

**MEMOIRES DE Félix-Georges
TONDEUR**

(1879 - 1962)

*DIX ANNEES AU CONGO : 1900 -
1910*

Lorsque je fréquentais l'école moyenne de Stavelot, notre professeur de français, Mr Camille Blondiau, préparait pour la distribution des prix une petite pièce de théâtre qui était interprétée par les élèves. Une année, c'était peu après la proclamation de l'Etat Indépendant du Congo, il avait donné pour titre à sa pièce "Stanley". Il relatait la lutte contre l'esclavagisme, montrait les razzias des Arabes. Stanley apparaissait comme le libérateur, accompagné de son fidèle serviteur qui, comme le domestique Philéas Fogg, s'appelait "Passe-partout" et jouait plus d'un tour plaisant.

Pour ma part, je n'avais qu'un rôle très effacé; je figurais parmi une bande de jeunes Noirs, figure et mains noircies, nous étions enchaînés et traversions lamentablement la scène sous la conduite de nos féroces ravisseurs qui, le fouet à la main, nous menaient durement. Nous chantions tristement une complainte dont quelques mots me reviennent à la mémoire : *"Le vent de la forêt gémit sur nos douleurs; à nos cris les roseaux, en soupirant, répondent ... etc.."*

La pièce se terminait par un refrain patriotique : *"fiers de notre grand Roi, d'un roi si magnanime, Belges écrivons-nous, d'une voix unanime, vive, vive Léopold II, vive Léopold II"*.

Et c'est ainsi, je pense, que naquit ma vocation coloniale.

*

* *

A la suite d'un concours, j'entrai le 1^{er} juillet 1897 à l'administration des postes. J'avais 18 ans. C'était encore l'époque de l'odieux régime du tirage au sort et du remplacement. J'eus la chance de tirer un bon numéro, ce qui me dispensa du service militaire.

Débutant au bureau de Dolhain, j'obtins, au bout de quelques mois, mon changement pour Ensival, ce qui me rapprochait de mes parents qui habitaient alors Verviers.

Mais je fus bientôt chargé du service des intérim et appelé ainsi à exercer successivement mes fonctions dans beaucoup de bureaux de la circonscription postale de Liège : cela procurait certains avantages pécuniaires.

Mais néanmoins je n'envisageais pas un avenir brillant dans l'administration et, malgré la bonne camaraderie entre collègues, mon désir d'évasion allait grandissant. J'avais enfin été attaché, à titre permanent, au bureau de Verviers Centre et ainsi rejoint ma famille.

J'avais vainement sollicité un emploi à la Compagnie des Chemins de Fer Belges en Chine lorsque, au début de 1900, un ordre spécial circula dans les bureaux de postes annonçant que l'Etat Indépendant du Congo cherchait à recruter trois agents pour le service postal au Congo.

J'introduisis aussitôt ma demande et fus convoqué dans les bureaux de la rue de Bréderode. J'en revins avec la quasi certitude d'être engagé. J'avais d'autant plus d'espoir que les candidats étaient peu nombreux. Aussi, grand fut mon étonnement et mon désappointement lorsque je reçus de Bruxelles une lettre m'annonçant que ma candidature avait dû être écartée à cause de mon jeune âge. Or, je serais majeur le 10 juin. Si c'était la majorité qu'on exigeait, il suffisait donc de retarder le départ de 3 semaines et de le fixer au 16 juin.

Heureusement, un de mes collègues de Verviers-Centre connaissait très bien Mr Arnold. C'était à son guichet que ce dernier apportait autrefois journallement le courrier de la banque où il était simple saute-ruisseau. Mais il avait fait du chemin depuis lors et était déjà un haut fonctionnaire de l'administration centrale de l'Etat Indépendant du Congo. (Il a terminé sa carrière comme administrateur général et il était, à son décès, Président du Conseil d'Administration de l'Université Coloniale d'Anvers).

Muni d'une lettre de recommandation de mon collègue, je me présentais donc au bureau de Mr Arnold qui eut bientôt arrangé l'affaire et fait annuler la décision prise à mon égard.

Et c'est ainsi qu'après un examen médical très sommaire je m'embarquai à Anvers le 16 juin 1900 à bord du paquebot "Stanleyville" de la Compagnie Maritime Belge au Congo (Capitaine Sparrow) avec deux collègues postiers : Cambier, de Gand et Roba, de Bruxelles.

En fait, aucun cadre n'existait au service des postes. C'est pourquoi nous partons comme vérificateurs des impôts. Nous dépendons de la Direction des Finances à Boma. Nous sommes engagés pour 3 ans au traitement annuel de 2.500 Frs. Voyage en 1^{ère} classe.

J'ai fait mes adieux à ma famille. Mon frère aîné, Arthur, lieutenant au 12^{ème} régiment de ligne à Liège, m'accompagne à Anvers. Il s'est aussi engagé à l'Etat Indépendant du Congo pour faire partie de la mission Milz qui va occuper au Kivu le territoire à la frontière de l'Etat Africain Allemand. Il s'embarquera 15 jours plus tard sur un bateau allemand à destination de Capetown. Je ne devais, hélas, plus le revoir.

Comme à chaque départ pour le Congo, la foule est massée sur le promontoire où une musique militaire joue des

airs entraînants. Au moment où sont larguées les amarres et où retentissent les 3 coups de sirène, la musique entonne la Brabançonne. C'est un moment émouvant et les mouchoirs qui s'agitent en signe d'adieu essuient aussi plus d'une larme.

Favorisée par un temps superbe, cette première traversée fut pour moi un enchantement. Le mal de mer m'épargna et je ne l'ai jamais connu dans la suite.

Notre première escale, après 6 jours de navigation, est Las Palmas (îles Canaries). Nous y voyons un transport de troupes en route pour le Transvaal où les Anglais sont engagés dans la guerre des Boers. Le bateau reste en rade; pour son ravitaillement en charbon et en eau douce des barges l'accostent. Les passagers disposent de quelques heures pour se rendre à terre. En canot, nous gagnons le débarcadère; la ville est à 2 ou 3 km du port et l'on s'y rend en voiture attelée d'un cheval.

Des gosses, pieds nus et en guenilles suivent les voitures en courant et se roulent dans la poussière pour se disputer les sous qu'on leur jette.

La visite de la ville est vite faite et ne présente rien de particulièrement intéressant. Après avoir dégusté le vin du pays et adressé quelques cartes illustrées à la famille et aux amis, nous regagnons le port et nous rembarquons. Le "Stanleyville" ne tardera pas à reprendre le large. En attendant, les passagers s'amuse à jeter à la mer, bleue et limpide, des piécettes d'argent que des gosses, se trouvant dans les barquettes entourant le navire, rattrapent en plongeant avec une rapidité et une adresse étonnantes.

