira à Lusambo. Ce n'est pas bien grand quand on compte qu'il faut y prendre douze payeurs et les boys, outre les bagages.

Nous allons ensuite au village de Pania-Mutombo qui se trouve dans le district du Sankuru, de l'autre côté du Sankuru. Nous y achetons une provision de fruits pour la route. Ce n'est pas bien facile à obtenir de ces indigènes.

Le village est intéressant, mais assez mal entretenu. Il est vrai que cela ne lui enlève rien de son pittoresque. Je n'ai, malheureusement, plus qu'une plaque dans mon appareil.

Le reste de la journée est employée à réduire le nombre de charges à embarquer demain et... à nous reposer. Ce n'est pas si désagréable.

Au poste, du reste, il n'y a rien d'intéressant. Hier il y avait un marché, durant lequel les femmes venues au marché exécutent des danses.

Bonne journée de repos. J'ai renoncé à poursuivre la route par étape à cause du peu de qualités de mes serviteurs.

Il faut être bien servi en route sinon on se nourrit trop misérablement. Heureusement on trouve assez bien de vivres frais en route et j'ai pu me faire faire une cuisine fort simple. Mais c'est insuffisant néanmoins.

#### Mardi 10 juin.

Je suis prêt dès 6 heures. Malheureusement les porteurs qui doivent transporter mes bagages à la baleinière qui me conduira au camp de la Moamba (près de Lusambo) n'arriveront qu'après 7 heures. Encore fallut-il pour cela utiliser les payeurs, car les porteurs n'arrivèrent pas.

Je me suis décidé à m'arrêter à la Moamba, car on m'a dépeint dès Kabinda le séjour à Lusambo comme tellement triste, pour un tas de raisons, que je préfère la Moamba, où il y a des maisons et de la société plus agréable.

La Moamba est un camp d'instruction pour les jeunes recrues noirs. Il a été construit paraît-il en pleine forêt. C'est donc un endroit sain, où j'aurai aussi de l'air et où j'aurai aussi de la société du camarade Clymans.

Nous quittons la rive à 7 h 30, au lieu des 6 h 30. C'est un contretemps fâcheux quand on a à faire dix heures de baleinière. Le moindre accroc en route et nous arriverons après que la nuit est tombée.

Le voyage sur le Sankuru est de toute beauté.

Le fleuve a un parcours très sinueux, ménageant donc à tout instant des surprises. Le pays est très accidenté. Les rives très boisées et le plus souvent à pic. Les coins les plus caractéristiques sont constitués par de hautes falaises rouges, du plus bel effet. Elles ont une bonne cinquantaine de mètres de hauteur. À tout instant on a des points de vue vraiment admirables, beaucoup plus sauvages naturellement que tout ce qui peut se rencontrer en Europe.

Peu de villages durant la 1<sup>e</sup> partie du parcours. À partir de midi les villages deviennent assez nombreux, mais ils sont fort petits. Il y a aussi quelques factoreries échelonnées le long du parcours, perdus en pleine brousse où elles récoltent les produits des villages environnants. Le fleuve n'a malheureusement, en cette période de l'année que fort peu de profondeur et n'est navigable que pour les petits bateaux seulement de 35-35 T. Comme il n'y en a pas pour le moment encore, le trafic est fait par des baleinières. Le voyage en baleinière est agréable durant quelques heures, mais il devient horriblement fatigant quand il dépasse cette durée.

La manœuvre est faite par 12 pagayeurs et un barreur. Celui-ci, pour donner la cadence, utilise un stick dont il frappe sur les caisses à air de l'embarcation, produisant ainsi un bruit assourdissant qui ne permettra à aucun moment du voyage de prendre le moindre instant de repos. Durant toute la journée les pagayeurs chanteront la même chanson plaintive qui finit par agacer.

Mais on ne peut cependant se plaindre outre mesure puisque la baleinière marche à environ dix kilomètres à l'heure.

L'excédent de nos bagages et de notre personnel noir a été embarqué dans des pirogues que nous perdons de vue avant la première heure de voyage. Elles ont moins de pagayeurs que nous et ne peuvent pas soutenir la lutte.

En cours de route nous voyons sur un banc de sable une bande de pintades qui se fichent de nous comme si nous n'existions pas. Un soldat leur tire un couple de coups de Mauser qui ne les font même pas filer.

Dans le courant de l'après midi je vois pour la première fois depuis que je suis en Afrique, un crocodile. Il s'est hissé sur un tronc d'arbre tombé dans le fleuve et y dort d'un sommeil de plomb que notre passage et le chant de nos pagayeurs ne trouble même pas. N'ayant plus de cartouches nous le laissâmes en paix achever sa sieste. Il est de très petite taille du reste.

Cela me rappelle que j'ai appris par le camarade Clyumans que l'hippopotame tiré à Kisengwa par M<sup>r</sup> Puissant avait été retrouvé s'en allant à la dérive et avait pu être ramené au poste pour y corser le menu des noirs.

Au bout de quatre ou cinq heures de voyage sur le Sankuru cela commence à devenir monotone. Il n'y a guère de variété dans les paysages.

Je me réjouis de faire le parcours à la descente, car à la montée ce même voyage demande cinq jours. M<sup>r</sup> Demeulemeester qui l'a fait récemment s'en plaignait horriblement, ce que je conçois du reste. Grâce au matabiche que nous avons promis à nos pagayeurs nous arrivons en vue du camp de la Moamba vers 4 1/2 h<sup>s</sup> et nous arrivons à la rive à 5 h<sup>s</sup>.

Clyumans et moi gravissons la côte assez dure qui conduit au camp et nous allons y retrouver le commandant Hansen qui commande le camp d'instruction. M<sup>r</sup> Hansen, qui est de nationalité danoise nous reçoit fort aimablement et donne tous les ordres voulus pour qu'il soit, avant la nuit, procédé à notre installation dans une maison très confortable.

Puis nous passons ensemble une soirée fort agréable qui se prolonge assez tard. Heureusement il fait un beau clair de lune. Sinon nous aurions eu les plus grosses difficultés pour retrouver notre maison.

Nous passons une excellente nuit et avons tôt fait d'oublier et le chant de nos pagayeurs et les fatigues du voyage en baleinière.

Mercredi 11 juin.

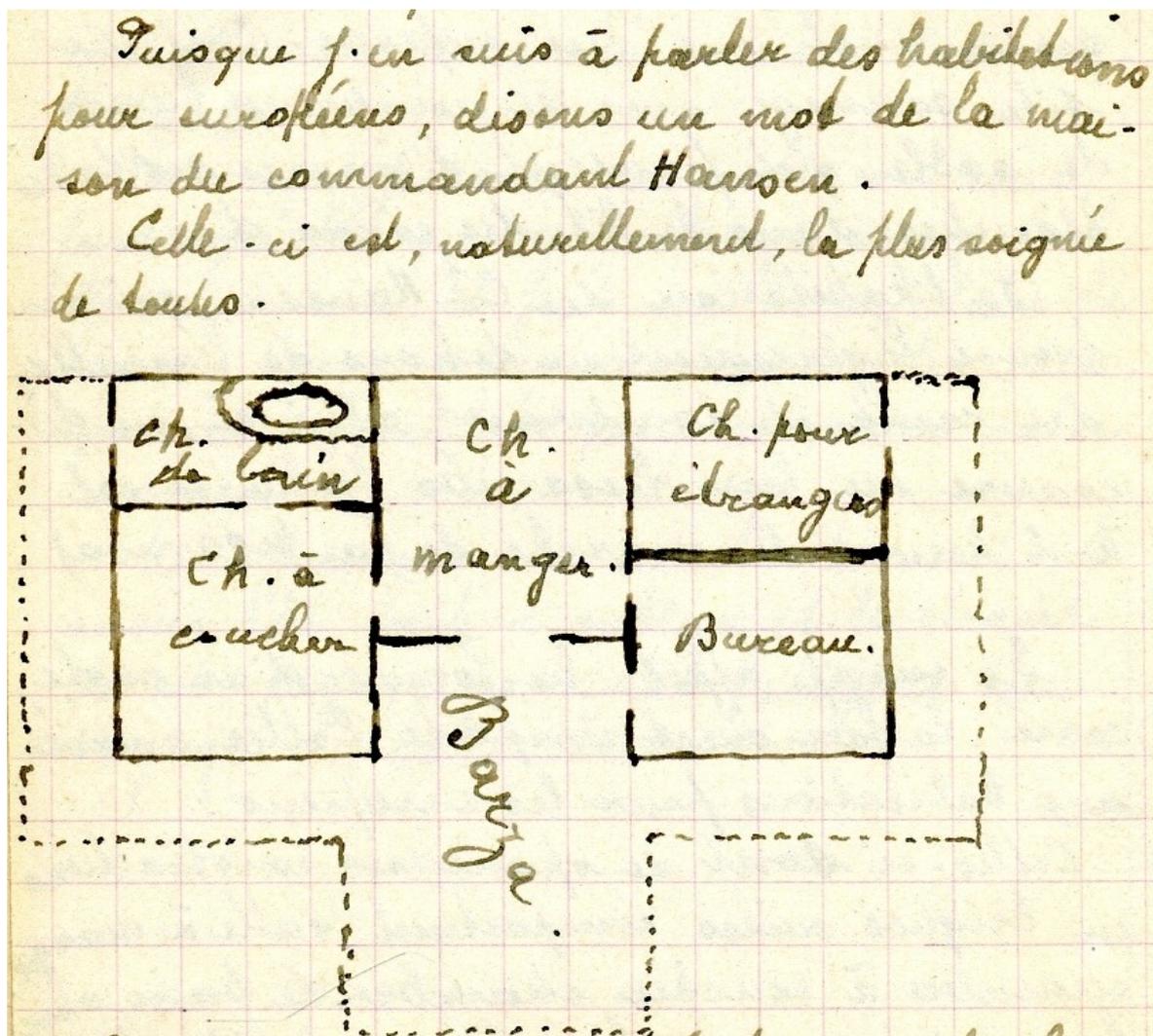
Nous faisons, le matin, un tour du camp. Celui-ci est simplement une petite merveille surtout quand on apprend que son commandant n'a disposé d'aucun crédit pour sa construction. Seule la chapelle a été l'objet d'un subside de quelques centaines de francs.

Le camp de la Moamba est situé sur un plateau dominant la vallée du Sankuru sur lequel on a, tout en amont qu'en aval une vue superbe. C'est un site sauvage avec de nombreux bancs de sable qui forment d'immenses taches blanches dans le lit du cours d'eau.

De l'habitation du C<sup>d</sup> Hansen, qui se trouve légèrement en dehors de l'assiette du camp et dominant celui-ci, on découvre au loin Lusambo (celui-ci est à 2 heures de marche de la Moamba).

Le camp affecte la forme d'un vaste carré. La face ouest comporte l'allée réservée aux habitations pour les européens.

Celles-ci sont de spacieuses constructions en briques cuites comportant salle à manger, chambre à coucher, chambre de bain avec baignoire maçonnée, et une petite chambre pouvant servir de bureau ou de réduit.



Chaque maison est entourée sur trois de ses faces d'une spacieuse barza. Les sol des chambres et de la barza est en briques.

On ne saurait assez insister sur la beauté de ce travail quand on sait qu'il a été entièrement conçu par le commandant du camp tout d'abord et exécuté par les recrues.

Outre les 7 ou 8 maisons pour européens, il y a les locaux pour services généraux : bureaux, magasins d'armes, de munitions, d'habillement, etc...

Puisque j'en suis à parler des habitations pour européens, disons un mot de la maison du commandant Hansen.

Celle-ci est, naturellement, la plus soignée de toutes.

Le croquis ci-dessus me dispensera de la décrire. Je désire cependant signaler le parquet qui y a été établi. C'est un mélange de chaux (3/4), de sable (1/4) et de latex. Cela imite parfaitement le ciment et paraît même avoir toute la dureté. C'est poli, de sorte qu'il est extrêmement facile de l'entretenir.

Les boiseries et les plafonds ont été eux aussi particulièrement soignés. Les plafonds sont constitués par des nattes bien tendues, très propres donc.

On constate en un mot que cette habitation a été construite sous l'œil même de celui qui devait l'habiter et je me fais avouer qu'il nourrissait le secret espoir de s'y voir rejoindre par sa femme qui n'a pas pu, par suite de la guerre, quitter le Danemark.

Quel que soit le mobile, on ne peut qu'applaudir quand on voit semblable travail et on regrette qu'au Congo on ne trouve pas beaucoup d'installations comparables au camp de Moamba.

Les 3 autres faces du camp sont réservées aux installations pour la troupe. Jamais je n'en ai vu de pareilles. Les maisons pour les soldats sont en briques séchées au soleil. Bien que spacieuses elles n'abritent chacune que 4 hommes, mais devront maintenant, par suite de l'arrivée du V bataillon, en recevoir chacune 8. Cela ne présentera aucune difficulté.

Entre les 2 rangées de maisons se trouvent 2 rangées de cuisine fort bien disposées, très propres, mais ouvertes sur les 4 faces afin de pouvoir veiller à ce que les hommes n'y logent pas et aussi à leur entretien.

Il y a ensuite les locaux d'usage général.

Parmi ceux-ci le magasin à vivres doit particulièrement retenir l'attention. Belle construction en briques avec silos pour le riz. La construction est précédée d'un spacieux hangar à distribution.

Ensuite les hangars pour les théories. Il y en a, très vaste, pour chaque compagnie, permettant ainsi d'y exécuter les tirs réduits grâce à la construction d'un mur épais de 2 1/2 briques.

Enfin il y a l'infirmerie, légèrement en dehors du camp, bien conçue, riante même.

Je ne saurais assez signaler les avantages, que présentent ces constructions en briques séchées sur celles en pisé ou en paille que j'ai vu exclusivement employées jusqu'aujourd'hui.

On voit que ces jeunes soldats, si bien dirigés, ont pris goût au bon entretien de leurs habitations et à la propreté de leur camp.

Parlons maintenant des plantations. Une fois encore celles-ci ont retenu toute l'attention du commandant Hansen. De larges avenues ont été tracées (10 m. de largeur) et plantées en majeure partie de palmiers. Plus de 400 palmiers ont été plantés et, à mesure que l'un d'entre eux meurt ou dépérit, il est aussitôt remplacé. Le camp n'existant que depuis 1914-15 ces arbres sont encore bien petits, mais d'ici quatre ou cinq ans le coup d'œil sera splendide.

Seuls des palmiers n'ont pas été plantés. Il y a des manguiers, des mandariniers, des orangers, des papeyers. Les ananas ont dû être supprimés parce qu'ils favorisaient trop l'éclosion des moustiques.

Enfin, il y a de nombreuses plantes ornementales, des fleurs, etc..., etc..., donnant à l'ensemble l'aspect le plus riant.

L'ensemble du camp a été entièrement nivelé. Des murs de soutènement retiennent les terres rapportées. Ces murs ont donné pas mal de peines, paraît-il, pour les construire. Ils ont actuellement près d'un mètre d'épaisseur et tiennent fort bien.

Le camp a été construit en plein dans la forêt. J'ai omis de demander si les souches avaient été maintenues dans le sol pour retenir les terres. Aussi longtemps que les maisons n'ont pas de fondations trop profondes cela doit pouvoir se faire.

Je terminerai la description du camp en disant qu'un marché indigène y a lieu deux jours par semaine.

La création de ce centre militaire (il y a eu souvent plus de mille hommes) a amené les indigènes très commerçants de la région à venir s'installer dans ses environs. Ils apportent au camp les produits de leurs cultures et parviennent à y suffir.

Le commandant du camp se plaint cependant du manque de riz et d'huile de palme, ces deux produits si nécessaires au noir. Il y en a cependant dans la région, mais le tout est drainé par les commerçants qui, sans donner des prix supérieurs à ceux des mercuriales attirent cependant l'indigène en lui donnant des matabiches en étoffes ou en sel que ne peuvent consentir les acheteurs militaires.

Le commandant du camp se plaint à ce sujet du prix modique auquel il doit se procurer la ration. Il ne lui est alloué pour cela que quinze centimes par jour. Ce tarif qui a été fixé uniformément pour la plus grosse partie de la colonie ne tient aucun compte des prix régionaux et cause de grosses difficultés à ceux qui ont la charge de nourrir des troupes.

Je terminerai enfin par une nouvelle critique contre le Gouvernement. Depuis qu'il a été construit, jamais le camp n'a reçu la visite d'une autorité coloniale quelconque.

Tel qu'il est, il représente aujourd'hui une valeur au près de deux cent mille francs d'ors que la colonie n'a pas remboursé un sou pour sa construction.

Or, dans sa haute sagesse, le gouvernement a, il y a quelques mois, donné l'ordre... d'abandonner le camp pour aller le reconstruire dans le Kasai !!

Il a fallu les plaintes et les rapports du commandant pour qu'on consente à le maintenir un an encore pour l'instruction du contingent 1919 (mille hommes arrivent en octobre) – mais on a interdit toute construction nouvelle. Nul doute qu'une mission quelconque aurait immédiatement profité de l'aubaine pour s'installer dans de locaux aussi bien étudiés.

Dieu sait si ce ne sont pas elles qui, guignant le camp ont poussé à son abandon par les troupes. Elles auraient acheté au rabais.

#### Jeudi 12 juin.

Nous nous embarquons Clyumans et moi à 8 h 1/2 pour Lusambo où nous devons aller faire nos visites.

Cette fois nous empruntons une baleinière du camp montée par douze vigoureux pagayeurs militaires, bangalas bon chanteurs qui ont été spécialement choisis par le commandant Hansen. Et je dois dire que ce choix fut heureux, car durant toute l'heure que dura la descente sur Lusambo, ces braves gens nous chantèrent tout leur répertoire de chants.

À mon profond étonnement je constatai que ce répertoire est très étendu et se compose de chants très harmonieux, très jolis, à plusieurs voix souvent. Inutile de dire que leur chant si connu : « Uele, Uele, Mahiba est Makele » (souvent ils remplacent Makele par Makassi).

Le chant se compose de paroles improvisées par le chanteur et dont les voyageurs du moment font la plupart du temps tous les frais, tandis que tous les pagayeurs reprennent le refrain en cœur.

Quelle différence avec les tristes chants que nous entendions jadis au beni (?) de Kigoma et qui n'avaient rien d'original. Ici, au moins, c'est l'âme d'une race que nous traduisent ces chants qui ont une histoire, une poésie, un sens artistique. Que n'encourage-t-on pas plutôt les noirs à ne chanter que leurs airs régionaux. Ils y mettraient autrement d'enthousiasme ces pauvres qui souvent ne reverront plus leur village d'origine.

Inutile de dire que cette fois, le voyage nous paraît trop court et que nous regrettons presque d'arriver à Lusambo.

J'ometts de dire que ces bangalas ne recourent pas aux battements sur les caisses à air pour rythmer leurs chants ni leurs manœuvres. Cela ne la contrarie en rien et, d'autre part, les oreilles du pauvre européen ne sont plus abîmées, ce qui est un sérieux avantage.

Dès l'arrivée à Lusambo nous nous rendons chez le Commissaire de district, M<sup>r</sup> Orban, qui a exercé jadis les mêmes fonctions au Lomami (je l'ai plus souvent entendu appeler Pauleke).

Nous sommes fort aimablement reçus par lui et invités à déjeuner.

Toute la matinée se passe en visites aux diverses autorités de Lusambo.

Nous allons à la mission (Pères de Scheut), établissement très important, où nous buvons un bon verre de bière locale, fabriquée par la mission.

L'après midi nous visitons l'établissement des frères qui est fort intéressant. Ils ont ici une école primaire et une école industrielle. Tous les jeunes noirs admis à en suivre les cours débutent par l'école primaire, puis vont à l'école industrielle où ils apprennent divers métiers (charpentier, ébéniste, serrurier, forgeron, tailleur, cordonnier, etc..., etc...). Je dois reconnaître que les divers travaux qu'on nous montre sont fort bien faits. Les ouvrages de menuiserie surtout ont assez bien le cachet.

L'imprimerie elle aussi compte assez bien de travailleurs parmi lesquels il y a même des correcteurs.

Autant j'admire les travaux manuels que l'on enseigne aux indigènes pour en faire de très bons artisans, autant je réproûve, pour mon part, l'enseignement primaire ou intellectuel qu'on leur donne dès aujourd'hui. J'estime que le noir n'est pas mûr encore pour recevoir pareil enseignement et que les connaissances qu'il acquit ainsi sont toujours mal mises à profit. Il vaut infiniment mieux se borner aux enseignements manuels pour lesquels le noir a des dispositions naturelles et qui développeront non mieux son intelligence.

Je ne puis à ce propos qu'admirer la méthode suivie par le commandant Hansen qui a lui aussi formé des artisans ayant produit des travaux. Or ses artisans viennent directement des villages, de la forêt et n'ont aucune instruction donc. Certes leurs travaux ne sont pas aussi fins que ceux des ouvriers de la mission. Mais ils présentent cependant toutes les qualités voulues pour rendre les services qu'on doit leur demander. Leurs meubles, portes, tables, chaises sont fort bien ajustés et finis. Que doit-on demander plus à un ouvrier noir ? Combien de postes que je connais seraient heureux de disposer de ces artisans.

J'oublie de mentionner que la mission fabrique elle aussi des briques cuites et en outre des tuiles fort bien faites. C'est là un des avantages des missions qui, par le fait que leur personnel a un véritable caractère de permanence, se trouvent en situation de poursuivre des études de longue haleine à de bons résultats.

Les agents de l'état arrivent tous animés d'excellentes dispositions. Mais s'ils éprouvent des échecs ils n'auront pas la persévérance voulue pour poursuivre leurs recherches. Leurs termes étant très courts, ils en arrivent vite à perdre le goût du travail : ils ne profiteront pas eux-mêmes du profit de ce travail et, dès lors, ils l'abandonnent. C'est la méthode égoïste et humaine. Bien fort sera celui qui parviendra à l'extirper des mœurs congolaises.

Nous rentrons à la Moamba, à la soirée, en hamac. Nous traverserons le fleuve à mi-chemin environ du camp.

Je terminerai ici par une parenthèse. On nous avait dit pas mal de choses peu élogieuses au sujet du personnel que nous rencontrerions à Lusambo. Or, rien de tout cela ne s'est vérifié. Tous ont été charmants pour nous et ont beaucoup insisté pour que je vienne passer quelques jours à Lusambo avant de descendre. J'ai du reste accepté avec plaisir, car je n'ai, au cours de mes visites vu que bien peu des choses de la ville qui, rapidement parcourue m'a paru trop étriquée et à reconstruire entièrement dans un avenir assez proche. Il y manque de l'air et de la brise, ayant été construite dans un fond.

#### Vendredi – Samedi – Dimanche, 13. 14. 15 juin

Je passe ces journées au camp et en profite pour remettre de l'ordre dans mes bagages. Ceux-ci ont évidemment assez bien souffert depuis mon départ de Kigoma. Nous passons nos soirées à jouer au bac et à blaguer. Je dois rigoler à ce propos qu'il y a assez bien de moustiques à la Moamba. C'est la seule chose qui me déplaît, car dès que je suis mordu, l'irritation est tellement vive que je me gratte au point de m'arracher la peau. J'ai dès lors le corps couvert de rogues peu ragoutantes sur lesquelles j'applique ensuite de la teinture d'iode. Une vraie peau de léopard, quoi !

Je dois m'attendre à séjourner une bonne dizaine de jours à la Moamba. L'Yser, le bateau qui m'emmena ne quitte en effet Léo que le 14 juin. Il met une bonne douzaine de jours pour arriver à Lusambo et, comme le bateau pour l'Europe doit quitter Boma au début de juillet, tout fait prévoir que je le raterai. C'est bien ennuyeux, car cela me collera un retard de près de deux mois, si pas plus en ce moment où les communications avec l'Europe sont encore si irrégulières. La C<sup>ie</sup> du Congo n'a toujours que 2 bateaux faisant le service. Sans que je fasse de la bite, cela me contrarie fort, car j'ai permis à tous les miens et surtout à ma femme d'entrevoir mon retour comme possible en juillet, en Europe ! Voilà qui me reporte à septembre, octobre peut-être ? Je conserve cependant un espoir. De petits bateaux de sociétés commerciales entreprennent de temps à autre le voyage et arrivent de façon imprévue. On ne trouve pas beaucoup d'aises à bord, mais bah, c'est la guerre. N'annonce-t-on pas sa reprise comme possible en Europe ? J'ai du reste eu raison, car le dimanche matin, vers 10 heures, quelle ne fut pas notre surprise d'entendre tout à coup 3 coups de sirène. C'était un petit bateau qui saluait le camp et remontait vers Batempa.

Ma décision fut vite prise. J'envoie aussitôt un mot au C<sup>re</sup> de district à Lusambo et dès 4 heures j'étais avisé que je pouvais à mes risques et périls m'embarquer, le bateau ne dépassant pas Dima, à 2 jours de navigation de Kinshasa (près de Léopoldville).

Mes malles furent vite bouclées et je me trouvai prêt à filer dès le soir.

Ce n'est pas sans regret que je quitte la Moamba où j'avais trouvé si bonne société et si bien retapé mon estomac assez délabré.

#### Lundi 16 juin.

L'arrivée du bateau à Lusambo m'a été signalée comme possible à midi.

Dès 9 1/2 mes bagages sont embarqués dans la baleinière et je fais mes adieux aux camarades venus me dire au revoir à la rive.

J'ai demandé à avoir les mêmes payeurs que le jeudi. Mais cette fois ils ne sont plus aussi exubérants et tout leur répertoire ne défile plus.

J'arrive à 10 h 1/2 à Lusambo et le postier chez lequel je me rends aussitôt m'assure que j'ai beaucoup d'espoir de trouver une correspondance à Dima où passent de nombreux bateaux. Il fait toutes ses réserves cependant quant aux commodités du voyage sur ce méchant sabot.

Le C<sup>re</sup> de district fera le nécessaire pour autoriser mon embarquement.

Dès 11 h 1/2 on entend au loin la sirène du bateau annonçant son arrivée à Lusambo. À midi il est à quai et j'ai le plaisir d'apprendre que je pourrai m'embarquer.

Le « de Hemptinne » est un petit bateau de 18 tonnes appartenant à la C.K. (C<sup>ie</sup> du Kasai) faisant le service entre Dima et Batempa.

En dehors de la cabine du capitaine, installée sur la passerelle, à l'avant, et assez élevée au-dessus de l'eau, il n'y a qu'une petite cabine installée à l'arrière, sur le pont, à l'emplacement même où se tiennent les passagers et l'équipage noirs. Elle est sombre et mal aérée. C'est la cabine qui me sera destinée durant le voyage de 7 à 8 jours que j'ai à faire pour atteindre Dima. Au moment où je la visite, elle est toute encombrée des marchandises les plus hétéroclites que le capitaine fera évacuer. De plus, comme elle sert en même temps de logement au boy du capitaine, elle devra aussi être évacuée par tous les bilokos de cet être important qui me témoigne sans le cacher le mécontentement qu'il éprouve à devoir déménager.

Ce qui m'ennuiera le plus durant la traversée c'est que dans ma cabine on sentira toutes les odeurs de transpiration des noirs qui l'entourent sans cesse ainsi que la fétide odeur des carottes de manioc en fermentation qui gisent de tous cotés sur le pont du bateau.

Pour augmenter le tonnage transporté, le « de Hemptinne » est flanqué de deux larges pontées qui portent sa capacité en charge à 40 tonnes environs, mais qui, hélas, restreignent assez considérablement sa vitesse.

Comme presque tous les bateaux qui naviguent sur les fleuves et rivières du Congo, le « de Hemptinne » a sa machine sur le pont même (pour réduire sa calaison) et comme moyen de propulsion une roue à aubes placée à l'arrière.

Cette courte description dira assez dans quelles conditions j'accomplirai mon voyage.

Le capitaine est un homme d'une bonne trentaine d'années qui voyage le plus souvent seul à bord de son bateau. Il s'appelle Devos et a près de douze années de séjour en Afrique. Venu au début pour le compte de l'État, il est passé dans la suite à la société du Kasai et voici près de huit ans qu'il navigue sur le Sankuru.

C'est un homme fort simple, bruxellois d'origine, habitant maintenant Gand. Mais il adore de faire son propre éloge. Ses voyages sont toujours réguliers assure-t-il et il me promet entre autres choses de me conduire à Dima pour le dimanche soir ou lundi matin suivants. Comme le bateau d'Europe est annoncé pour le 6 ou 7 juillet cela me procure l'espoir d'arriver à temps encore à Boma.

Je lance immédiatement un télégramme au camarade Hognouille pour qu'une place me soit retenue à bord du bateau d'Europe. C'est toujours une bonne précaution à prendre.

À 2 heures mes bagages sont embarqués et à 3 heures nous quittons Lusambo où je n'aurai donc pas fait de séjour. Je le regrette un peu, car c'est aussi un centre important que j'aurais voulu visiter en détail tout comme Kabinda. Une jolie maison m'y était réservée, mais j'aurais dû m'y installer tout comme un permanent et je le redoutais un peu avec mon personnel si inférieur. Ou bien j'aurais dû embaucher un nouveau boy, ce qui me souriait pas plus.

J'ai du reste dit au C<sup>re</sup> de district lui-même que si je ne poursuivais pas le voyage vers Luluabourg et Luebo, c'était de crainte de finir devant la justice pour avoir assommé mon boy. Il a bien voulu convenir que la race des boys devenait de moins en moins bonne et qu'il fallait s'armer de beaucoup de patience pour parvenir à vivre avec eux.

La navigation sur le Sankuru est, à cette période de l'année extrêmement difficile pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, la baisse des eaux survenant presque brusquement à l'issue de la saison de pluie (2 à 3 ms de différence de niveau), réduit considérablement la profondeur du lit du cours d'eau et il

faut une parfaite connaissance de bancs de sable qui se forment à chaque nouvelle saison de pluies pour s'aventurer dans ce dédale.

Afin d'assurer la navigation deux sondeurs, munis de perches se trouvent en permanence à l'avant du bateau et plongent leurs sticks à l'eau annoncent constamment la profondeur. Ce ne doit pas être un métier bien amusant que celui-là. Et cependant les noirs qui en sont chargés le font avec une conviction amusante.

Il y a ensuite les brouillards de la vallée du Sankuru, exclusivement capricieux. Il peut ne pas y avoir de brouillard au lever du jour, mais vers 6 heures il se lève et devient très opaque. Il peut se dissiper à un moment pour renaître ensuite plus épais que jamais. Il n'y a aucune régularité et le capitaine des bateaux est soumis à tous les caprices de la brume.

Celle-ci dure en général jusque vers dix heures, parfois onze. Mais, à partir de huit heures du matin il est cependant possible de naviguer jusqu'à la levée de la brume.

Chose désagréable, des brouillards sont terriblement froids et humides. Lorsqu'il y a un peu de brise, il est véritablement pénible de se tenir sur la passerelle avant, balayée par le vent. Il est prudent, en tout cas d'être couvert toujours chaudement. Ma flanelle que je porte toujours me garantira heureusement des mécomptes possibles.

Les abords de Lusambo ressemblent beaucoup à ce que j'ai vu en amont, entre Pania et Lusambo. Rives boisées, rochers à pic et élevés.

Le bateau décrit dans le fleuve les courbes les plus fantaisistes pour éviter les bancs de sable. Nous croisons un bateau de commerce, portugais, mais qui prend, paraît-il, jamais de passagers. Le capitaine du « de Hemptinne » me déclare que c'est pour qu'on ne voie pas ce qu'ils font.