Les distractions à bord ne sont pas très variées : jeux de pont habituels, palets, grenouille, etc. Au bar, on peut se divertir aux jeux de dominos, dames, jacket, échec, cartes, au goût des amateurs. Sans dédaigner ces distractions, je ne me lasse pas du spectacle de la mer. On commence à apercevoir des bandes de marsouins et des poissons volants;

parfois, au loin, un cachalot lance un jet d'eau. De temps en temps, la mer est phosphorescente et présente le soir un spectacle féerique; l'étrave du navire en fendant les flots semble provoquer des cascades de feu.

Il y a une bibliothèque à bord et la lecture est aussi une distraction que l'on goûte avec délectation, étendu dans une chaise longue, sur le pont supérieur, au grand air du large

Nous sommes sous les tropiques et les matelots ont tendu des toiles au-dessus du pont pour nous protéger du soleil.

Première escale après Ténériffe : Freetown (Sierra Leone). Pas d'accostage, le bateau reste en rade; il va se ravitailler en charbon et compléter sa provision d'eau douce. Il va aussi embarquer une équipe de dockers (crow boys) pour faire à Matadi le déchargement et le chargement du bateau. Nous en profitons pour nous rendre à terre et prendre contact avec l'Afrique en étrennant nos casques.

De loin, Freetown présente un aspect assez agréable; on aperçoit sur la colline dominant le port de coquettes villas disséminées dans la verdure. Ce sont les habitations des officiers et fonctionnaires de la Colonie.

Mais, le climat y est particulièrement dur; on le dit le plus meurtrier de la côte occidentale. Les Européens n'y font que des séjours d'un an.

Nous nous en rendons bien compte car, à terre, nous nous sentons immédiatement accablés par une chaleur lourde et humide; nous transpirons à grosses gouttes.

Nous sommes frappés de la mauvaise mine des Blancs aperçus dans les quelques factoreries établies à la rive. Serait-ce un avant-goût du Congo? Nous avons hâte de reprendre la mer pour goûter un peu de fraîcheur.

Les crow boys sont utilisés pour le nettoyage des ponts. Tous les jours, dès 6 heures du matin, ils commencent à briquer les planches au-dessus des cabines, ce qui tire du sommeil, les plus durs dormeurs.

Le navire touche encore les ports de Cape Coast Castle et Accra (Côte d'Or), Lagos (Niger) pour débarquer quelques passagers anglais.

Ce débarquement est souvent un spectacle amusant. A Cape Coast Castle, notamment, la barre est très forte et la baleinière, avec ses pagayeurs, qui accoste le navire fait de formidables bonds. On y descend d'abord les bagages au moyen d'un palan; ensuite le passager prend place dans une nacelle en osier accrochée au filin que le treuil laisse descendre doucement le long de la coque. Le passager doit saisir le moment où la baleinière remonte pour y sauter.

En route maintenant pour le Congo. Nous avons eu entre-temps le passage de la "Ligne", avec le baptême de l'Equateur pour les bleus, cérémonie traditionnelle qui ne manque pas de pittoresque et qui, si elle ne réjouit pas les baptisés, fait la joie des autres passagers.

Nous allons apercevoir bientôt les eaux brunes du Congo. Le 20^{ème} jour, nous sommes à Banana. Le navire a jeté l'ancre dans l'estuaire du fleuve. Viennent à bord, en canots, le service de santé représenté par le docteur Etienne, le commissaire maritime, le chef de la douane et du service postal et le pilote. Celui-ci conduira le navire jusqu'à Matadi.

Le docteur Etienne est en même temps chef de la station. Le commissaire de bord lui remet la liste des passagers, qu'il va envoyer à Boma par pigeon voyageur du colombier militaire de la capitale. De cette façon, le Secrétariat général pourra, pour ce qui concerne les agents

de l'Etat, faire les désignations et préparer les feuilles de route.

Le navire doit être allégé pour franchir la passe du bas fleuve et l'on débarque dans des barques une partie de la cargaison.

Pendant ce temps, nous prenons contact avec la terre congolaise et faisons une promenade par les allées bien entretenues bordées de cocotiers et garnies, de chaque côté, d'une bande de coquillages blancs. C'est attrayant et fait très bonne impression.

Et nous partons vers Boma, notre dernière étape. Le bateau y accoste au « pier » où attendent les Blancs, assez nombreux. Nous sommes frappés de la froideur de l'accueil, nous qui, dans notre naïveté, nous attendions à être reçus avec enthousiasme. Nous avons d'abord affaire au Chef de Station, un nommé Leclercq, un bourru qui postillonne en parlant, d'où son surnom de "Mundele m'Vula".

Une équipe de Noirs, sous ses ordres, transportera nos bagages à notre logement, la maison des passagers, construction en bois sur pilotis, infestée de rats. Située à la rive près d'un vaste marais, les moustiques n'y manqueront pas non plus. La nuit sera agrémentée d'un concert des innombrables crapauds qui peuplent le marais.

Le lendemain, visite chez le Directeur des Finances et présentation au Gouverneur Général Walis, en sa résidence au plateau, construction en tôles dans un parc.

De la rive, on accède au plateau au moyen d'un minuscule tramway, comportant une seule voiture remorquée par une petite locomotive roulant sur rail. L'usage en est gratuit et les Blancs seuls peuvent l'utiliser, sauf exception. Le service ne comprend que 3 voyages aller et retour par jour. (Le matin, pour l'ouverture des bureaux, le midi et le soir).

La destination des 3 nouveaux postiers a été tirée au sort : à Cambier échoit le bureau de Boma, Roba ira à Matadi et je suis désigné pour Léopoldville. Je me trouve, de la sorte, le plus mal loti car la vie est beaucoup plus chère à Léo : 3 fr pour une bouteille de bière qui ne coûte qu'un franc à Boma ou Matadi! Dans ces dernières localités, les agents touchent une indemnité de nourriture (8 fr/jour pour les agents de 1^{ère} classe, 6 fr pour les 2^e classes, à quoi s'ajoute 0,66 fr pour le salaire d'un boy). A Léo, pas d'indemnités; les agents sont nourris au mess et le boy est fourni par la station.