À quelques kilomètres en aval de Lusambo nous arrivons à une première factorerie, à Mengele, tenue par M<sup>r</sup> Gentil. Les magasins qui sont assez importants se développent encore tous les jours. Le propriétaire – qui arrive à cheval, en pyjama, les pieds nus dans des pantoufles, une longue barbe rousse, court et replet – porte admirablement bien son nom. Il nous accueille avec une grande amabilité et nous fait les honneurs de son home.

Celui-ci, construit dans le genre de nos villas, est vraiment un petit paradis. Tout y respire le confort, le luxe même : salon de lecture, fumoir, chambre à coucher, chambre de bain avec piscine, etc... Beaucoup de livres et de publications. Des peintures murales finement faites décorent les diverses salles. Boiseries fines, artistiques même. Jamais on ne se croirait en Afrique – Les jardins seuls, admirablement tracés rappellent les pays chauds.

M<sup>r</sup> Gentil nous offre un excellent verre de bière et même un half en half (stout et pale ale). Je trouve à me procurer là, en plein centre de l'Afrique, six boîtes de plaques pour mon appareil. C'est un peu cher. Mais cela n'a rien d'exagéré cependant pour l'Afrique.

Une demi-heure plus tard nous arrivons à la Konduie, aux plantations Lacour. Celles-ci sont importantes – café, cacao, caoutchouc – sont dirigées par un original, M<sup>r</sup> Léonard, qui a pour le moment plus de 7 années de séjour en Afrique et va achever, me dit-il, un terme de dix ans sans rentrer en Europe.

Il est malheureusement ivre comme un polonais et toute sa conversation et sa manière de se comporter s'en ressentent. Il se permet des familiarités un peu outrées sous prétexte que je connais son ami François Declerck. Il s'assied sur mes genoux à la profonde stupéfaction du capitaine du bateau.

M<sup>r</sup> Léonard veut absolument nous retenir à loger. Mais voyant son état, j'insiste auprès du capitaine pour que nous filions bien que l'heure soit très avancée déjà. Le capitaine n'est du reste

pas plus désireux que moi de s'arrêter et nous démarrons vers 6 heures pour aller nous arrêter bientôt en pleine brousse.

Les passagers noirs, sauf quelques membres de l'équipage (« les noirs de luxe » comme les appelle le capitaine) sont mis à la rive et vont dormir en brousse.

Nous soupçons et le capitaine en profite pour me raconter avec force vantardise ses exploits en Europe et en Afrique. Il essaie de me coller un tas de produits de son petit commerce personnel et finit par me dire que mes dents étant sales (!) il va fournir un excellent dentifrice sous la forme de pierre ponce pilée. Nous allons heureusement nous coucher fort tôt.

Je dors fort mal dans ma cabine qu'empuantit l'odeur de manioc, du nègre et que sais-je encore...

### N° 3. 1919.

A handwritten note on a piece of yellowed grid paper. The signature 'J. Mary' is written in a cursive hand across the top. Below it, the word 'Major.' is written. In the bottom left corner, 'n° 3.' is written, and in the bottom right corner, '1919.' is written.

#### Mardi 17 Juin.

Le temps est excessivement brumeux le matin, aussi n'est-ce qu'à 7 h 15 que la sirène appelle les passagers noirs dispersés dans la brousse. Leur rassemblement ne dure guère, car ces messieurs se soucient peu de rester en brousse et de rater le bateau.

Le voyage est excessivement pénible jusque vers 10 heures du matin par suite des nombreux bancs de sable qui se trouvent sous eau risquant à tout instant de faire s'échouer le bateau.

La nature du pays change beaucoup. Il n'y a plus de falaises et nous entrons maintenant dans la forêt épaisse et touffue. Énormément de variétés d'arbres et surtout beaucoup de palmiers. Le palmier pousse ici à l'état sauvage dans la forêt. Les indigènes, très rares malheureusement, en récoltent les fruits et les portent aux postes des sociétés disséminés le long du fleuve.

L'une des plus importantes est la C<sup>ie</sup> du Kasai à laquelle appartient le « de Hemptinne ». Sa principale mission consiste à aller récolter dans les comptoirs la noix de palme que l'on exporte, pour le moment, en grosses quantités en Europe. Ce produit constituera la plus grosse partie de la cargaison du bateau.

À mesure que nous avançons le lit du cours d'eau s'élargit. Les bancs de sable deviennent de plus en plus importants et émergent fréquemment. Certains sont très curieux parce que leurs berges sont à pic et qu'on trouve dans leur voisinage immédiat de très grands fonds. Mais la plupart sont à berges en pente douce et contrarient la navigation.

Le capitaine me fait remarquer qu'on les distingue assez aisément de loin par les rides de l'eau. Il me fait aussi constater que le bateau passe souvent dans un étroit chenal entre deux bancs. De part et d'autre on voit le sable à quelques mètres du bateau.

Un autre obstacle à la navigation, autrement dangereux celui-là, est constitué par les troncs d'arbres qui gisent à peu de profondeur sous la surface. On les appelle des sticks ou « snacks » (mot emprunté du norvégien). Malheur au bateau qui les heurte : sa coque risque fort d'être défoncée et le bateau de couler.

Ces arbres qui se détachent de la berge se renversent d'abord dans le cours d'eau et sont ensuite emportés aux eaux hautes. Ils s'arrêtent sur l'un ou l'autre banc de sable qu'ils contribuent à nourrir en arrêtant de nouveaux sables. Certains bancs de sable, à la saison sèche – c'est le cas maintenant – portent parfois une dizaine de ces arbres. Mais, ainsi qu'on peut le penser, ceux qui se déposent sur les bancs sont les moins dangereux. Les immergés – il ne faut pas oublier que les bois d'ici ne flottent pas – sont autrement redoutés et seules quelques rides sur l'eau peuvent parfois déceler leur présence. Il faut donc une attention très éveillée pour les découvrir, quand c'est possible.

Le voyage d'aujourd'hui est moins agréable que celui d'hier.

Le premier poste de la C.K., que nous rencontrerons est Kabolé. Il est tenu par un homme que l'Afrique a fatigué et qui a pour le moment le mal d'Europe. Il se plaint de tout, néglige tout, et finalement pour un travail peu important retient le bateau durant 2 1/2 heures à la rive. Ses paniers eux-mêmes sont mal confectionnés et laissent échapper les noix de palme. D'où résultent des discussions avec ses travailleurs d'abord et avec le capitaine du bateau ensuite, celui-ci refusant de prendre livraison de sa marchandise – Heureusement il nous fournit quelques vivres frais : légumes et fruits si agréables en Afrique.

À propos des fruits, j'ai oublié de signaler qu'à Mengele et à la Konduie il nous avait été donné des Ananas Rodschild (=Rothschild), véritables monstres dans l'espèce (plus gros que la tête d'un homme). Contrairement à ce qui se présente fréquemment pour les fruits, ils sont plutôt meilleurs que les petits. Ils sont très sucrés et renferment énormément de jus. Quel beau fruitier ils composeraient en Europe ! Et dire qu'ici on les paie 20 centimes.

À ce propos, j'ai constaté que depuis Pania-Mutombo l'indigène donne les noms suivants aux monnaies de nickel :

20 centimes : makuta na juge !!

10 „ : – na kommandant !

5 „ : – na cinq.

J'admire surtout l'expression adoptée pour les 20 centimes. Est-ce que le juge serait plus large que les autres dans l'octroi de ses écus ? Serait-ce de là qu'il tire sa popularité chez l'indigène ?

Il est vrai que cette popularité ne se trouve pas partout. Un magistrat militairement escorté ayant dû se rendre aux environs de Lusambo dans une localité où des désordres graves s'étaient produits a été, à la profonde indignation de ses collègues, reçu à coups de flèches et de fusil. L'un de ses hommes a même été tué. Si cela pouvait être le commencement de la fin de l'ère des magistrats. Il ne serait pas trop tôt, car ils font un tort immense à la colonie.

Cette même question de magistrat me remet en mémoire une bien bonne histoire à laquelle cependant – je m'empresse de la dire – seul le narrateur fut mêlé. Il fut jadis la victime d'un magistrat. Aucun juge n'est donc mêlé à la présente histoire.

Ayant reçu chez lui des indigènes, une discussion s'étant élevée, il les amena sous sa barza. Les 2 noirs continuant à se chamailler il détourna leur attention sur un petit singe et leur dit : « Mais voyez donc ce macaque comme il ressemble à un homme : tête, bras, jambes, etc. Pourriez-vous donc me dire pourquoi il ne parle pas ? »

Les noirs se recueillent un instant, puis, sans paraître troublé, l'un d'eux de répondre : « Eh bien, voilà. Avant que n'arrive le Bula Matari, tous les singes parlaient au Congo. Mais depuis son arrivée ils sont devenus muets parce que, s'ils parlaient encore, le Bula Matari les ferait travailler et leur ferait payer l'impôt. »

C n'est pas mal trouvé pour un noir et ne manque surtout pas d'esprit – Il ne faut pas oublier non plus que l'indigène est profondément froissé chaque fois qu'il s'entend comparer à un singe.

Peu avant le soir nous arrivons à Lubafu, plantation de caoutchouc tenue par deux blancs dont le sort, me dit le capitaine, est bien à plaindre. Leur société ne les paie plus, paraît-il (!) et c'est à peine s'ils disposent de l'argent voulu pour payer leurs vivres.

Nous poursuivons notre route et allons peu après accoster près d'un gros banc de sable où les passagers noirs iront passer la nuit.

Il paraît que les noirs raffolent de ce logement. Ils le marquent en tout cas par leurs conversations nocturnes, ce qui leur vaut, de la part du capitaine la menace de leur faire passer la nuit suivante en pleine forêt, qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas d'accostage.

Pour ma part, ces conversations nocturnes ne m'incommodent pas et je passe, malgré le manioc et les autres odeurs une excellente nuit.

### Mercredi 18 juin.

Le coup de sirène appelant les passagers me réveille aujourd'hui à 5 h 15. Le capitaine a décidé de profiter du clair de lune pour gagner Bena Dibebe qui est fort peu distant de l'endroit où l'obscurité nous a surpris hier soir.

Mais le passage est mauvais et ce n'est qu'à 6 h 15 que nous arrivons au poste. Celui-ci est poste de l'état, géré par un administrateur territorial, M<sup>f</sup> Lardo.

Celui-ci, qui est un ancien sous-officier du 1<sup>er</sup> chasseurs à cheval, se montre on ne peut plus aimable et me fait visiter son poste en détail. Le poste – qui vient d'être déplacé de quelques centaines de mètres – a été, heureusement, reconstruit dans d'excellentes conditions. Toutes les maisons, tous les magasins sont en briques cuites. La garde de police elle-même est en briques. La maison de l'administrateur se présente fort bien. Elle est spacieuse, bien éclairée et aérée.

Ce qui me frappe le plus est l'excellente disposition de camp des soldats. Il est vrai qu'ils ne sont pas nombreux, mais ils doivent être heureux là. Chacun d'eux a une maison !

Mais ce qu'il y a de plus joli, c'est le site. Le camp se trouve en effet de tous cotés entouré par la forêt. Il est donc bien protégé et se distingue par cela des autres dont les environs sont hélas, trop souvent dénudés entièrement.

M<sup>f</sup> Lardo me montre aussi une bande d'indigènes, à la chaîne.

Les ridicules mesures prises contre la grippe espagnole – interdiction des communications, même par courriers ; arrêt du commerce ; etc... – viennent de produire leurs effets. Deux villages se sont mutuellement reprochés d'avoir amené la grippe dans la région et en sont venus aux mains. Ils se sont battus comme des chiens et ont laissé dix-huit morts sur le lieu de combat – trois d'entre eux qui s'étaient échappés sont retournés au village rival et ont voulu recommencer le combat !

On peut juger par cela des conséquences qu'ont avec des gens aussi arriérés que les noirs des instructions aussi ridicules. Des combats de l'espèce n'avaient certes pas été prévus par les auteurs de ces mesures. Cela leur profitera-t-il seulement dans l'avenir ? J'en doute fort pour ma part. Les buralistes sont néfastes pour tout cela et il n'y a rien à espérer d'eux. L'état est irresponsable !

Durant ce temps le capitaine du « Hemptinne » s'est livré au commerce avec un commerçant portugais qui lui a livré, m'assure-t-il, des tissus divers datant encore d'avant la guerre ! Peut-être est-ce de la camelote allemande ?

Toujours est-il qu'il m'offre aussitôt de retour à bord de me revendre des chemises habillées, pour l'Europe et, pour me décider il me montre qu'il en a déjà mis une : C'est le plus beau tissu

pour usir (?) qui puisse se concevoir. J'admire évidemment avec lui la richesse du marché qu'il vient de conclure (cent sous la chemise) et m'esbigne en disant que je ne porte jamais que de la flanelle.

En tout et pour tout du reste, y compris mes dents, comme on l'a vu, le brave homme a quelque conseil à me donner. Je les écoute gravement et sans sourciller. N'ai-je pas encore 4 ou 5 jours à vivre seul avec lui et mon voyage de retour ne dépend-il pas en grande partie de lui aussi ?

Il m'a assuré qu'il me procurerait des aigrettes, du marabout, de l'ivoire travaillé, que ne sais-je pas. Tout en étant gantois je crois qu'il est un peu de Marseille aussi. Combien de Belges n'ont pas passé par là du reste, pendant la guerre ? En conserveront-ils quelque chose ?

Nous nous réembarquons à 9 h seulement et ce n'est qu'à cette heure que nous déjeunons.

Au sujet du repas à bord – Je mange avec le brave capitaine – Je dois reconnaître qu'ils ne sont pas trop mal soignés. Le pain surtout est très bon. Pour le reste, la base est toujours la volaille, poules et canards, et les fruits. J'en suis, pour ma part, très heureux. Je dirai de plus que le capitaine ne manque jamais de venir me demander mon avis sur les mets qu'il prépare.

Le voyage continuera assez monotone jusque vers le soir, moment où nous arrivons à un poste de la C.K. tenu par un clerc noir qui ne le cède en rien aux blancs que j'ai vu jusqu'à présent.

J'admire surtout sa célérité qui est remarquable. Il nous délivre quelques vivres frais.

Peu après nous allons accoster et, ainsi que le capitaine l'avait promis à ses noirs, c'est cette fois en pleine forêt dans le fouillis des branches. Les passagers acceptent la chose sans trop rechigner et reconnaissons-le, ils sont cette fois muets comme des carpes. On ne les entend pas de toute la nuit. Du reste, je dors d'un excellent sommeil que les conversations n'auraient pas pu troubler.

Depuis hier midi le paysage à de nouveau changé. Les bancs de sable sont maintenant devenus de grandes îles à la végétation luxuriante. Beaucoup de palmiers surtout. Beaucoup de vues grandioses dans ce dédale de bras du Sankuru. Que ne donnerait-on pas pour visiter ces sites si le Sankuru se trouvait seulement en Europe.

Disons un mot maintenant de la faune. Ainsi que je l'ai dit j'ai vu mon premier hippopotame à Kisengwa. Après plus de trois années d'Afrique !

Ici sur le Sankuru nous voyons presque tous le jour des crocodiles se chauffant au soleil. Le passage du bateau ne les éveille même pas toujours. Dieu seul sait ce qu'ils peuvent digérer. J'ai vu aussi quelques serpents (pas grands ; 1 m 50 environ) nageant comme des poissons, à la surface de l'eau.

Enfin, aujourd'hui, j'ai vu une bande de petits singes se livrant aux pires extravagances dans les arbres de la forêt.

Vu aujourd'hui aussi le 2<sup>e</sup> bateau portugais qui se livre au commerce sur le Sankuru.

#### Jeudi 19 juin.

C'est à 4 h 40 que la rivière se réveille aujourd'hui matin et nous sommes en route avant 5 heures. Le retour à bord de tous les passagers qui ne sont plus tenus au silence et le bruit des machines m'empêcheront de me rendormir encore.