Départ de Boma, 3 jours après l'arrivée, par un petit bateau de l'Etat "Le Héron". Nous accostons à Matadi vers 12h30, après 5 heures de navigation. Le "Stanleyville" est amarré au pier. "Le Héron" aborde face à une jetée en pierres à laquelle il sera relié par une planche. Débarquement des passagers et des bagages; ceux-ci sont transportés à dos d'hommes à la gare pour être pesés et enregistrés en vue du départ par le train le lendemain matin. Il faut alors gravir à pied une côte rocheuse et escarpée pour se rendre à l'hôtel : La Maison Française, Tréchet Frs et Cie. C'est une construction en bois, à l'étage; au rez-de-chaussée; factorerie et bureau; à l'étage, la salle à manger et les chambres donnant sur une véranda d'où l'on a une très belle vue sur le fleuve.

Le lendemain, lever à 6 h. Petit déjeuner à l'hôtel et préparation du "chop-box" pour le voyage en chemin de fer. Départ du train à 7 h. Mon collègue et ami Roba est venu me faire ses adieux; nous voilà séparés pour 3 ans.

Le chemin de fer est à voie étroite (écartement des rails : 70 cm); le train comprend un fourgon à bagages, une voiture ouverte à banquettes en bois pour les passagers noirs et une voiture pour voyageurs blancs, comportant une douzaine de sièges en osier (6 de chaque côté, un étroit couloir au centre, une tablette rabattable devant chaque

siège). Il est remorqué par une petite locomotive à vapeur conduite par un mécanicien sénégalais assisté d'un chauffeur indigène qui alimente le foyer avec des briquettes (aggloméré de charbon). Pas de tender; des pompes sont échelonnées le long de la voie et le convoi s'arrête fréquemment pour remplir la chaudière.

Dès le départ de Matadi commence la montée du Palabala; cette section de la ligne fut la plus pénible à construire et coûta bien des vies humaines. Taillée dans le roc, la voie s'élève graduellement en de multiples lacets, côtoyant des précipices. Par endroits, on aperçoit à gauche les eaux bouillonnantes des rapides du fleuve Congo, spectacle impressionnant qui frappe tous les voyageurs.

La petite locomotive halète courageusement pour arriver bientôt au premier gros ouvrage d'art, le pont métallique franchissant la rivière M'Pozo.

L'aspect du pays change bientôt; au terrain rocheux et chaotique du Palabala succède la brousse, qui a pris sa teinte de saison sèche.

Le voyage devient monotone. La locomotive crache sa fumée et la poussière, chargée de suie, pénètre partout et a bientôt défraîchi les beaux costumes blancs des voyageurs.

On passe le temps en cassant la croûte. Le chop-box comprend un pain, une boîte de beurre, des tines diverses (pâté de viande, poisson, fromage en conserve). Ce frugal repas est arrosé de bière, boisson de traite assez fortement alcoolisée, importée par une brasserie de Hambourg, la "Bergerdorf".

Enfin, vers 17h30, soit au bout d'une dizaine d'heures, nous arrivons à Tumba, situé à peu près à mi-chemin de Léopoldville. La moyenne horaire a donc été de 20 km environ.

Plus de chambres libres dans l'unique hôtel de l'endroit; les anciens ont eu soin de télégraphier de Matadi pour retenir leurs lits et les "bleus" sont logés dans des paillotes érigées sur la plaine, non loin de la gare : sol en terre battue, pas de fenêtre et une porte qui ne ferme pas.

Comme mobilier, un lit de camp; ni matelas ni couvertures, et il fait froid. Je passe dans cette hutte une nuit affreuse, étendu tout habillé sur le lit de camp, me relevant plusieurs fois pour soulager mon estomac qui refuse de digérer les conserves ingurgitées pendant la journée. Un boy m'a apporté à l'aube une cuvette d'eau pour me rafraîchir.

C'est en piteux état que je me rends à la gare pour la 2^e étape du voyage. Celui-ci n'est pas moins monotone que le premier jour. La voie serpente dans la brousse, contournant les obstacles trop difficiles à franchir, enjambant sur de petits ponts les cours d'eau rencontrés. Un seul ouvrage d'art à retenir : le pont sur la rivière Inkisi. Le pays devient moins accidenté et le convoi accélère son allure.

Parfois apparaît un village aux huttes de paille et, à certains arrêts, des indigènes s'approchent du train offrant en vente des fruits divers. Enfin, nous arrivons à N'Dolo. A ce point, la Compagnie des Chemins de Fer avait rempli ses obligations qui consistaient à relier Matadi au Stanley-Pool.

Cependant, il avait fallu pousser le rail jusque Léopoldville et c'était chose faite en 1910; travail facile puisqu'on est en plaine. La ligne passe par Kinshasa pour aboutir à Galiéma, gare terminus, d'où elle est prolongée jusqu'au port de Léopoldville, le rail étant posé sur une digue à travers un vaste marais.

Vers 5h du soir, je suis au terme de mon voyage, mais non de mes déceptions. Du fourgon à bagages on débarque les malles. Chacun réunit les siennes que des

porteurs vont transporter vers le logement désigné. Le mien se situe à quelque 400 m. du port, avenue du Roi Souverain, en face du bâtiment de la Force Publique, à côté du corps de garde.

C'est ce qu'on appelle une "maison danoise", c'est-à-dire un tout petit pavillon d'environ 3 m. sur 3, monté sur un plancher posé sur 4 piliers en briques. Cela est démontable et composé de panneaux en carton-pâte fixés par des crochets. Il y a une porte et 2 minuscules fenêtres.

Les maisons danoises ont été cédées à l'Etat par la Compagnie des Chemins de Fer qui les avait utilisées pendant la construction de la ligne. Elles servaient au logement des ingénieurs et de personnel européen et étaient déplacées au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Et me voilà entre 4 parois de carton, sans aucun objet mobilier, pas même un lit. J'y trouve en tout et pour tout un bassin et une aiguière émaillés. La caissette qui m'a servi de chop-box pendant le voyage fera office de lavabo.

J'ai comme voisin un prisonnier européen, qui occupe une chambrette au-dessus du corps de garde. C'est un nommé Leyder, ancien chef de poste dans le district du Lac Léopold II, condamné à la prison pour sévices envers les Noirs. Pendant la journée, il est employé comme surveillant de travaux; après le travail il doit regagner sa chambre; ses repas lui sont apportés du mess. Le pauvre type a pitié de mon dénuement et me prête une vieille malle-lit dont la toile est détendue et touche presque le sol. J'y adapte ma moustiquaire au moyen de ficelles fixées u parois et voilà ma couche assurée pour la première nuit. J'attendrai plusieurs semaines pour recevoir un lit avec ressorts à boudin, qui doit être fabriqué à l'atelier de charpenterie de la marine.