À 5 h 30 nous sommes à Gandu, poste de l'état où se trouve un agent de transit. Mais il fait tellement froid que je ne me lève pas.

Je ne sors de mon lit que lorsqu'il fait bien clair et avant que je n'aie terminé ma toilette, le bateau a repris sa route.

Mais le brouillard tombe vers 6 h 30 et jusque vers 9 h<sup>s</sup> la marche de bateau s'en trouvera fortement ralenti. Pour comble de malheur des tubes de la chaudière crèveront en route et retarderont encore notre marche.

Dans le courant de la matinée, nous passons deux petits postes où les noix de palme ont simplement été déposées à la rive par les capitans noirs. Tout le poste est absolument vide. Pas un noir à voir !

Vers deux heures nous arrivons à Bolombo, poste de la C.K. tenu par un nommé Malherbe, ancien verrier carolorégien.

L'existence de celui-ci fut toute une odyssee. Il quitta très jeune le pays pour aller vivre de son métier en Russie, plusieurs années avant la guerre (en 1906) et parcourut, me dit-il, la plus grosse partie de la Russie d'Europe. Mais il connaît surtout le Donetz.

La guerre le surprit en Russie et il y vécut les heures les plus dures de la révolution. Il rentre en Angleterre par la côte mourmane et m'affirme que le camarade Bette faisait partie de son détachement.

Il me raconte que beaucoup de Belges établis en Russie ont passé à la cause du bolchevisme et auraient joué là-bas un rôle bien peu honorable.

Il se plaint énormément de notre ministre d'alors en Russie (M<sup>r</sup> Destrie) et de son entourage, dont un certain commandant Nicaise (?). Leur voyage de retour fut un long martyre durant lequel ils souffrirent de la faim, du froid et de bien d'autres misères. Il parle avec éloge des officiers et des diplomates français qui vinrent en aide à nos compatriotes chaque fois qu'ils le purent. Il est vraiment malheureux d'entendre ainsi parler un brave ouvrier dont la rentrée dans nos lignes prouve que s'il est quelque peu socialiste il n'était pourtant pas bolcheviste.

Et aujourd'hui on réclame à ce malheureux (il gagne 1800 francs par an, plus sa nourriture et quelques primes de rendement), la formidable somme de 1400 fr<sup>s</sup> pour son voyage de retour de Russie en Angleterre en 4<sup>e</sup> classe.

Même si la chose n'était pas tout à fait exacte, de sérieuses enquêtes s'imposent pour savoir comment ont été traités là-bas nos malheureux compatriotes. Certains n'auraient-ils pas préféré les horreurs du bolchevisme aux misères à endurer dans un pareil voyage.

Je ne parlerai plus guère du pays qui depuis deux jours reste invariablement le même. La vallée s'élargit beaucoup, ses rives sont mêmes élevées, mais toujours boisées. C'est moins joli qu'en amont. Vu encore plusieurs crocodiles dont un énorme de 5 mètres de long environ.

En parlant hier des îles, j'ai omis de signaler leur particularité. Le côté amont est très escarpé et très boisé. Le côté aval, par contre, est tout à fait dénudé et se termine par un long banc de sable, en pente douce. C'est assez naturel, du reste, dans une rivière qui charrie autant de sable que le Sankuru.

#### Vendredi 20 juin.

Sirène 5 h 30. Départ à 5 h 40.

Le brouillard contrarie une fois encore notre marche et nous sommes même contraints à un moment donné de nous arrêter.

Vers 8 h nous arrivons à Butala, poste de la C. K. dont le gérant est absent.

Mais nous y trouvons un agent et un médecin de l'état.

Celui-ci, qui est originaire de Haesdonck, près d'Anvers, est bien de son pays.

Envoyé dans la région pour une épidémie de dysenterie, il ne craint pas de se vanter de n'avoir emporté que quelques médicaments strictement nécessaires à cette affection. Il n'a même pas de quoi faire un pansement et se refuse me dit-il à soigner les plaies et autres affections !! N'est-ce pas honteux ? On ne voit de choses pareilles qu'en Afrique. Il ne craint pas de me raconter aussi que son père qui est brasseur malteur a gagné beaucoup d'argent durant l'occupation boche par le commerce de bétail et de petits pois ! On croirait rêver en entendant des gens se vanter de cela. Et son père aurait ajouté : « Reviens vite ; il ne faut pas t'esquinter au Congo. »

L'agent de l'état est un ancien sous-officier du 7<sup>e</sup> de ligne. Il vient de passer au service territorial et, pour ses débuts, il a essuyé quelques coups de feu dont l'un lui a traversé le casque. Il a eu rudement de la veine.

Le capitaine du bateau en profite pour faire des affaires. Comme ces agents sont en brousse ils sont privés de beaucoup de choses. Cinq chemises leur sont immédiatement placées avec gros bénéfice et le montant total des achats est bien près d'approcher des cinq cents francs. Inutile de dire que le commandant du bord se frotte les mains de pareille aubaine.

Peu après nous rencontrons le gérant de Butala qui rentre affamé, esquiné de Basongo. Jeune africain il s'est mis en route presque sans vivres et depuis deux jours il n'a plus mangé que de la chikwangue, espèce de pâte indigène faite avec de la farine de manioc. Il se lance sur des tartines et une tine de lait que lui offre le capitaine. Comment peut-on ainsi se mettre en route sans tout le nécessaire. On voit bien que ces gens n'ont aucune notion des difficultés de la brousse.

Vers 3 heures nous arrivons enfin au Kasai, affluent direct du Congo.

Le confluent est un endroit vraiment désolé. C'est d'un plat, d'une nudité vraiment désespérante. D'immenses bancs de sable, sans végétation. Le confluent est du reste, à véritablement parler un delta excessivement étendu dans lequel nous mettons près d'une heure à défiler. Les eaux deviennent plus sales et répandent même une très mauvaise odeur de marais.

Durant la journée, nous avons vu encore de nombreux crocodiles, dont trois de fameuses dimensions, faisaient leur sieste sur un même et très petit banc de sable. Si j'avais eu un fusil, je m'y serais risqué. Mais je n'ai avec moi, au fond d'une malle, que mon misérable Browning.

Presque immédiatement après être entré dans le Kasai, nous arrivons au poste de Basongo, poste de l'état assez important géré par un administrateur, M<sup>r</sup> Verhulst — son adjoint est absent pour le moment. — quelques commerçants aussi dont plusieurs portugais.

Nous apprenons un tas de nouvelles intéressantes mon voyage. Les deux bateaux de la C.K. faisant service entre Kinchassa et Dima sont hors de service, ayant heurté des sticks. L'un d'eux a été grossièrement réparé avec des couvertures et voyagerait encore.

Le bateau d'Europe n'était attendu à Boma que le 26 juin. Il n'en partirait donc pas avant le 26. Mais toutes les places à bord des bateaux seraient retenues jusqu'en septembre ! J'aime à croire que cela aussi est un bateau de dimension grossière exagérée par les distances auxquelles il est transmis.

Vers 4 h 1/2 nous passons un petit poste de la C.K., dont le gérant, M<sup>r</sup> Richmond, le beau-frère du commandant Verschelden du 2<sup>e</sup> de ligne, veut absolument nous retenir chez lui pour la nuit. Mais le capitaine ne se laisse pas séduire et poursuit sa route pour aller loger en brousse. Il m'avait promis d'atteindre la mission de Pangu, mais il s'en faudra de quelques heures pour que sa promesse se réalise.

### Samedi 21 juin.

Nous sommes en route avant 6 heures. Mais, si le brouillard est aujourd'hui assez léger, il y a pas mal de sable et déjà, peu après le départ, nous nous échouons presque. Cela se représentera trois fois encore dans le courant de la journée. Mais chaque fois le capitaine se tire habilement d'affaire.

De nouvelles versions circulent au sujet du steamer d'Europe. Je commence décidément à croire que personne ne sait rien.

Ce qui m'ennuie beaucoup plus, c'est que d'après les renseignements que j'obtiens, je raterai peut-être de quelques jours, voire même de quelques heures le bateau de Dima pour Kinschassa. J'espère bien que cette guigne ne m'arrivera pas cependant. J'ai plutôt eu de la chance jusqu'à présent.

J'ai été bien inspiré déjà en n'attendant pas l'« Yser » et en m'embarquant sur la « de Hemptinne ». Jusqu'à présent nous n'avons encore aucune nouvelle du premier et il paraît, en

outré, que la navigation est terriblement difficile dans le bas du Kasai. Deux bateaux nous sont signalés comme ayant heurté de « snacks » et ayant eu leurs tôles percées.

Mon capitaine m'a édifiée hier sur son intellectualité. Parlant des voyages au clair de lune, il m'a dit (nous sommes au dernier quartier) : « si c'est nécessaire, nous voyagerons demain et après-demain au clair de lune ; la lune se montrera le soir ». Il a paru profondément étonné lorsque je lui ai dit qu'il était un blagueur et un prometteur de beaux jours. Quand on pense qu'il se vante d'avoir un diplôme d'officier de marine.

Hier nous sommes entrés dans la région des hippos. L'un d'entre eux est venu roder la nuit autour du bateau en poussant les cris sourds particuliers à sa race. Heureusement, cela n'a nullement contrarié mon sommeil. Je me suis endormi parfaitement bien que ses beuglements se répétaient à peu près de minute en minute.

Aujourd'hui, nous avons vu deux gros troupeaux dont l'un d'une quinzaine de têtes au moins. On ne les distingue qu'à leurs gros yeux qui, de temps en temps, viennent émerger de l'eau. Nous avons vu aussi dans une grosse bande d'échassiers un énorme crocodile filant à la course sur le sable. Je m'imaginai pas que ces bêtes pouvaient marcher aussi vite. Leur marche est lourde et peu élégante. Mais elle a de la vitesse.

Le capitaine m'a dit que, de grand matin, un croco avait passé à côté du bateau en marche, nageant à fleur d'eau. J'aurais cependant aimé le voir. Car je crois avoir dit qu'il était un peu de Marseille.

Vers 8 heures du matin, nous arrivons à Pangu, mission des scheutistes. Un père vient nous dire le bonjour. Jamais je n'ai vu un religieux aussi sale. Sa soutane noire déboutonnée jusqu'à la ceinture, laisse voir un pantalon noir dégoûtant qui laisse passer lui-même une jambe de caleçon ou de pyjama de couleur inénarrable. J'avais entendu dire déjà qu'ils étaient sales, mais jamais je ne me les serais imaginés ainsi. Comment peut-on donc courir ainsi et surtout en Afrique où l'observation des règles les plus strictes de l'hygiène est si nécessaire.

Et puis, quel enseignement pour les noirs qu'ils éduquent.

Le pays est devenu tout à fait monotone. Nous sommes maintenant dans une région tout à fait plate, dans laquelle le Kasai s'étale sur de larges étendues, à perte de vue. Il atteint en certains endroits plusieurs kilomètres de largeur. C'est à cause de cela, du reste, qu'il a si peu de profondeur d'eau – Ses rives sont toujours boisées, mais c'est maintenant le marais qui se trouve derrière, particulièrement sur la rive Nord qui appartient au district du lac Léopold II.

Il y a, de ce fait, très peu de populations riveraines et c'est à peine si nous voyons quelques indigènes. Certains de ceux-ci sont même intéressants par leur manière de s'habiller. Cheveux longs dont certains sont réunis en tresses remplies de graisse. Une ceinture en cuir faisant le tour de la taille soutient un petit pagne qui leur couvre les parties et c'est tout. Ils sont pourvus de couteaux et de lances. Le chef a une imposante redingote et un chapeau de paille. J'ai vraiment essayé de les photographier. Ils n'ont pas voulu s'y prêter.

Nous passons ensuite le poste des Lubue géré par un gentil garçon qui a servi dans le corps congolais de Chaltin et qui s'est évadé d'Allemagne. Il a avec lui un gentil petit mulâtre qui se présente fort bien déjà et qui avait été endosser son meilleur costume pour venir nous dire le bonjour.

L'après-midi nous passons trois postes successifs dont l'un seulement de la C.K. Nous y rencontrerons M<sup>r</sup> Parmentier, inspecteur de la C.K. qui me reçoit fort gentiment. Il me donne entre autres choses des renseignements sur les bateaux d'Europe, mais rien de bien précis encore. Chose qui me frappe beaucoup, le gérant qui vient à bord avec lui est en pyjama ! Le costume est frais, sans doute, mais il n'est pas très habillé.

Je serai rudement heureux d'arriver à Kin. La bas, au moins, (il y a un poste télégraphique), je serai fixé au sujet de la date de mon embarquement à Boura. Avant Kin, rien de certain.

### Dimanche 22 juin.

Le brouillard nous retient à la rive jusque 7 h 30.

Malheureusement nous ne serons pas en route bien longtemps – Dès avant 8 heures nous sommes sur un banc de sable qui nous ne permettra pas de reprendre notre route avant 5 heures de l'après-midi.

C'est un retour du brouillard qui en fut cause : le capitaine a confondu deux îles et nous sommes maintenant véritablement embouteillés dans un entonnoir.

Ce qu'il y a de plus ennuyeux, c'est que le milieu seul du bateau et des allèges repose sur le sable où il n'y a pas plus d'un pied d'eau ! L'arrière est assez dégagé.

Ce qui contrarie le plus le capitaine c'est qu'il a brisé dans le manœuvre, en essayant de tourner sur place, une pirogue qu'il remorquait depuis Kabote. Elle prend l'eau de tous les côtés maintenant. Je constate avec étonnement que le capitaine si vantard perd tout à fait son calme dans les circonstances difficiles. Ordres, contre-ordres, manque de suite dans les idées, en un mot tout ce qu'il faut pour rater une manœuvre.

Il ignore en tout cas le grand principe que toutes les solutions sont bonnes du moment qu'on persévère jusqu'à l'arrivée du résultat. Aussi les noirs, qui ont tous été mis à l'eau pour aider à la manœuvre de renflouement perdent-ils tout à fait la tête et ne savent plus que faire. Je dois dire du reste que même lorsqu'ils savent ce qu'on leur demande, ils ne font rien ou presque rien de ce qui leur est demandé. Ils rient et gesticulent beaucoup pour faire croire qu'ils travaillent, mais en réalité ils ne poussent rien, ne lèvent rien et ne se fatiguent surtout pas.

Dès avant onze heures l'une des baleinières est remise à flot et à midi notre bateau lui-même est remis en marche.

Reste une baleinière, la plus salement « amarrée » comme disent les marins d'ici. Lourdemment chargée, elle repose presque entièrement sur le sable. Elle est d'autant plus chargée du reste qu'il y a été déposé tout le bois en excès qui était sur le bateau. Et ce n'est que vers 3 heures qu'on songera à l'y ramener.

J'essaie de temps à autre de donner un timide conseil. Sait-on jamais, à un technicien ? – Mais il m'est presque toujours répondu par un : « Ça ira ».

Autre constatation que je fais : c'est l'insuffisance absolue du personnel blanc. Quand un blanc ne surveille pas directement le noir, celui-ci ne fait rien. Que lui importe un jour de retard puisque on le paie quand même.

Or, il n'y a qu'un seul blanc à bord et c'est le capitaine. Il ne peut être partout à la fois. Ce n'est pas le misérable capitaine qui le seconde qui parviendra à l'aider.

Du reste, il ne reçoit que des contre-ordres !

À un moment donné la baleinière fut presque dégagée. Elle flottait et n'avait plus qu'à passer une petite bande de sable pour être libérée. Une amarre la reliait au bateau. On met en marche et... tout file. Les noirs l'avaient mal attaché au cabestan ! N'est-ce pas pour les assommer. Voilà des marins qui ne savent même pas faire un nœud convenable ! Ou plutôt, ils savent le faire.