Le lendemain, il m'est fourni une petite table et 2 chaises en bois pour compléter mon installation. A 17h45, une sonnerie de clairon convie les Blancs au repas du soir, qui est servi à 18h au mess. Celui-ci, construction en briques surélevées, précédé d'une assez vaste barza, est situé avenue du Roi Souverain, un peu en aval de mon habitation. En face, a été érigé la statue de la Liberté au faite d'une colonne garnie, à la base, d'un buste de Léopold II.

Le district du Stanley-Pool est commandé par l'Inspecteur d'Etat Paul Costermans, officier d'artillerie, mais celui-ci ne vient au mess qu'aux grandes occasions.

C'est l'intendant Dohet qui préside les repas. Prennent place à la table présidentielle, les chefs de service : le Docteur Rossignon, qui fut de l'expédition Chaltin; le docteur Broden, directeur du laboratoire de recherches; l'intendant Houbey, chef du service des transports; le capitaine Serexhe (un Verviétois, officier d'artillerie) commandant de la marine; l'intendant Evrard, chef du ravitaillement (pour les indigènes Mavula); le conducteur des travaux Devenyns (Matafari); le commandant de la compagnie de la Force Publique, Lieutenant Decort; le juge Rossi et le substitut Jenniges (encore un Verviétois); les agents de 1^{ère} classe : Navez, sous-intendant aux transports; Berleur, inspecteur mécanicien (des usines Cockerill à Seraing); Hek, chef charpentier de la marine (un Suédois); Godefroid, le percepteur des postes et son adjoint (moi-même). Enfin, occasionnellement, les officiers et fonctionnaires de passage et les commandants des bateaux rentrés au port.

Le reste du personnel, composé de commis, sous-officiers, surveillants de travaux et artisans (maçons, charpentiers, mécaniciens, forgerons, ajusteurs, chaudronniers, armuriers), prend place à une grande table disposée en fer à cheval de part et d'autre de la table présidentielle. La plupart des convives de cette dernière table sont de bons vivants dont le caractère jovial contraste

singulièrement avec l'allure maussade du président, l'homme qui ne rit jamais, d'une sévérité excessive et, pour ce, surnommé "pisse-vinaigre".

Après mon premier repas au mess, éreinté après deux jours de chemin de fer dans un confort inimaginable, j'ai regagné mont triste logis. Comme éclairage, une bougie fichée dans un photophore qui consiste en un tube de métal fixé sur un pied; à l'intérieur du tube, un ressort à boudin. La bougie est introduite dans le tube, presse le ressort et est maintenue au moyen d'un capuchon percé, vissé au-dessus du tube et qui laisse passer la mèche. Le tout est surmonté d'un globe en verre. Poussée par le ressort, la bougie s'élève au fur et à mesure que fond la cire. Cet appareil doit être nettoyé tous les jours avec soin.

Le lendemain, après m'être présenté chez l'Inspecteur d'Etat chef du district, je prends mon service à la poste, comme adjoint au percepteur Godefroid.

Jusqu'à cette époque, seul le bureau de Boma était « office d'échange » pour les relations avec l'étranger. Désormais, Matadi et Léopoldville seront érigés en « office d'échange » et seront en relations directes avec Bruxelles et Anvers. Léopoldville, appelé à desservir tout le Haut-Congo, deviendra le bureau le plus important.

Le trafic postal est encore relativement réduit (1 courrier belge toutes les 3 semaines) et le personnel se réduit à 2 Européens et un télégraphiste sénégalais.

La population européenne de Léo compte tout au plus une centaine de Blancs. A coté des fonctionnaires et agents de l'Etat, les plus nombreux, il y a le Révérend Père Calon, curé, quelques missionnaires anglais de la B.M.S. (British Missionary Society) et les factoriens tenant comptoirs établis à Mampeza (C.C.B.C. - comptoir commercial du Bas-Congo) et à Galiéma, autour de la gare,

la maison anglaise Hatton et Cookson, la maison allemande Water Karl et deux firmes portugaises.

Le Consul d'Angleterre occupe un pavillon proche de la maison Hatton et Cookson.

L'administration de la station est organisée militairement. A 5h30 du matin, dès que pointe l'aurore, le clairon sonne le réveil. A 6h, les soldats de la Force Publique, d'une part, les travailleurs, d'autre part, sont rangés pour l'appel, avenue du Roi Souverain. L'Inspecteur d'Etat Costermans, que les Noirs appellent "Konkoko", ne manque jamais d'y assister. Après quoi, Blancs et Noirs se rendent à leur travail. De 7h30 à 8h, on dispose d'une ½ heure pour le petit déjeuner.

A 11h30, la cessation du travail est annoncée par une sonnerie de clairon et les Blancs rentrent chez eux pour se rafraîchir avant de se rendre au mess.

Le port du casque est obligatoire et malheur à celui qui arrive en chapeau, casquette ou tête nue car, si "Pisse-vinaigre" l'attrape, il est sévèrement puni. Après le repas, c'est la sieste sur le lit ou dans la chaise longue, mais dans une atmosphère surchauffée où l'on transpire abondamment.

A 2h, après un nouvel appel, reprise du travail jusque 5h30, heure de la cessation, toujours marqué par la sonnerie du clairon.

C'est l'heure du bain que l'on prendra dans la malle bain que le boy a rempli de l'eau brunâtre du fleuve.

En attendant le dîner, on se réunit chez l'un ou l'autre pour l'apéritif, c'est-à-dire, de préférence, chez celui qui a encore quelque chose à offrir. Il faut dire que la vente de l'alcool est réglementée; le factorien ne peut en vendre que 2 litres par mois à chaque Blanc et contre remise d'un bon délivré par le district. La bière coûte 3 FR la bouteille, c'est

dire qu'on ne peut s'en payer tous les jours lorsque l'on touche 100 FR. par mois. La moitié du traitement seulement est liquidée en Afrique, l'autre moitié tenue en réserve à Bruxelles pour être payée à l'agent à sa rentrée. C'est ainsi qu'engagé au traitement annuel de 2.500 FR je n'ai à dépenser en Afrique que 1.250 FR.

Les distractions sont rares, pour ne pas dire inexistantes. Il n'y a pas de bibliothèque au district et, le soir, on n'est d'ailleurs guère porté à lire à la lueur d'une bougie et harcelé par les moustiques. Que faire après le mess? Lorsqu'il y a clair de lune, on peut faire une promenade autour de la station avec quelques compagnons. D'autres fois, on va prendre un verre à la factorerie à Mampeza ou à Galiéma, chez Freitas et Barreira (Portugais) où il y a un billard. Ou bien, on se réunit pour raconter des histoires chez l'un ou l'autre.

A 10h, le clairon sonne le couvre-feu et c'est généralement l'heure de regagner son "chimbèque".

Pendant la journée, le départ et l'arrivée des trains (3 par semaine) et des bateaux, avec le transit des passagers, apportent un peu de diversion.

Le travail à la poste n'est pas très absorbant, si ce n'est les jours de grand courrier. C'est ainsi que, lorsque le courrier d'Europe, arrivé le soir par le train, doit être réexpédié le lendemain matin par bateau, il faut passer presque toute la nuit à trier la correspondance et former les dépêches pour le Haut-Congo. Il arrive que le même jour, un bateau arrive avec un important courrier à réexpédier vers l'Europe et, alors, c'est l'encombrement et il faut donner un bon coup de collier. Entre-temps, heureusement, la besogne est loin d'être accablante.

Les deux principales unités du fleuve sont le "Hainaut" et le "Brabant", commandés respectivement par les capitaines belges Demol et Dekeersmaeker. Ils assurent

le service Léo-Stanleyville. Ce sont des bateaux à aube, de 150 tonnes, propulsés par une machine à vapeur chauffée au bois. L'équipage européen comprend le capitaine, un capitaine adjoint, un commissaire et deux mécaniciens.

Les affluents sont desservis par des bateaux plus petits tels "Princesse Clémentine" et "Archiduchesse Stéphanie", 35 tonnes et les types "Délivrance" de 25 tonnes. Ils sont généralement commandés par un capitaine scandinave, assisté d'un mécanicien, le plus souvent de même nationalité.

La chaloupe à vapeur A.I.E. (Association Internationale Africaine), que Stanley fit apporter de Matadi à dos d'hommes pour servir aux premières pénétrations à l'intérieur du pays, est encore au port mais se trouve hors d'usage. La deuxième embarcation du même type, "En Avant" est encore utilisée.

Le port ne comporte aucune installation d'accostage ni aucun engin de levage. Les bateaux abordent aussi près que possible de la rive à laquelle ils sont réunis par une planche. C'est par cette passerelle que se fait, à dos d'homme, ou plus justement à tête d'homme, le chargement et le déchargement des cargos.

On mit un jour en chantier, à Léopoldville, un bateau d'un type nouveau, bateau à quille propulsé par hélice, qui s'appela "De Kempenaar". Très beau bateau, d'un certain luxe même, et éclairé à l'électricité.

A son premier voyage, commandé par le capitaine danois Sondergaard, il battit sur le parcours Léo-Stanleyville, tous les records. Jamais un courrier d'Europe n'était parvenu aussi rapidement aux Stanley-Falls. Mais c'était en période des hautes eaux. Les promoteurs de ce type de bateau n'avaient pas pensé aux bancs de sable. Au voyage suivant, les eaux avaient baissé et "De Kempenaar"

s'échoua maintes fois sur le sable et fut cette fois battu par les bons vieux bateaux à fond plat.

La preuve était faite que les bateaux à quille ne convenaient pas pour la navigation sur le haut fleuve et le "De Kempenaar" cessa de voyager ; il fut affecté à un service de secours.

L'emplacement du port, à peu de distance des chutes, avait été très mal choisi. Il présentait pour les bateaux le danger d'être entraînés par le courant en cas de fausse manœuvre ou de défaillance des machines. C'est ainsi qu'un jour une "Délivrance" fut précipitée dans les cataractes. Se voyant perdu, le capitaine, debout sur sa passerelle, salua longuement de la sirène avant de disparaître à jamais. Seuls quelques Noirs de l'équipage parvinrent à s'échapper à la nage.

Le "De Kempenaar" resta dans la suite attaché au port, tenu continuellement sous pression de façon à pouvoir porter immédiatement secours à tout bateau en danger.

*

* *

Le séjour à Léopoldville, rappelant un peu la vie de caserne, manquait donc d'agrément.

Les menus au mess n'étaient guère variés. On nous servait presque tous les jours de la viande de chèvre ou de bouc, parfois du porc, très rarement du poisson et plus rarement encore du bœuf. Ignames ou patates douces tenaient le plus souvent lieu de pommes de terre (il en arrivait de temps en temps quelques caisses de Ténériffe), et des tranches de chikwangue grillées remplaçaient le pain quand la farine venait à manquer. Comme légumes : des conserves.

Comme boisson, pour les deux repas, 33 centilitres de gros vin portugais en dame-jeanne et de l'eau filtrée. La glace était inconnue.

Des scènes burlesques ou navrantes se déroulaient parfois pendant les repas. Dans cette assemblée de Blancs de nationalités diverses et de toutes conditions, il y avait évidemment des gens peu éduqués. Chaque boy de table devait servir un nombre déterminé de convives. Les pommes de terre représentaient un régal et, lorsque le plat arrivait, les premiers servis prenaient la grosse part, ne laissant rien aux derniers; ceux-ci protestaient avec raison et venaient se plaindre chez le président qui se trouvait bien embarrassé, aucune réserve n'existant à la cuisine.

Parfois aussi, un convive éméché ou trop exalté manifestait bruyamment son mécontentement en lançant son assiette contre le mur ou à la tête du boy. Si le perturbateur refusait de sortir, "Pisse-Vinaigre" faisait intervenir les policiers noirs pour l'expulser manu militari, lui réservant pour le lendemain une punition exemplaire. Nous eûmes, dans la suite, un chef cuisinier italien chargé de la surveillance de la cuisine et du mess.

Le passage des Blancs venant d'Europe ou descendant du Haut, était souvent l'occasion de se distraire un peu. Les rentrants avaient bien des histoires de brousse à raconter et ceux qui partaient vers l'aventure fêtaient gaiement, avant de s'embarquer, leur dernier contact avec le monde civilisé.

Un soir, je rencontrai à la factorerie de Mompeza quelques agents de la S.C.A. (Société Commerciale Anversoise) qui avait une grande concession dans la Mongala. Son activité consistait essentiellement à acheter ivoire et caoutchouc de cueillette. Chaque village était tenu de fournir tous les mois une quantité déterminée de caoutchouc. Cela imposait de lourdes corvées aux indigènes

qui devaient se rendre dans la forêt pendant de longs jours pour récolter le latex de lianes.