Mais si on ne contrôle pas chaque fois leurs actes on peut être certain d'avance qu'ils feront mal. Or, le capitaine doit être à son télégraphe, commandant la machine. Il ne saurait donc, en même temps être dans le bas du bateau.

Je dois dire, du reste aussi, que l'outillage mis à bord est des plus rudimentaires. Le cabestan, par exemple, n'est même pas mû à la vapeur. Il faut le manœuvre à bras et comme le noir déteste les manœuvres de force ! Rien d'étonnant dès lors à ce que des bateaux se perdent dans les rivières d'ici. Ils n'ont ni le personnel ni même le matériel de secours voulus. Comment faire, dès lors ? Surtout quand les bateaux sont surchargés comme l'est actuellement le nôtre.

Enfin, après une série de manœuvres ratées, de cris, d'injures inutiles, la baleinière est remise à flot. Mais voici bien autre chose : une dizaine de noirs de l'équipage au moins ne s'y sont pas embarqués et il faut une nouvelle manœuvre de près d'une demi-heure pour aller les rechercher dans l'îlot de branchages roulés où ils se sont réfugiés.

Enfin, à cinq heures 10 minutes, nous nous remettons définitivement en route, ayant perdu près de dix heures sur ce malencontreux banc de sable. Cela me fait de toute façon une journée entière de retard. Pourvu, qu'à cause de cela je ne rate pas ma correspondance à Dima !

Mais ce qui fut bien plus triste encore que tout le reste, ce fut la soirée.

À peine en route, le capitaine qui n'avait pas mangé de toute la journée – je dois le dire à sa louange – célébra son succès (!) par un grand verre de vin, auquel succédèrent de nombreux et copieux whiskys. Tout cela lui monte rapidement à la tête, au point de l'empêcher de dîner le soir et il en profite pour recommencer toutes ses tirades des jours passés contre sa société, la société en général, la colonie, etc..., etc... Je m'empressai de dîner et de me retirer dans ma cabine où je trouvai un peu plus de calme.

Avant ma retraite, le capitaine était devenu folichon et s'était mis en tête d'appeler dans sa cabine une de ses passagères. Il alla plus loin en me proposant de me procurer aussi une compagne pour la nuit ! Il se montra très étonné de mon refus poli !

Je l'entendis encore parler et crier très avant dans la nuit. M'étant réveillé à minuit, il blaguait toujours, donnant plus que probablement aussi de solides lampées à ma bouteille de whisky. Car, lorsqu'on est à bord, il faut y aller de son whisky si on désire être dans les bonnes grâces du capitaine.

### Lundi 23 juin

Je me souviens d'une « histoire », me racontée par le capitaine et qui témoigne bien de la noblesse de sentiment de certains blancs perdus dans l'Afrique.

Ayant jadis pris une femme noire, il lui avait déjà payé quinze francs lorsqu'il s'aperçut qu'il était trompé par son capitaine.

Il ne trouva rien de mieux, lui blanc, de se ravalier au niveau de l'indigène en exigeant du noir le remboursement des quinze francs qu'il considère donc comme une dot payée à la mode indigène. Car il faut savoir qu'au Congo le noir achète sa femme, le plus souvent pour des chèvres, rarement en argent.

Cela me fournit l'occasion de rappeler une assez bonne histoire.

Un blanc rentrant d'Europe, ayant dit à son boy qu'il allait s'y marier, le boy s'informa de la manière dont on se mariait en Europe. Le blanc lui ayant dit qu'en Europe le mari n'achetait pas sa femme, mais qu'au contraire celle-ci apportait une dot, le noir lui répondit après quelques instants de réflexion : « Mais alors, pourquoi ne prends-tu pas plusieurs femmes ? Tu aurais beaucoup d'argent » – Le véritable caractère du noir, qui est commerçant en naissant se révélait tout d'un coup.

Notre brave capitaine a eu aujourd'hui une terrible g... de bois avec tout ce qui s'ensuit. Fièvre, maux de tête, etc... Naturellement il n'a pas mangé le matin et c'est à peine s'il a effleuré les aliments le midi.

Il paraissait assez ennuyé lorsque j'ai paru ce matin. Il a voulu paraître avoir conservé sa verve d'hier soir, mais heureusement pour moi, elle a été vite coupée par la fatigue et ... les nausées. Sa conquête d'une nuit était encore dans sa cabine, honteuse et confuse dans son nouveau pagne. Elle est, en effet, une enfant des « Mon Père », et elle revient tout fraîchement de la mission de Pangu.

Malgré tous ces incidents, nous partons à 6 heures. Il n'y a presque pas de brouillard, à peine un peu de brume. Mais le commandant du bord a voulu faire belle figure.

La forte brise qui souffle sur la passerelle contribue du reste à le tenir éveillé. Au surplus, chaque fois que « la route » est bonne, il s'assoupit quelque peu.

Mais il y a encore des passages difficiles où il n'y a aucune profondeur et, dans le courant de l'après-midi, nous allons pour tout de bon sur le sable. Mais comme il fait bien clair et que le capitaine n'a plus trop de brouillard devant les yeux, il pique droit dans la rive où il y a un peu plus de profondeur et, pivotant sur place grâce aux fonds plats de ses bateaux, il se laisse glisser par l'arrière pour se remettre face en avant un peu plus bas.

La manœuvre, comme on le voit, ne manque pas de hardiesse. Aussi le capitaine en est-il tout heureux quand il me dit : « Vous voyez, hein, qu'on est encore un peu là ».

Le paysage devient aujourd'hui de plus en plus monotone. La nappe d'eau s'étale de plus en plus et les berges deviennent de plus en plus plates. Quelle chance que je n'ai pas eu cela durant tout le voyage. J'eus conservé un bien triste souvenir de cette traversée.

Nous n'avons toujours pas rencontré le fameux « Yser » – Ne serait-il pas parti de Kinchasa ? Les arrêts d'aujourd'hui sont peu intéressants, sauf une toutefois, où des femmes en pirogue viennent vendre à l'équipage des chikwangues et de la viande d'hippo, fumée.

Dans les autres postes de la C.K., il existe des dépôts de tissu que des capitas vendent pour la société. Les noirs viennent rendre leurs comptes au capitaine du bateau et s'en acquittent ma foi, fort bien.

Cela me fournit l'occasion de voir combien il est dangereux de démonétiser certaines monnaies. Il s'agit des pièces de l'empire français que le capitaine refuse suivant les instructions de sa société. L'un des capitas lui dit alors : « Les noirs de l'intérieur font remarquer que cela est aussi de la monnaie du blanc et qu'il ne peut donc pas la refuser » – N'est-ce pas tout à fait logique ce raisonnement dans des régions où les arrêtés et décrets ne parviennent pas et où les noirs apprennent du jour au lendemain qu'une partie de leurs économies chèrement acquises n'a plus de valeur.

Nous attrapons aujourd'hui vers midi une sérieuse averse, très drue. Serait-ce la saison des pluies de la région ?

### Mardi 24 juin.

Nous partons avant 6 heures, mais je traîne assez longtemps dans ma cabine pour emballer mes petits objets.

La nuit nous avons eu une tornade avec une averse et un gros orage. Cela me change un peu de Kigoma où la saison de pluies ne commence qu'à la fin d'octobre seulement.

Nous avons enfin par des indigènes l'explication de la non arrivée de l'« Yser ». Le « Luxembourg » qui avait quitté Lusambo une dizaine de jours avant mon arrivée a eu un gros accident. Il a été heurté des pierres et a failli couler. L'« Yser » a été appelé à son secours et a transporté les passagers dans le bas.

Bien que le site garde toujours la même monotonie, la nature du lit de la rivière est entièrement modifiée. Son lit est devenu relativement étroit (2 à 300 m<sup>s</sup> au maximum) et pierreux. L'annonce de l'accident arrivé au « Luxembourg » suivant ceux de la « Madeleine » et de l'« Antoinette » rend notre capitaine prudent et il n'approche des endroits qu'il connaît comme dangereux qu'avec une vitesse très réduite. Il n'accorde aucune confiance aux bouées qui ont été mouillées par le service hydrographique et qu'il prétend avoir été déplacées par la force du courant et des herbes qui descendent au fil de l'eau. Et, ma foi, il a raison. Il passe sans encombre aux endroits les plus difficiles.

Vers 9 1/2 h<sup>s</sup> le barreur, un noir, m'annonce que 2 bateaux sont en vue. J'ai beau m'écarquiller les yeux, je ne vois rien. Le capitaine dit lui qu'il y en a trois.

Peu après un coude nous cache le tout et nous arrivons bientôt à un banc de sable sur lequel se trouve le personnel de service hydrographique. Mais il n'attire pas beaucoup notre attention parce que immédiatement après le banc, il y a un banc de pierres qui émerge, provoquant un gros bouillonnement des eaux. Le sondeur annonce du reste qu'il ne rencontre que des pierres.

Nous passons les bancs de sable et de pierres sans encombre et aussitôt nous découvrons les 2 bateaux, car il n'y en a que de deux. Un noir se trompe rarement du reste quand il ne s'agit que de voir. Ce sont le « Luxembourg » le bateau accidenté et le « Congo » du service hydrographique.

Le 1<sup>er</sup> cube 150 T et le 2<sup>d</sup> 100. Celui-ci est un ancien bateau allemand navigant sur le fleuve et saisi au début de la guerre.

Nous avons bientôt l'explication de l'accident survenu au « Luxembourg ». Au lieu de prendre entre le banc de sable et les pierres qui se trouvent au ras de l'eau, il a pris entre les pierres et la rive et a donné contre les pierres submergées. Le choc a été tellement violent que plusieurs tôles se sont déchirées, inondant trois cales. L'eau serait arrivée jusque sur le pont ! Le capitaine n'eut plus dès lors que la ressource de dégager son bateau et de le laisser à pleine vapeur sur le sable. Le « Luxembourg » est un superbe bateau portant de nombreuses cabines pour passagers sur son pont antérieur. Quelle différence avec le « de Hemptinne ». J'aurais eu là du luxe et du confort au moins. Le bateau est commandé par un officier scandinave qui a l'air d'être rudement malade. Pâle, les joues creusées, on ne donnerait pas grand'chose de sa peau.

Je fais aussi la connaissance du personnel du « Congo ». Celui-ci est un fort beau bateau aussi, également avec pont supérieur et installations luxueuses. Je m'informe évidemment aussitôt des possibilités de voyage au-delà de Dima. Je puis me considérer comme sauvé. Les deux bateaux, le « Luxembourg », avec des grossières réparations descendront demain vers le bas et je pourrai prendre passage à bord du « Congo » en installant mon lit dans la chambre de dessin. Le « Luxembourg » m'est déconseillé parce qu'il y règne pour le moment une véritable disette. Les membres du service hydrographique me paraissent d'ailleurs être tous de fort gentils garçons, tous belges du reste, et je suis plutôt heureux de la modification intervenue.

J'ai pu assister hier soir à une petite scène plutôt regrettable. Ainsi que je l'ai dit, la compagnie du Kasai a de petits comptoirs où l'on vend des étoffes et que gèrent des capitas noirs.

L'un des capitas est redevable à la société d'une somme de deux cents francs environ qu'il ne sait pas payer. Or le capitaine du bateau est responsable. Ayant trouvé hier trois chèvres dans le village, dont le capita était absent, il a voulu s'en emparer d'où est résulté un véritable pugilat entre le personnel du bord et les habitants du village. Le frère du capita a fait dans l'eau, par-dessus une pirogue, une formidable culbute (*la feuille contenant les deux pages suivantes déjà écrites a été enlevée probablement pour corriger ou modifier une partie du récit*), mais à merveille, il est parvenu à tenir au-dessus de l'eau toutes ses moukantes (?), toujours sacrées pour un noir. Je me demande encore comment il a réussi ce prodige d'équilibre... Je ne voudrais pas m'y essayer.

Le frère du capita ne voulant pas lâcher ses chèvres s'est embarqué à bord et... fut relâché ainsi que les chèvres au suivant arrêt. Le capitaine avait sans doute estimé mauvais que la justice puisse être mêlée à cette affaire. Je m'en doute bien un peu aussi.

Un peu avant notre arrêt hier soir à un poste de bois, nous vîmes à la rive, près d'une factorerie, un groupe de quatre européens. Le temps pressant, nous ne pûmes arrêter. Nous avons appris tantôt que c'étaient les passagers de l' « Yser » qui y avaient été débarqués. Parmi eux se trouvait

le commandant Pauwels, qui a quitté Kigoma en février et qui, étant empêché de s'embarquer à Boma où il n'y a pas de place à bord des steamers, a demandé à remplir une mission. Je regrette beaucoup de ne l'avoir pas vu. Il m'aurait, sans doute, donné de très intéressantes nouvelles sur Boma.

Avant d'arriver à Dima nous avons encore à passer un endroit difficile. Il s'agit des fonds rocaillieux de Swinburu. Le capitaine a besoin de toute son attention pour diriger son bateau dans ce dédale d'îles et de pierre. Il me montre l'endroit où se trouve coulé un bateau qu'on ne reconnaît plus que par les herbes qui s'y ont accumulés. Il y a près de dix ans, qu'il gît là. Swinburu est le seul joli coin que j'aie vu depuis trois jours. Le fleuve s'y subdivise en de nombreux bras assez étroits et serpente entre des îles très boisées. C'est sauvage et beau.

À 2 h 1/2 nous sommes en vue de Dima et à 3 h<sup>s</sup> environ nous y accostons. Le coup d'œil est très bien. L'ensemble constitue un petit parc où il y a beaucoup de plantes d'ornementation. Chose qui me frappe, il y a des cocotiers en plein rapport alors qu'il m'avait été affirmé que cet arbre ne poussait pas loin de la côte. Peut-être y a-t-il ici un facteur inconnu qui a favorisé sa croissance, car ceux qui m'avaient renseigné à ce sujet sont des pères des missions qui ont fait de nombreux essais de plantation et y ont surtout apporté toute la persévérance voulue.

J'ai omis de dire que depuis deux jours environ les rives qui sont devenues de plus en plus basses sont presque nues. De loin en loin, de rares palmiers. Mais, par contre, je vois maintenant beaucoup de borassus, arbre très décoratif lui aussi, dont le tronc se distingue par le renflement assez volumineux un peu au-dessus de l'endroit où les feuilles prennent naissance. Je n'avais plus vu ces arbres depuis que j'ai quitté le fleuve à Kabalo.

Il n'y a que quelques blancs à la rive à Dima. Seul le chef de poste monte à bord et, fort aimablement, se met à ma disposition pour les diverses courses que j'aurai à faire.

Je me rends aussitôt chez le directeur qui me reçoit fort gentiment et me retient à dîner pour le soir. Conversation très agréable et intéressante, ce qui est assez rare en Afrique.