Le mécontentement avait déjà provoqué plus d'un drame; des Blancs avaient été massacrés et mangés. Les agents qui montaient prendre la relève étaient néanmoins insouciant; ils chantaient à pleine voix des refrains populaires et aussi des chants qui pourtant ne devaient pas engendrer la joie, notamment, une complainte dont le caractère déprimant avait justifié l'interdiction. Je m'en rappelle quelques paroles :

*Dans le Haut-Congo où le plus fort
Dépose sa chique et fait le mort,
Dans le Haut-Congo, dans le Haut-Congo
Dans le Haut-Congo, c'est là qu'on crève de soif et
de faim
C'est là qu'il faut peiner sans trêve jusqu'à la fin
On n'a même pas un coin de cimetière pour ses
pauv'os
Une croix d'bois qui tombe en poussière, voilà
l'Congo
Voilà l'Congo.*

Les agents de la S.C.A. avaient aussi leur chanson spéciale, avec ce refrain :

*Nous sommes les agents de la Mongala
Pour nous faire bouffer par messieurs les Budjas!*

Il y avait à Léo un chansonnier qui composait des chants moins macabres. Il s'appelait Paul Hubin, un Liégeois, commis au service de la Marine. Il préparait généralement, pour chaque fête donnée au mess, une

chanson que débitait son ami Defosse, un colosse bruxellois, à la voix de fausset. Il m'en revient quelques bribes :

*Puis, dans la nuit brune que dore la lune
Rêvant de fortune l'on r'gagne sa maison.
Dans la solitude d'un lit parfois rude
On s'livre à l'étude d'un sommeil profond
Hélas, les moustiques en nombreuses cliques
Joyeusement piquent le corps aux abois
Enfin l'œil se ferme et l'on rêve ferme
Que l'on rentre fin d'terme au bout de 3 mois!*

Et une autre chanson :

*Quand la nuit s'achève, que le jour se lève
Que de sa voix brève glapit le clairon
On se débarbouille malgré la bourbouille
Qui gaiement chatouille des pieds jusqu'au front
Dans les avenue, bien entretenues,
Les agents en t'nue s'rendent à leur bureau
Ils ont du courage, font beaucoup d'tapage
Mais en fait d'ouvrage, c'est souvent la peau*

Lorsqu'on édifia sur le plateau, tout en haut de l'avenue du Roi Souverain, les premiers pavillons de la Croix-Rouge, Paul Hubin leur dédia une chanson :

*Quand les agents sont presque morts
On les envoie sans plus tarder
Afin d'les rendre vaillants et forts
A la Croix-Rouge se faire soigner
On les met dans des petits lits
Des p'tits lits qui n'ont l'air de rien
Si les draps n'étaient pas salis
Ils y seraient très bien.
Heureusement que les bâtiments
Pour la vue, sont très bien placés,*

*Les malades voient les enterrements
Et cela les fait rigoler.*

Profitant de la présence parmi le personnel d'un ingénieur brasseur, un Louvaniste nommé Van Goitsenhoven, engagé comme sous-intendant et qui avait remplacé Evrard au service du ravitaillement, le Commissaire Général Mahien, successeur de l'Inspecteur d'Etat Costermans, eut l'idée d'installer une brasserie à Léo. Van Goitsenhoven fut envoyé en stage à la mission des Pères Jésuites de Kisantu, où une brasserie était en activité. Après quoi, le matériel fut commandé en Europe et installé, dès sa réception, dans un bâtiment construit à cet effet en bordure de l'avenue du Roi Souverain, en face des bureaux du district. Ce fut l'occasion pour Paul Hubin de faire une nouvelle chanson :

*Afin qu'il n'y ait ni contre ni pour (bis)
Chacun r'cevra trente litres par jour (bis)
Les cuites ne s'ront plus punissables (bis)
Ah, schouett, ah ça va bien
A Léo l'on n'refuse lus rien
Les mécaniciens des vapeurs (bis)
Auront encore plus de bonheur (bis)
En quittant Léo, leurs chaudières
Au lieu d'eau contiendront de la bière
A schouett, ah ça va bien
A Léo l'on n'refuse rien*

Malgré tout le mal que se donna le pauvre Van Goitsenhoven, le produit fabriqué n'eut jamais de succès et la brasserie ne tarda pas à être abandonnée.

L'"Usine Electrique" fut le titre d'une autre chanson de Paul Hubin. Le Commissaire Général Mahien décida un jour de faire éclairer le mess à l'électricité. A cet effet, il fit installer à proximité la dynamo de "Kempenaar" avec une petite machine à vapeur pour l'actionner. Les essais furent

difficiles; les pannes fréquentes, ce qui inspira la chansonnette dont ce passage seul me revient à la mémoire :

*Un jour, certain agent
Ayant dit une chose très légère
Les fils rougirent subitement
Et nous eûmes enfin la lumière.*

Un autre chansonnier se révéla en la personne de Willy Van Couteren, un jeune Bruxellois, adjoint du gérant de la C.C.B.C. à Mampeza. S'inspirant du "Roi Gambrinus", il avait chanté la "Bergerdorf"

*La Bergerdorf est une bonne bière
Qui nous rend tout gaillard
Et qui pétille dans nos verres
Le soir jusque bien tard.
La Bergerdorf, la Bergerdorf, la délicieuse
Bergerdorf!
Que mon cercueil, qui sera une bière,
Ne soit pas fait autrement
Que de deux vieilles caisses de bière
Voilà mon testament.*

Willy Van Couteren composa aussi un petit journal humoristique. Je me souviens d'un numéro illustré de la caricature de l'Intendant Dohet en mannekenpis, avec sur la vasque, la mention "vinaigre". Origine de la presse au Congo.

L'Etat Indépendant du Congo traversait une crise. La campagne anti-léopoldienne, menée dans la presse britannique - alimentée par les Morel et Casement - redoubla de violence après l'exécution de l'aventurier Stokes, condamné à mort, par un conseil de guerre présidé par le Commandant Lothaire, pour instigation à la révolte et fourniture d'armes aux indigènes.

D'autre part, les maladies (malaria, dysenterie, hématurie, etc.) et dans certaines régions encore insoumises, l'hostilité des autochtones, font des coupes sombres parmi les Européens. C'est alors que Léopold II, qui a soutenu de ses deniers et engagé toute sa fortune personnelle dans l'affaire congolaise, adresse, dans une lettre mémorable, un pathétique appel à tous les Blancs leur demandant de poursuivre leur tâche avec courage, dévouement et abnégation.

Léopoldville n'est pas épargné et il ne se passe guère de mois sans que succombe l'un ou l'autre Européen. Je suis moi-même victime d'une violente attaque de malaria à laquelle je n'échappe que grâce à une injection de quinine pratiquée par le docteur Rossignon. Je me rappelle qu'alors que je gisais à demi inconscient sur ma couchette, le docteur Broden vint avec un assistant noir capturer dans ma moustiquaire des moustiques gorgés de mon sang, pour servir à ses recherches de laboratoire. Le docteur Broden fut, dans la suite, Directeur de l'Ecole de Médecine tropicale, établie, lors de sa création, au parc Duden à Bruxelles.

Sous l'administration du Commissaire général Mahien, qui était conducteur du génie, de grands travaux furent exécutés. Le vaste marais, qui allait de Galiéma au port, fut comblé au moyen de terres amenées du mont Léopold, au moyen d'un transporteur aérien.

La situation sanitaire en fut beaucoup améliorée. On construisit aussi le premier mur de quai. L'avenue du Roi Souverain fut aménagée et des cocotiers furent plantés en bordure. Cependant, en saison des pluies, les eaux dévalant vers la rive, y creusaient encore de profondes fondrières.

Au début de 1900, une révolte avait éclaté au fort de Shinkakasa. Des soldats Batetela s'étant emparés du magasin d'armes, les Blancs ne durent leur salut qu'à la fuite et se réfugièrent à Boma. Un seul d'entre eux, un

charpentier, fut tué sur place. Les révoltés, maîtres du fort, tentèrent de bombarder la capitale mais, comme ils ignoraient l'art de pointer un canon, aucun obus ne porta sauf un seul tombé dans le parc du Gouverneur Général, sans faire de victime.

On organisa l'attaque du fort par la garnison de Boma qui réussit à entrer dans la place. Des révoltés furent capturés, passèrent en Conseil de guerre et furent fusillés. D'autres, emportant des fusils Albini et des munitions, avaient pris la fuite.

C'est à ce moment que, craignant une attaque des révoltés, on organisa à Léopoldville des rondes de nuit, pour le contrôle des sentinelles postées autour de la station. En juillet, quand j'arrivai à Léo, les rondes de nuit continuaient bien qu'aucune sorte d'attaque ne fut plus à craindre et il en était encore ainsi à ma rentrée en Europe, en 1903!

C'était imposer aux agents une corvée parfaitement inutile. A tour de rôle, chacun, à l'exception des artisans, était désigné pour la ronde. On allait prendre le mot de passe au commissariat du district où l'on vous remettait deux montres contrôle en vous indiquant l'heure de la ronde : 11 h., minuit, 1 h., ou 2 h. du matin. A l'heure dite, il fallait se présenter au corps de garde où le sergent désignait 2 soldats pour vous accompagner, tous 2 armés de leur Albini et l'un d'eux porteur d'une lanterne tempête. Et la tournée nocturne commençait. A 20 pas de chacune des sentinelles, celle-ci criait "*Halte-là, qui vive?*" Et l'on répondait "*la ronde*"; la sentinelle demandait "*le mot*" et l'on répondait "*Bankoma, Lokendu ou Cambronne*" indifféremment et la sentinelle se mettait au garde à vous et présentait l'arme. On rencontrait aussi, au long du parcours, les appareils de contrôle fixés à un poteau : un tour de clé à la montre et l'heure de passage était marquée sur un carton fixé à l'intérieur. La ronde terminée, il fallait passer chez le commissaire de district pour lui faire rapport. On frappait à la porte de sa chambre à coucher pour l'éveiller au besoin et

dire invariablement *"ronde terminée - rien signaler"*. *"Merci et bonne nuit"* était la réponse.

Une nuit cependant, je surpris une sentinelle profondément endormie. J'emportai son fusil posé à côté d'elle et le remis au district comme pièce à conviction. Le soldat en défaut fut probablement puni le lendemain de 25 coups de chicotte. Quant à moi, je reçus une verte réprimande pour avoir désarmé une sentinelle!

Un événement tragique, particulièrement cruel, devait marquer mon premier terme au Congo. Mon frère aîné, Arthur, avait quitté Anvers le 30 juin 1900. Avec un autre lieutenant du 12^{ème} régiment de ligne, Mr Von Stockhousen, un médecin (autrichien?), le sous-officier Eeckhout et un armurier, ils faisaient partie de la mission commandée par le capitaine Milz qui devait aller occuper, au Kivu, un territoire contesté, à la frontière de l'Est Africain Allemand. Embarquée sur un navire allemand à destination de Capetown, la mission avait poursuivi son voyage à bord d'un steamer anglais jusque Durban. De là, elle avait remonté le Zambèze et gagné ensuite par voie terrestre le sud du Tanganika. Après l'arrivée à Uvira, chacun reçut sa destination définitive et mon frère fut désigné pour prendre le commandement du poste de Shangugu. Dans la suite, il fut rappelé à Uvira pour y prendre le commandement de la Compagnie de la Force Publique et remplir pas mal d'autres fonctions accessoires. Ce service sédentaire ne lui plaisait guère et il m'écrivit un jour : "Bonne nouvelle ! Je remonte au Kivu, à Nya-Lukemba, où je deviens chef de Poste". Dans une lettre subséquente, il me disait : "je t'écrirai bientôt ce que je pense du cadeau que nous fait le Stanley-Pool". Il attendait, en effet, la visite de l'ancien chef de ce district, Mr Paul Costermans, envoyé au Kivu comme inspecteur royal et qui était en tournée d'inspection. Je ne connus jamais, hélas, ses impressions. La nouvelle de sa mort me parvint brutalement, de la manière que voici. Nous étions en correspondance très suivie; chaque fois qu'arrivait un

courrier du Haut Fleuve, je me précipitais sur les dépêches de Stanleyville pour y chercher la lettre de mon frère. Au lieu de celle-ci, je trouvai un jour ma correspondance faisant retour avec la mention "décédé". Je ne pouvais croire l'affreuse nouvelle et me raccrochais à l'espoir qu'il y avait erreur. Le lendemain, hélas, elle m'était confirmée par le Commissaire Général Mahien qui me fit appeler pour m'informer "avec ménagement". Une lettre de l'Inspecteur Royal Costermans devait m'apprendre, dans la suite, les circonstances du drame qui coûta la vie à mon malheureux frère.

Des travailleurs, envoyés dans une forêt de bambous pour y couper des sticks destinés aux constructions du poste, s'en étaient vu interdire l'accès par des sujets du grand chef insoumis Kabaré. Mon frère se rendit immédiatement sur place, accompagné de 14 soldats, persuadé que cette petite troupe suffirait pour rétablir l'ordre. Il laissait au poste ses 2 sous-officiers blancs avec le reste de la garnison forte de 200 hommes. Il tomba dans un guet-apens; les indigènes, dissimulés dans la brousse, le laissèrent s'avancer de façon à encercler les soldats et leur chef, puis, en grand nombre les attaquèrent furieusement à la lance. Malgré une résistance héroïque et désespérée, les soldats et leur chef succombèrent, ayant épuisé toutes leurs munitions. Deux hommes seulement parvinrent à s'échapper et donnèrent l'alarme au poste. Le plus jeune des sous-officiers blancs, nommé Teygeman, rassembla aussitôt toute la garnison pour une expédition punitive; son collègue, un trouillard, n'osa pas l'accompagner. En récompense de sa belle conduite, Teygeman reçut la médaille d'or de l'Ordre Royal du Lion.