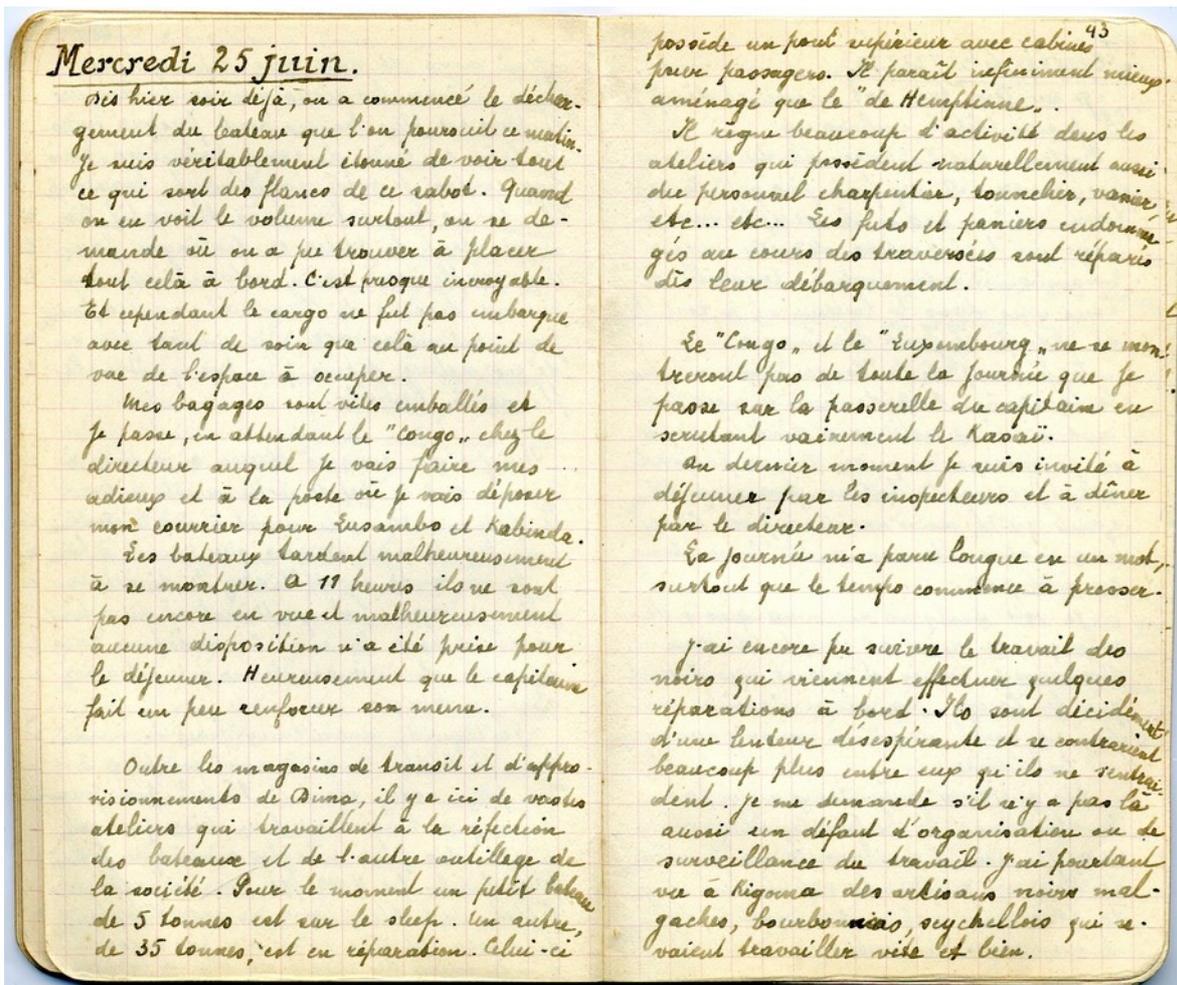
Je liquide aussi mes frais de nourriture à bord. Ceux-ci sont comptés à prix assez élevé : 15 fr<sup>s</sup> par jour alors que l'alimentation, bien que saine a été des plus simples ainsi que je l'ai (*écrit*) plus haut. Les 4000 frs par an payés par l'état sont bien loin de couvrir pareilles dépenses. Et dire qu'on n'a pas accordé d'indemnité de cherté de vie en Afrique.

#### Mercredi 25 juin.

Dès hier soir déjà, on a commencé le déchargement du bateau que l'on poursuit ce matin. Je suis véritablement étonné de voir tout ce qui sort des flancs de ce sabot. Quand on voit le volume surtout, on se demande où on a pu trouver à placer tout cela à bord. C'est presque incroyable. Et cependant le cargo ne fut pas embarqué avec tant de soin que cela (*demande*) au point de vue de l'espace à occuper.

Mes bagages sont vite emballés et je passe, en attendant le « Congo », chez le directeur auquel je vais faire mes adieux et à la poste où je vais déposer mon courrier pour Lusambo et Kabinda. Les bateaux tardent malheureusement à se montrer. À 11 heures ils ne sont pas encore en vue et malheureusement aucune disposition n'a été prise pour le déjeuner. Heureusement que le capitaine fait un peu renforcer son menu.

Outre les magasins de transit et d'approvisionnements de Dima, il y a ici de vastes ateliers qui travaillent à la réfection des bateaux et de l'autre outillage de la société. Pour le moment un petit bateau de 5 tonnes est sur le sleep (?). Un autre, de 35 tonnes, est en réparation. Celui-ci possède un pont supérieur avec cabine pour passagers. Il paraît infiniment mieux aménagé que le « de Hemptinne ».



Mercredi 25 juin.

Des hier soir déjà, on a commencé le déchargement du bateau que l'on pourait à matin. Je suis véritablement étonné de voir tout ce qui sort des flancs de ce rabout. Quand on se voit le volume surtout, on se demande où on a pu trouver à placer tout cela à bord. C'est presque incroyable. Et cependant le cargo ne fut pas embarqué avec tout de voir que cela au point de vue de l'espace à occuper.

Mes bagages sont très emballés et je passe, en attendant le "Congo", chez le directeur auquel je vais faire mes adieux et à la poste où je vais déposer mon courrier pour Lusambo et Kabinda.

Les bateaux tardent malheureusement à se montrer. A 11 heures ils ne sont pas encore en vue et malheureusement aucune disposition n'a été prise pour le déjeuner. Heureusement que le capitaine fait un peu renforcer son menu.

Outre les magasins de transit et d'approvisionnement de Dima, il y a ici de vrais ateliers qui travaillent à la réparation des bateaux et de l'autre outillage de la société. Pour le moment un petit bateau de 5 tonnes est sur le sleep. Un autre, de 35 tonnes, est en réparation. Celui-ci

possède un pont supérieur avec cabine pour passagers. Il paraît infiniment mieux aménagé que le "de Hemptiane".

Il règne beaucoup d'activité dans les ateliers qui possèdent naturellement aussi du personnel charpentier, tonnelier, vannier etc... etc... Les fûts et paniers endommagés au cours des traversées sont réparés dès leur débarquement.

Le "Congo", et le "Luxembourg", ne se montreront pas de toute la journée que je passe sur la passerelle du capitaine en scrutant vainement le Kasai.

Au dernier moment je suis invité à déjeuner par les inspecteurs et à dîner par le directeur.

La journée m'a paru longue en un mot, surtout que le temps commence à presser.

J'ai encore pu suivre le travail des noirs qui viennent effectuer quelques réparations à bord. Ils sont décidément d'une lenteur désespérante et se contrarient beaucoup plus entre eux qu'ils ne s'entraident. Je me demande s'il n'y a pas là aussi un défaut d'organisation ou de surveillance du travail. J'ai pourtant vu à Kigoma des artisans noirs malgaches, bourbonnais, seychellois qui savaient travailler vite et bien.

Il règne beaucoup d'activité dans les ateliers qui possèdent naturellement aussi du personnel charpentier, tonnelier, vannier etc... etc... Les fûts et paniers endommagés au cours des traversées sont réparés dès leur débarquement.

Le « Congo » et le « Luxembourg » ne se montreront pas de toute la journée que je passe sur la passerelle du capitaine en scrutant vainement le Kasai.

Au dernier moment je suis invité à déjeuner par les inspecteurs et à dîner par le directeur. La journée m'a paru longue en un mot, surtout que le temps commence à presser.

J'ai encore pu suivre le travail des noirs qui viennent effectuer quelques réparations à bord. Ils sont décidément d'une lenteur désespérante et se contrarient beaucoup plus entre eux qu'ils ne s'entraident. Je me demande s'il n'y a pas là aussi un défaut d'organisation ou de surveillance du travail. J'ai pourtant vu à Kigoma des artisans noirs malgaches, bourbonnais, seychellois qui savaient travailler vite et bien.

Jeudi 26 juin.

Je me lève très tôt encore et dès 7 1/2 h<sup>s</sup>, je suis prêt à embarquer.

L'attente sur la passerelle du capitaine recommence. Il n'y fait pas gai. Le capitaine est en train de réceptionner le cargo qu'il emportera demain vers Lusambo. D'autre part, on travaille de tous côtés dans le bateau et à tout bout de champ, il faut déménager.

Enfin, à 9 h 1/2 le « Congo » apparaît dans le lointain. Rapidement je vais faire mes derniers adieux à tout le monde et je reviens à quai. À ma profonde stupéfaction le bateau passe en annonçant qu'il ne s'arrêtera pas. Chose non moins étonnante le « Luxembourg » ne suit pas. Je vois quelques rires narquois de ceux qui se rendent compte de ma déconvenue, mais d'autres me disent que le « Congo » va aller s'arrêter un peu en aval et qu'on va m'y conduire en baleinière.

Les quelques minutes que je passe en attendant la baleinière et que mes bagages soient embarqués me paraissent des heures. Je prends rapidement congé de tous ceux qui se trouvent à la rive et me voici en route... Mais mon émotion croit plutôt, car bien que je découvre maintenant le fleuve au-delà du coude, je ne vois toujours pas de bateau ! Celui-ci s'est amarré exactement au coude et a presque disparu aux vues. Je le vois que lorsque je m'en trouve à 50 mètres tout au plus. Je ne cacherai pas que j'ai poussé à ce moment un fameux soupir de soulagement.

Je suis vite sur le pont et j'ai vite fait aussi d'apprendre une bien mauvaise nouvelle. Le « Luxembourg » ne peut marcher qu'à très petite vitesse. Il est encore en amont de Swimbaru (*Swinburu?*) et nous devons l'attendre. Le voyage jusque Léo demandera 5 ou 6 jours au minimum ! Cette fois c'est le bateau d'Europe que je rate définitivement en échouant au port. Il en résulte pour moi une énorme peine, car outre que le séjour dans le bas ne me sourie pas du tout, j'entrevois quelle sera la peine des miens auxquels j'ai donné la quasi-certitude que je leur reviendrais en juillet. Quelle tuile.

Mais, peu après on nous annonce qu'une embarcation du « Luxembourg » arrive. C'est le capitaine de ce bateau qui vient nous annoncer que l'état de son bateau est par trop mauvais et qu'il n'ose pas endosser la responsabilité de poursuivre le voyage. Il attendra le matériel de secours. Nous continuerons nous autres seuls jusque Léo.

J'aurais cette fois sauté au cou du vieux capitaine scandinave qui commande le « Luxembourg » et qui n'y aurait certainement rien compris du tout.

Par quelles transes j'ai passé cette matinée... Je ne saurais assez le dire.

Mais je ne suis pas encore au bout de mes peines et certain d'avoir mon bateau. Au lieu de deux jours pour arriver à Léo ainsi qu'il m'avait été dit à Dima, il en faudra 3 au minimum et ce ne sera donc que dimanche dans la matinée, au plus tôt, que j'arriverai à Kinchassa. M'autorisera-t-on à m'y embarquer le lendemain pour Matadi ? Tous les bureaux ne seront-ils pas fermés un dimanche ? Je ne pourrai être fixé qu'à Kinchassa même.

Le capitaine du « Luxembourg » dîne avec nous et ce n'est qu'à 3 heures que nous nous remettons en route. On s'aperçoit immédiatement que le « Congo » n'est pas un bateau de commerce et que le temps qu'il met à accomplir un voyage lui importe peu. C'est assez logique du reste et on ne peut exiger que des gens qui ont bien voulu consentir à vous prendre à leur bord – ils auraient parfaitement pu me refuser la chose – ne désirent pas s'imposer des fatigues exceptionnelles pour vous procurer une satisfaction.

Vers 4 heures nous débouchons dans le Kwango et ensuite dans le Kiva. Nous avons définitivement quitté le Kasai et j'approche tout doucement du but de mon voyage.

À part quelques bandes d'hippos, rien de spécial aujourd'hui. C'est la brousse monotone au possible dans laquelle il y a de temps à autre un bouquet d'arbres, quelques borassus, parfois un palmier. Vu au loin dans le Kwango la mission de Mombali. Dès 5 heures nous stoppons et la journée est finie. Nous embarquons du bois et cela dure jusqu'à la nuit tombante.

Je n'ai progressé aujourd'hui que de deux heures seulement alors que je suis à bord depuis avant onze heures du matin. Quelle différence avec le « de Hemptinne » qui naviguait depuis avant 6 heures du matin jusque près de 7 heures du soir, soit après la tombée du jour. Ici, on se retranche derrière les responsabilités, certes, très grandes, mais dont se soucient certainement fort peu les passagers pressés d'arriver.

### Vendredi 27 juin.

J'ai fait hier soir plus ample connaissance avec les membres de l'équipage du « Congo », bateau affecté, ainsi que je l'ai dit, au service hydrographique.

Le chef de mission est un jeune ingénieur gantois, monsieur Hertschap, qui a fait avant de venir au Congo, un séjour aux Indes, en Perse et même en Mésopotamie. Il est rentré en Europe en 1915 et est venu en Afrique il y a 2 ans.

Le commandant du bord est un M<sup>r</sup> Sluys, ancien africain déjà, conducteur de travaux, passé depuis au service de la marine.

Enfin il y a deux M<sup>m</sup><sup>ts</sup> Steyaert dont l'un est de la mission hydrographique et l'autre mécanicien de bord.

Tous sont on ne saurait plus gentils et les 2 premiers particulièrement intéressants. Nous avons passé ensemble une soirée fort agréable.

Je suis debout fort tôt, mais traîne encore dans ma cabine d'où je ne parviens une fois encore à sortir qu'à 7 heures. Décidément je traîne un peu trop le matin.

Le bateau s'est mis en route à 6 h 45 et marche à bonne allure. Nous rencontrons dans le courant de la journée quelques mauvais endroits où il n'y a heureusement que du sable.

Nous passons à Muchi vers 11 heures. Je suis tout heureux de m'y arrêter parce qu'on m'a dit que j'y trouverais un joli choix d'objets en ivoire. Or, à mon grand étonnement je trouve en tout et pour tout un seul objet. Que de promesses ne fait-on pas ainsi en Afrique. « Là-bas, vous trouverez tout ce qu'il vous faudra », et jamais, au grand jamais, on ne trouve rien. On dirait vraiment que les gens se complaisent ici à vous lancer des canards. Malheureusement cela fait commettre bien des bêtises et bien des gens se mettent en route sans emporter le nécessaire.

Vers 3 heures nous croisons l'« Antoinette », le bateau de la C.K. qui revient de Kinchassa. Ces bateaux ont au moins un horaire presque fixe. Partant à jour régulier, ils reviennent au jour voulu. Que n'ai-je pas eu la chance de tomber sur l'un d'entre eux à Dima. Je serais déjà à Kinchassa avec la certitude d'être en temps voulu à Boma. Voici que nous ne serons que dimanche seulement à Kinchassa. Encore n'est-ce pas garanti.

Dès avant 8 1/2 h<sup>s</sup> on parle de s'arrêter pour passer la nuit. N'ayant été que toléré à bord comme invité, j'aurais mauvaise grâce à insister pour qu'on poursuive la route. Mais cela me donne pas mal d'appréhensions tout de même au sujet du bateau d'Europe.

Vers 4 h<sup>s</sup> nous apercevons au loin l'« Yser ». On aborde et on appelle l'« Yser » Mais celui-ci va s'arrêter juste en face sur l'autre rive. Il paraît que nous sommes dans les pierres. Nous repartons pour aller à la rive opposée.

Le capitaine de l'« Yser » est un jovial gantois qui fut officier à bord des malles Ostende Douvres. Il a quitté Kinchassa le 25 et m'annonce que l'« Anversville » n'est arrivé à Matadi que le 22. D'après cela il en repartirait vers le 7 ou 8 juillet au plus tôt.

Il nous annonce aussi que la paix aurait été signée en Europe et un tas de nouvelles accessoires. Me voici tout de même un peu plus rassuré. Mais bien que ces nouvelles arrivent du bas, je ne leur attache pas encore une importance exagérée et je poursuivrai mon voyage le plus rapidement possible. Et surtout dès que je serai à Kwamouth, poste radiotélégraphique, je télégraphierai à nouveau.

### Samedi 28 juin.

Départ à 6 h 30. Mais, dès 8 heures nous nous arrêtons pour embarquer du bois. L'arrêt dure plus de 2 heures. Je ne dirai pas combien je m'impatiente alors.

Les rives du bas Kasai n'ont absolument rien d'intéressant bien que leur caractère ait maintenant complètement changé. Il y a à présent une succession de vastes collines herbeuses recouvertes cependant de-ci de-là de quelques arbres n'ayant rien de caractéristique.

À midi, exactement, nous débouchons enfin dans le fleuve Congo et nous ferons un nouvel arrêt de 2 heures à Kwamouth.

Le débouché du Kasai dans le fleuve a un caractère vraiment grandiose par les vastes étendues d'eau. Le Congo y a une largeur que j'estime à un minimum de 14 à 1500 mètres.

Les 2 rives, tant française que belge ont le caractère vraiment sauvage. Des collines pas très élevées mais à flancs escarpés et boisés. Leurs sommets sont dénudés et ne comportent qu'une brousse rousse, très pauvre. Aucun village indigène n'est visible. Seul Kwamouth rompt un peu la monotonie du paysage.

L'employé du poste vient à bord et nous apporte les derniers télégrammes de presse. La situation paraît pas brillante en Europe. L'Allemagne refuse à peu près tout ce qu'on lui demande. Grèves importantes à Paris. Troubles aux États-Unis – que sais-je, enfin. – Si encore à suite de cela on nous annonçait qu'on reprend la guerre contre les boches pour leur imposer les conditions qu'ils refusent maintenant. Ces sales boches ont-ils mis de gants pour imposer leurs conditions en 1870 ? Ils oublient un peu vite leurs propres travers me semble-t-il et ne songent à les trouver exagérés que lorsqu'on veut les leur appliquer. Pourquoi aussi n'a-t-on pas laissé le champ libre aux militaires ? Ils auraient infiniment mieux traité les choses que ces diplomates faibles et incapables.

Nous apprenons en même temps que la Belgique n'obtiendra aucun avantage territorial en Europe. On persévéra donc dans la voie des traités et des chiffons de papier. Certes il eut été désagréable pour nous de frustrer la Hollande. Mais il faut tout de même que nous ayons les mains libres chez nous pour l'Escaut et la Meuse.

Je télégraphie moi-même à Boma et Kinchassa pour que le nécessaire soit fait pour achever mon départ de Boma. On nous dit ici à Kwamouth que l'« Anversville » est arrivé à Boma le 18.

Voici encore un écart de 4 jours avec le renseignement d'hier.

Le colonel Moulaert qui rentre par le même bateau est passé le matin seulement à Kwamouth. Cela me donne un peu d'espoir.

Mais nous ne faisons plus aujourd'hui que 2 heures de navigation et nous nous arrêtons dans un petit poste à 4 h 1/4. Nous y rencontrons deux autres bateaux, l'« Aruwimi » beau gros bateau des Huileries et le « Sigitini », navire des Grands Lacs se rendant à Stanleyville.

Je ne demande même plus de renseignements. Il y a tant de contradictions entre eux.

Mgr Roelens qui a quitté Albertville en même temps que moi n'est passé que ce matin seulement par Kwamouth. Malgré tous mes retards, j'arrive donc en même temps que les autres à destination. Et j'aurai vu, ma foi, de plus jolies choses que ceux qui ont simplement suivi le fleuve.

### Dimanche 29 juin.

En route un peu avant 6 heures. On me promet que je serai à Kinchassa vers 3 ou 4 heures. J'en accepte l'augure. Nous marchons assez vite.

Depuis hier à Kwamouth nous sommes arrivés dans le chenal du fleuve.

Celui-ci continue à avoir une largeur de plus de mille mètres, mais il a actuellement une très grande profondeur de 30 à 40 mètres, paraît-il – ses rives sont formées de collines étroites, assez boisées, escarpés. Leurs sommets se trouvent aux abords immédiats, de sorte que le cours du fleuve est plutôt encaissé. La rive française paraît beaucoup plus escarpée que la rive belge.

Mais toutes deux se ressemblent sous le rapport du manque de populations à la rive. C'est à peine si on y distingue de loin en loin une hutte indigène. C'est même triste à constater. De loin en loin seulement aussi on aperçoit une pirogue sur cette vaste étendue d'eau. On me dit que les populations riveraines auraient été jadis décimées par la maladie du sommeil.

\*

\*

\*

J'avais rudement raison d'être incrédule au sujet des promesses qui me sont faites.

Vers 9 heures et demie le vent s'élève et le chenal commence à s'agiter. Le personnel du bord s'agite non moins. Que serait-ce sur le Lac Tanganyka !

Mais ce qu'il y a de plus ennuyeux c'est que le bateau remorque une méchante baleinière qui danse terriblement sur la lame. Car il y a des lames assez sérieuses. Le chenal est tout moutonné. Au début cela marche encore assez bien. Mais voici que vers 10 h 1/2 la baleinière se met à embarquer terriblement et le personnel noir du bord ne s'en préoccupera que lorsqu'elle fut à moitié remplie d'eau.

Dès lors c'est le désastre. Une lame un peu plus forte que les autres est embarquée et la baleinière s'en trouve remplie. Un premier cri du capitaine : « Coupez les amarres » ne reçut, hélas pour moi, aucune réaction.

Le bateau se dirige vers la rive à laquelle nous accostons vers 10 h 45. La baleinière fut vidée avant 11 h 10 mais hélas, on ne repartit plus. Il n'y a même pas moyen, à bord, de soulever la baleinière de l'eau. Les daviers sont trop faibles, paraît-il, pour la supporter.

Dès lors, tandis que me morfonds terriblement, on déjeune et blague tout à son aise et, chose qui m'énerve le plus, on essaie de me faire croire que nous arriverons aujourd'hui encore à Kinshasa, alors que je sais d'après les propres renseignements du même personnel, la chose impossible. Et je n'ai même pas le droit de le dire, puisque je ne suis ici que toléré à bord. Aussi, je me réfugie dans ma cabine, pour ne plus entendre les doléances auxquelles je finirais par répondre.

À 2 h 3/4 on se remet en route, mais moins de 5 minutes après on stoppe à nouveau. La fichue baleinière embarque de l'eau à nouveau. Mais cette fois, grâce à de plus sages dispositions, on la vide au fur et à mesure.

Je ne sors de mon trou qu'à 4 heures et cette fois seulement on m'avoue que je ne serai à Kinshasa que demain vers 10 heures.

C'est l'écroulement de tous mes projets de voyage et la quasi-assurance pour moi de l'immobilisation à Boma durant 3 à 5 mois à ne rien faire ! N'ai-je vraiment pas le droit d'être un peu de mauvaise humeur. Je prétends, pour ma part, que si on avait voulu, on aurait pu arriver hier samedi à Kinchassa. Qu'on consulte à cet égard la durée des temps d'arrêt durant le jour depuis le départ de Dima et on verra. Mais comment obtenir un peu de rapidité seulement de la part de fonctionnaires habitués à leurs aises ? Cela est impossible.

Que n'ai-je pas eu affaire ici avec nos bons marins du Tanganika !

On me trompe même sur les distances. On met plus de 2 1/2 h<sup>s</sup> pour parcourir un espace qu'on m'avait assuré de faire en moins d'une heure ! Qui croire encore dès lors ? Je cesse ce sujet car il est trop triste pour moi.

Ce qui m'ennuie le plus, c'est que sur la foi des renseignements qui m'avaient été fournis hier, j'ai télégraphié à Kin et à Boma que je serais à Kin aujourd'hui à 15 h<sup>s</sup>. Une fois encore j'aurai inutilement dérangé les gens et les aurai peut-être indisposés contre moi. C'est ce qui de loin me contrarie le plus. Certes mon embarquement à Boma est le plus préoccupant. Mais qu'on me donne au moins des renseignements un peu précis !

Dès avant 5 heures nous stoppons dans un poste de bois, à l'entrée du Pool. Le chenal est définitivement franchi. Je n'en suis pas fâché car il était le cauchemar de l'équipage.

On fait du bois et cela avec une telle lenteur qu'à 8 heures, le soir, l'opération ne sera même pas terminée et devra être reprise le lendemain. D'où, nouveau retard en perspective.

Une bande de français, dont un sous-lieutenant, sont venus du poste d'en face, pour le dimanche à la rive belge. Le jeune sous-lieutenant a beaucoup voyagé sur les divers fronts de guerre ; il a fréquemment changé d'arme pour finir dans le service de l'aviation. Il est un peu vantard. Je préfère infiniment l'un des sous-officiers qui, avec beaucoup de tact, corrige parfois les erreurs de son chef, arrivé en Afrique depuis 6 semaines seulement.

Le soir et la nuit tombent assez froids. Ils me ramènent le calme, dont j'ai grand besoin. Et, je me reprends à espérer encore, comptant sur une bonne étoile qui jusqu'à présent m'a bien servi.

### Lundi 30 juin.

Pour les raisons que j'ai dites hier, nous ne partons qu'à 7 h 30 m. Mais comme il est tout à fait inutile de s'impatienter, que la nuit a été plutôt bonne, je suis tout à fait calme.

L'offre m'a été faite hier soir de me conduire à Kin, de nuit, en baleinière. Mais cette aventure, qui eut été parfaitement inutile – je dois au préalable obtenir mon permis de voyage – a été déclinée par moi. Les nuits sont très froides, très obscures – nous sommes à la nouvelle lune – et j'estime dès lors qu'il est dangereux de s'abandonner entièrement à des noirs dont on est même pas compris.

L'entrée du Pool se caractérise par des hauteurs fort élevées, particulièrement à la rive française. Au sommet de cette dernière, on aperçoit le poste dont nous avons vu hier soir les membres de la garnison européenne.

Immédiatement, le Pool s'élargit dans de très considérables proportions. Des îles boisées mais petites au début. Elles augmentent en dimension ensuite et se dénudent de plus en plus au point de ne plus être que des bancs de sable.

L'une d'elles a des dimensions énormes. Nous mettrons près de 2 heures à la contourner entièrement.

Le Pool a une largeur considérable. On n'en distingue presque pas les rives qui sont basses et assez boisées. Le passage du Pool est très monotone en un mot.

À 10 h 1/2, alors que nous sommes en vue de Kinshasa, tout à coup les machines s'arrêtent. Nous sommes en plein sur un banc de sable sur lequel le bateau est entièrement assis. On ne bouge plus.

La machine ne fournissant plus rien on décide de mouiller une ancre. Les préparatifs sont longs, car on recherche d'abord la direction la plus favorable à prendre si on renfloue le bateau.

Enfin, après 2 bonnes heures d'efforts, le bateau est rendu à la liberté.

À ce moment, 2 gros bateaux, le « Brabant » et un autre des huileries sont en vue et nous indiquent où s'est déplacé la passe navigable (les eaux sont extrêmement basses). Nous manœuvrons de façon à ne pas gêner les 2 bateaux et ce n'est qu'à 1 heure seulement que nous poursuivons le voyage. Il y a encore quelques points dangereux à franchir.

À 1 1/2 heure nous sommes devant Kin où nous accostons à 2 h<sup>s</sup>, ayant franchi la passe des îles de la Citas, très délicate, assure-t-on.

Le premier coup d'œil jeté sur Kin donne l'impression d'une ville industrielle. À la rive, de nombreux petits bateaux. Des installations pour la construction et la réparation des bateaux – Nombreux magasins en tôle pour la plupart – Vue sur le grand hôtel de l'A.B.C. – Assez belle végétation comportant presque uniquement des baobabs, arbres presque monstrueux (il y en a beaucoup en A.O.A.).

Dès l'arrivée, je me précipite chez Daelman d'abord, au bureau de poste ensuite. Je suis sauvé ! Le bateau d'Europe n'est pas sur le point de partir encore. La date du départ n'est même pas connue encore. J'aurai donc tout le temps de me préparer même au départ.

Le Gouverneur Moulaert est encore à Kin. Il est descendu chez M<sup>r</sup> Beissel que j'ai vu passer jadis à Kigoma. Je vais leur faire une courte visite et je vais ensuite retrouver le camarade Borgerhoff – un ancien du groupe Tanganika – qui est ici Commissaire de district - Le soir je rencontre le major Bataille qui a préparé le terrain pour me faciliter l'embarquement et me conseille de recourir au certificat médical pour le rendre plus certain encore.

En un mot, je suis retombé ici en plein pays de connaissances et tous se proposent de me faciliter le voyage.

Le soir, je parcourt Kinshasa qui est une assez grande ville mais surtout commerciale. De nombreuses avenues, toutes plantées de palmiers, sont bordées de maisons de commerce dont plusieurs ont un cachet fort agréable à la vue. Beaucoup de portugais surtout – Ensuite, les grandes firmes belges et autres : Citas, Cédec, Huileries, Cornfina, etc... etc...

On prépare la fête de demain (31<sup>me</sup> anniversaire de la fondation de l'État indépendant du Congo). Daelman surtout est dans la fièvre. Cela me permet de rentrer très tôt et d'aller prendre du repos, car je me sens très, très fatigué.

### Mardi 1<sup>er</sup> juillet.

Il y a Te Deum aujourd'hui à l'occasion du 31<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de l'État indépendant du Congo.

Je m'y rends mais nous arrivons au moment... de la sortie. L'heure de la cérémonie a été modifiée hier soir au dernier moment et nous n'en avons pas été avisés.

Le V.G.G. Moulaert m'entraîne alors au quai où doivent arriver le Gouverneur français de Brazzaville et une nombreuse suite. À notre arrivée le bateau est déjà à quai et on voit sur la passerelle le Gouverneur, de nombreux fonctionnaires et de nombreuses dames.

Je ne dirai pas combien cette cérémonie m'ennuie. Je n'ai jamais aimé ces présentations, salutations, etc... Je fais la connaissance à bord de M<sup>r</sup> Cadier, lieutenant-gouverneur de l'Afr. Orientale française, avec lequel j'ai été en correspondance pour des échanges de timbres. Heureusement que j'ai celui-là pour converser un peu.

Je m'esbigne tant bien que mal, plutôt mal.

L'après-midi ont été organisées des festivités très réussies pour les indigènes. Mon appareil photographique est presque vidé malheureusement.

À la soirée je vais prendre l'apéritif chez Borgerhoff qui habite tout au bout de la ville.

Les courses sont rudement longues dans Kinshasa. La ville, construite sur le plan d'une cité européenne, comporte un noyau commercial déjà fort étendu. Les maisons de commerce paraissent fort bien achalandées.

Autour de la cité commerciale et particulièrement le long du fleuve, se trouvent les maisons des grosses sociétés de la place ; je pourrais même presque dire du Congo car Kin est le principal centre commercial de la Colonie, ou plutôt du bas Congo.

Enfin, vers la campagne ont été construites les habitations des européens sur le modèle de nos villas modifié pour les régions tropicales.

L'ensemble se présente fort bien et se développe encore chaque jour.

Beaucoup de maisons installées depuis longtemps dans des baraquements se modernisent aujourd'hui. Beaucoup de chantiers donc et conséquemment de poussière.

La soirée se clôture par un feu d'artifice et un bal à l'A.B.C. Mais je suis trop fatigué pour m'y rendre.

### Mercredi 2 juillet.

Je me rends à Léopoldville, à 8 kil. de Kin, à l'effet d'aller y subir une visite médicale qui décidera de mon retour en Europe.

Le trajet entre les deux villes se fait en chemin de fer (Ch. de fer du Bas-Congo).

Le matériel est rudement malheureux. On dirait du matériel déclassé d'une société de tramways (banquettes latérales, en bois). De plus, il est sale, couvert de poussière et les flammèches de la locomotive pénètrent jusqu'à l'intérieur des voitures. Cela ne doit pas être agréable pour des dames, par exemple, surtout qu'elles ne portent ici que des toilettes en tissus très légers.

Le parcours n'est guère long (un bon quart d'heure, sans arrêt). On reste presque plus de la moitié du temps dans les agglomérations européennes ou indigènes. Rien de particulier le long de la voie.

Je vais faire visite à Mr le V.G.G. Bureau de la province du Bas Congo-Kasaï. Il me reçoit gentiment et s'informe si je reviendrai à la colonie. Étant ancien Secrétaire Général de Boma, je m'étonne qu'il m'ait posé semblable question. Il doit connaître mes affaires !

Je ne me rendrai chez le médecin qu'à la fin de l'après-midi. Celui-ci ne fait aucune difficulté pour me délivrer le document si important et il est aussitôt décidé que je descendrai le vendredi quatre juillet.

Le « Congo » vient me rejoindre à la soirée à Léo. Je n'ai donc pas à retourner à Kin aujourd'hui.

Léopoldville n'est qu'une ville purement administrative dans laquelle il n'y a que quelques factoreries.

Construite immédiatement en amont des rapides, au point où le fleuve, très large, cesse d'être navigable, la ville ne doit pas être très agréable à habiter. Il n'y a que 2 artères, plantées de cocotiers. L'une d'elle vient de la gare vers le port et ne comporte que quelques maisons pour petits agents. L'autre qui est bordée des maisons des fonctionnaires est assez jolie. Mais je lui reproche une chose, c'est que les habitations y sont entassées au point que leurs occupants ne sont pas chez eux – Autre inconvénient : il y a beaucoup de moustiques à Léopoldville. Et pour l'instant il y fait cependant plutôt frais et humide. Résidence peu enviable, en un mot.

### Jeudi 3 juillet

Je consacre les premières heures de la matinée à fermer mes malles que l'on doit venir prendre l'après midi pour les conduire à la gare. Je serai absent, car je dois aller à Kin acheter quelques bibelots.

J'ai l'occasion, durant mon voyage à Kin de me rendre à la cité indigène. Celle-ci, qui est très vaste (15.000 noirs environ) a un aspect convenable. Les maisons sont propres et entourées d'un jardin. Certaines habitations occupées par des sénégalais sont particulièrement avenantes. Mais, par contre, les habitants du village, des noirs presque « civilisés », se distinguent par leur grossièreté. J'ai l'occasion de les rencontrer rentrant de l'atelier. Presque tous sont vêtus à l'europpéenne. Rares sont ceux qui se découvrent à votre passage. C'est à peine s'ils se dérangent pour vous laisser passer. Voilà ce qu'ont fait des noirs les menées des magistrats et d'autres fonctionnaires de même mentalité qui professent l'idée que le noir est notre frère et que nous devons avec lui traiter d'égal à égal presque.

Je ne saurais assez le dire : le noir est fort intéressant et digne presque de pitié aussi longtemps qu'il n'est pas sorti de son village. Je n'ai eu qu'à me louer de lui du cours de mes quelques

séjours en brousse. Mais il perd toutes qualités dès qu'il entre dans un centre européen où son premier souci sera de singer le blanc – Il accroîtra encore la chose quand il aura le temps d'observer le blanc. Il aura tôt fait de le haïr et comme il s'aperçoit bien vite des cotés faibles de notre méthode, il jonglera avec elle, en tirera tout le parti possible. Il sait qu'il faut toujours aller réclamer chez le juge et que celui-ci l'écouterait d'une oreille bienveillante. Aussi se moque-t-il aujourd'hui du blanc contre lequel il a acquis tous les droits. Le noir est cru alors que le blanc ne l'est pas ! Comment dès lors un noir peut-il nous respecter ? Comment encore pourra-t-on le faire utilement travailler.

Je regrette de devoir le dire : il faut au noir le régime de la chicotte. Il faut qu'il craigne le blanc. Qu'on envoie ici que des européens au caractère ferme et trempé, au moral bien assis. Je suis le premier à en proclamer la nécessité. Mais qu'au moins on lui donne une autorité !!

Si on persévère quelques années encore dans les méthodes actuelles les européens et plus particulièrement les sociétés commerciales n'auront plus qu'à plier bagages faute de main d'œuvre noire ou de rendement de celle-ci. Il est plus que temps que cette question préoccupe nos dirigeants.

J'apprends à Kin que je ne pourrai pas poursuivre mon voyage demain. Tout est encombré à Matadi par les passagers qui attendent un bateau pour rentrer en Europe. Je donne tous les contre-ordres voulus. Il n'est décidément plus facile de rentrer maintenant d'Afrique en Europe. Capetown, Daressalaam et Boma maintenant aussi sont encombrés les uns que les autres – Comment n'a-t-on pas pu en Europe organiser ces voyages ? On ne pouvait cependant pas y ignorer le nombre d'européens désireux de rentrer en Europe ! On ne peut bien moins encore y ignorer la qualité de cargo qui pourrait ici en attendant d'être transporté vers l'Europe qui le réclame. C'est du gaspillage insensé !

#### Vendredi 4. Samedi 5. Dimanche 6 juillet.

Je passe ces journées à Léo et, grâce à la bonne obligeance de ces messieurs du « Congo », je ne suis pas forcé de déménager pour aller m'installer pour quelques jours dans une maison du poste. Je consacre les journées à l'arrangement de mes malles pour réduire le nombre de petits colis inutiles. J'y parviens heureusement assez bien et tout finit par disparaître dans mes malles.

Ces journées passent très vite tant par suite des mouvements d'allées et de venues à bord du bateau que quelques courses que j'ai encore à faire à Léopoldville.

La vie à bord, au port, est beaucoup moins agréable qu'en route. On n'y est plus chez soi et on ne saurait pas, par exemple, s'y consacrer à de la correspondance ou à un travail quelconque. Il y a un va-et-vient constant de l'équipage blanc et noir. En un mot on regrette le temps du voyage parce qu'on est entouré de gens qui n'ont plus rien à faire pour passer leur temps.

La plupart des conversations tant à bord qu'au poste roulent sur les difficultés des embarquements vers l'Europe. Léopoldville est du reste encombré par les gens qui attendent leur départ. Que d'argent perdu ainsi en personnel non utilisé. Quelle aubaine aussi pour les hôteliers et cafetiers. Presque tous ceux qui descendent sont abondamment pourvus d'argent, et, conformément aux habitudes congolaises le dépensent largement. Aussi n'y a-t-il rien d'étonnant à ce que les bistros augmentent constamment leurs prix. Personne ne leur conteste le droit et tout le monde paie en rechignant peut-être un peu mais en finissant néanmoins par payer les prix réclamés.

Je rencontre à Léo quelques officiers revenus récemment d'Europe où plusieurs ont fait service au front.

Chose qui m'étonne, il est impossible d'obtenir d'eux des renseignements quelque peu précis sur ce qui se passe à l'heure actuelle en Belgique. Ils ignorent même les changements apportés à

notre organisation militaire ! C'est inimaginable presque ce manque d'intérêt de tous à ce qui se pratique aujourd'hui. Cela me fait plutôt de la peine à constater, car ce n'est pas de cette manière que nous parviendrons à améliorer notre situation si branlante.

Il est vrai que les autorités ne font rien pour intéresser les Belges d'ici à ce qui se passe en Europe. C'est ainsi que depuis longtemps les Français de Brazzaville ont eu communication du texte du traité de paix signé à la fin de juin. Le V.G.G. de Léopoldville n'en a reçu lui aucune communication officielle. N'est-ce pas incroyable presque !

Après de nombreuses hésitations dues au manque persistant de renseignements précis, je me décide le dimanche seulement à m'embarquer le lundi pour Matadi.

Mes bagages sont portés à la gare dans l'après-midi et j'apprends alors que, contrairement à mon attente, je n'ai que juste 250 kgs de bagages. Je n'aurai donc aucun supplément à payer de ce fait. J'en suis rudement heureux car on a tant à payer chaque jour ! L'argent vous glisse entre les mains et on se demande vraiment où il passe.

Je fais les quelques visites d'adieux que mon séjour à nécessités à Léo.

### Lundi 7 juillet.

Le train part à 7 heures du bith (?), endroit où le bateau se trouve amarré.

Je suis debout avant 5 heures pour pouvoir arranger mes dernières petites histoires et être prêt à 6 heures.

Un tailleur noir qui doit me rapporter un veston n'arrive évidemment qu'à 7 heures moins le quart, ce qui me met déjà, de grand matin, de mauvaise humeur. Ces gens comptent avant tout avec leurs aises à eux et se moquent pas mal de leurs clients blancs.

Je parviens non sans peine à arriver au train à l'heure, ayant à peine déjeuné et n'ayant même pas le temps de me présenter à tous les officiers venus pour saluer le major Bataille qui descend en même temps que moi.

Heureusement le train s'arrête une demi-heure environ à Léopoldville et j'ai ainsi le temps de me restaurer un peu, car il ne faut pas espérer trouver en cours de route un semblant de restaurant.

Voici près de quinze ans que le chemin de fer roule. Jamais on n'a songé à y organiser comme dans les colonies anglaises et allemandes des buvettes ou des restaurants. Ce serait trop simple.

Aussi comme on roule de 7 h du matin à 6 h<sup>s</sup> du soir, environ, faut-il emporter tout le nécessaire pour la journée : aliments et boissons. Heureusement que je ne suis pas trop difficile sous ces rapports.

À Kinchassa nouvel arrêt d'un gros quart d'heure. Je trouve à la gare les camarades Borgerhoff et Daelman. On accroche au train une voiture spéciale pour le consul d'Angleterre qui va voyager avec nous, ce qui nous privera du plaisir de nous trouver dans la dernière voiture du train et de prendre, éventuellement, de la plate-forme une photo de la voie.

En un mot, je suis plutôt de méchante humeur au moment du départ.

Le train commence par rouler plusieurs heures dans une région tout à fait désolée. C'est d'un plat absolu et sans végétation presque.

Au premier arrêt nous constatons que la voiture de seconde est entièrement vide et nous allons nous y installer.

Le matériel de chemin de fer est plutôt malheureux dans le bas.

Les voitures de 1<sup>e</sup> sont à couloir central et comportent trois compartiments comportant chacun quatre places assises. On n'y serait pas mal si c'était un peu plus large seulement. C'est en somme une voiture de tramway de chez nous.

Les voitures de seconde comportent chacun douze places elles aussi. Mais ici ce sont des fauteuils pivotants dans le genre de ceux que l'on trouve sur les bateaux. Ce sont des anciennes

voitures de première. On n'y serait pas mal installé du tout, si les sièges étaient un peu haut ou les fenêtres un peu plus basses. Il faut en effet se soulever pour voir par les fenêtres, chose qui est plutôt fatigante lorsqu'on doit la soutenir durant toute une journée. Mais nous préférons encore endurer cette petite fatigue plutôt que de rester dans la voiture de première dont toutes les places sont occupées.

Quant aux voitures de troisième classe, réservées aux noirs, elles sont tout simplement scandaleuses. Elles rappellent les voitures ouvertes des tramways de chez nous. Elles ne sont clôturées d'aucun côté, sauf le toit, de sorte que le malheureux noir qui y prend place est brûlé constamment par les flammèches de la locomotive. C'est un peu exagéré – je me demande ce que cela doit être en saison de pluie.

Enfin, il y a les locomotives. Celles-ci, bien que très puissantes, sont de vrais jouets d'enfants. Plus petites que celles de nos vicinaux elles paraissent ne pas être en mesure de remorquer le train qui comporte habituellement que quatre voitures dont un fourgon à bagages. Aujourd'hui, celle du consul d'Angleterre constituera la 5<sup>e</sup> du train.

Tout le personnel du train est noir. La chose est peut-être avantageuse pour la société qui n'a guère de dépenses de personnel. Mais elle a pour effet d'abandonner un train et des vies européennes entre les seules mains de noirs qui en usent pour en abuser. S'ils s'arrêtent trop longtemps dans une gare pour s'y amuser, ils rattraperont le retard en route et rouleront à toute allure même sur les sections les plus dangereuses de la voie. Personne n'est là pour les contrôler et le voyageur, bonne poire, se garde d'intervenir, de crainte que les noirs ne se vengent à leur façon.

Autre inconvénient du système : des voyageurs et non des moindres promettent des pourboires au machiniste s'il arrive tôt, s'il s'arrête un peu plus longtemps que de raison dans un poste. Cela donne à penser quelle anarchie règne sur la voie et dans son exploitation. Il ne serait pas exagéré, je pense, que les trains de voyageurs au moins, soient pilotés par un mécanicien blanc.

Ce n'est que vers midi seulement que la voie s'engagera dans une région un peu plus accidentée. Cela m'amène à parler un peu du tracé de la voie.

Ainsi que l'on sait, le chemin de fer du bas Congo fut l'un des premiers railways qui fut construit en Afrique. L'effort à produire et peut-être aussi le trafic de l'époque amenèrent ses promoteurs à ne prévoir qu'une voie ferrée à petit écartement et à petit rendement.

D'autre part, on évita les travaux d'art ainsi que les terrassements trop importants (le tout dut être fait par la main d'œuvre humaine). Aussi la voie décrit-elle des sinuosités sans nombre qui augmentent considérablement son développement. Les parties en ligne droite sont rares et de peu de longueur. Tous les obstacles ont été contournés. Cela n'empêche cependant pas qu'on a dû ouvrir de nombreuses tranchées, parfois même dans le roc.

On se représente mal ce que ce chemin de fer qui n'a que quatre cents kilomètres de longueur totale a dû coûter d'efforts et de volonté. Lorsqu'on se reporte à l'époque où il fut construit aux obstacles que Léopold II rencontra dans la réalisation de son œuvre, on ne peut qu'oublier les menues difficultés du voyage et admirer sans réserves l'œuvre réalisée.

Quand on voit le pays traversé par la voie on se rend compte en outre des difficultés que rencontrèrent les premiers colonisateurs d'Afrique.

La région n'a en effet aucune ressource ou à peu près. Il n'y a pas de population en dehors du personnel de la voie. Qui dit pas de population dit aussi pas de voies de communication.

Quelle différence avec les belles régions du Lomami et du Sankuru que je viens de traverser. Je me demande de quoi se nourrissaient les caravanes qui avaient jadis à franchir les quelque vingt étapes séparant Matadi du Pool. Quel problème n'a pas dû être à cette époque la question de l'alimentation des porteurs. Et puis aussi le climat lui-même constituait un obstacle, car les hauts plateaux et les régions montagneuses traversées sont froides, très froides même. Les soirées, et la plus grande partie des matinées réclament le port d'un vêtement chaud. Se trouvait-on en mesure

de donner cela aux malheureux porteurs de la première heure – Peut-être est-ce à cette raison qu'il faut attribuer le dépeuplement actuel de la région – grande mortalité parmi les porteurs tout d'abord et fuite des populations désireuses de se soustraire au portage ensuite. Car, il faut bien le reconnaître, la région Matadi Léopoldville doit être de loin celle qui a le plus souffert au Congo. Tout l'outillage, tout le personnel de la colonie a passé par là.

Il est regrettable qu'aucun historien ne se soit trouvé là pour enregistrer tout ce qui a passé par là et ce que les populations ont eu à endurer pour en assurer le passage.

Je me rappelle avec quel intérêt les travaux de construction du chemin de fer du Bas Congo furent suivis en Belgique. Je me souviens aussi qu'on parla alors des difficultés qui durent être surmontées.

Mais celui qui ne l'a pas parcouru ne pourrait pas se rendre compte de l'effort qui doit être fourni à cette époque. Il faudrait de longues descriptions et une abondante documentation photographique pour en donner une idée seulement à celui qui ne parcourra que ces lignes. Or je ne pourrai lui fournir ni les unes ni les autres, car je n'ai pas pris de notes et je n'ai pas pu prendre de photos.

*(Fin du carnet N° 3 à la page 79. Les pages restantes sont numérotées à la main finissant avec la page 87, mais ne contiennent pas de texte.)*