Les faits s'étaient passés au mois de juin 1902 mais ce n'est qu'au mois d'août que j'appris le malheur qui me frappait. J'en fus douloureusement affecté. C'était la première grande peine de ma vie.

Mes parents, éplorés, me demandaient de rentrer au plus tôt, de quitter cette terre ingrate qui leur avait pris un fils. Mais j'avais signé un engagement de trois ans et le contrat devait être respecté. C'est dans un triste état d'esprit que je terminai mon terme.

J'avais depuis longtemps déjà pris la direction du bureau des postes, au départ de Godefroid, descendu à Boma, à la Direction des Finances, et j'habitais le bâtiment de la poste. C'était une assez grande construction en briques, entourée d'une véranda, couverte de tôles ondulées et située avenue du Roi Souverain, non loin du port.

Le bureau était éclairé par 5 baies assez larges, 2 dans la façade vers l'avenue et 3 vers le fleuve. Pas de fenêtres; des volets pleins en bois, qu'il fallait fermer en cas de tornade et plonger ainsi le bureau dans l'obscurité.

D'innombrables chauves-souris habitaient la toiture, entre la tôle ondulée et la gîte maîtresse. Une grande toile avait été tendue en guise de plafond. Les excréments de chauve-souris s'y étaient accumulés en telle quantité que ce plafond pendait comme un immense sac et dégageait une odeur pestilentielle. Je le fis enlever pour échapper à cette puanteur. Il ne fut jamais remplacé et, désormais, les déjections de ces sales animaux tombaient directement sur le sol et sur la grande table où l'on avait les sacs de correspondances, au risque de souiller celles-ci.

Faisant suite au bureau, avec une porte de séparation, le logement du percepteur : une seule pièce aux murs percés de 2 baies, sans fenêtre. Pavement en briques, comme au bureau. C'était mieux que la maison danoise parce que moins chaud le jour et moins froid la nuit mais toujours très peu confortable.

Je m'étais lié d'amitié avec Jacquemont qui, parti d'Anvers en mars 1900, avait débuté à Luali (Mayombe) où, après un stage, il fut envoyé à Kinshasa comme receveur des

impôts. Il venait tous les mois à Léo pour payer les traitements au personnel européen. Il arrivait généralement en pirogue avec les sacs d'argent.

J'allais de temps en temps lui rendre visite, me rendant à pied à Kinshasa en suivant forcément la voie ferrée puisqu'il n'y avait pas d'autre route. Les trains ne roulaient que 3 fois par semaine et partaient de Léo d'assez grand matin.

Poste de transit pour le Congo français, dont tout le trafic passe par le chemin de fer Matadi-Léo, Kinshasa est le centre commercial du Stanley-Pool. Là se trouve la direction de la S.A.B. (Société anonyme belge pour le Commerce et l'Industrie) et de la N.A.H.V. (Nieuwe Afrikaansche Handel Vennootschap) ainsi que la CITAS (Compagnie Industrielle et de Transport au Stanley-Pool). En plus, quelques comptoirs dont la factorerie Nogueira, modeste baraque en bois au toit de tôles ondulées, qui fait principalement le commerce d'articles de traite.

Comme indigènes, des Batekes, qui forment un village de quelques huttes

Le personnel de l'Etat comprend le Receveur des Impôts avec un adjoint européen et quelques clerks ou préposés des douanes, sénégalais ou dahoméens, un chef de poste et un éleveur de bétail. Ce dernier, un paysan presque illettré, s'occupait d'un minuscule troupeau placé là à titre d'essai. Jacquemont me raconta qu'un jour le gardien du kraal vint annoncer à son chef qu'une vache avait vêlé et Toussaint, ainsi s'appelait l'éleveur, inscrivit triomphalement dans son registre la naissance d'un veau. Deux jours après, le gardien déclara que le veau était trépassé; navré, Toussaint inscrivit dans la colonne d'observations de son registre la mention : "mort" qu'il biffa le lendemain lorsque le Noir vint lui dire que le veau vivait. Peu après, le pauvre animal mourait, pour de bon cette fois, et après s'être

personnellement assuré du trépas, Toussaint inscrivit : "remort"!

Enfin arriva la fin du terme. Mon grand espoir d'être rejoint par mon frère à Léo pour rentrer ensemble était déçu et je refis seul le voyage en chemin de fer jusque Matadi. Ici, je retrouvai mon collègue et ami Roba, mon compagnon du "Stanleyville", donc fin de terme et rentrant aussi en Europe. Cambier avait été rapatrié pour maladie et était déjà de retour à Boma où il avait repris la direction du bureau des postes.

Après avoir rempli à Boma les formalités d'usage, Roba et moi, avec un agent du service des douanes de Matadi, également fin de terme, nommé Westenraad, nous rendîmes à Banana à bord d'un petit bateau de l'Etat, pour y passer quelques jours en attendant l'arrivée du "grand bateau". Nous nous rendîmes un jour à la mission de Moanda par la plage. Très bien accueillis par les pères, après la visite de la mission, nous nous remîmes en route, toujours forcément le long de la plage puisqu'il n'y avait pas d'autre route. Surpris par la marée haute, nous dûmes longtemps patauger dans l'eau pour regagner Banana.

Enfin, nous nous embarquâmes sur le bateau de la C.B.M.C. à destination d'Anvers. Là m'attendait ma famille. Sur le bonheur de ce retour planait une ombre bien triste, le souvenir du frère aîné qu'on ne reverrait plus hélas.

Mon contrat de 3 ans au service de l'Etat Indépendant du Congo était expiré en même temps que ma mise en disponibilité à l'administration des postes. Celle-ci, après m'avoir fait passer une visite médicale, m'enjoignit de reprendre immédiatement mon service.

Pas de congé et pas de traitement de congé. Les rentrants passaient à la caisse où ils touchaient leur réserve (50% de

leur traitement) et ils étaient libérés de toute obligation envers l'E.I.C.

Rendus à un milieu civilisé après 3 ans d'Afrique, la plupart menaient la vie à grandes guides, épuisant rapidement leur pécule. Aussi les voyait-on, au bout de quelques mois, revenir vers les bureaux de la rue de Bréderode pour solliciter un nouvel engagement et bien souvent une avance.

Pour ma part, astreint au bureau de Bruxelles Centre à des services très durs (service de nuit ou service commençant à 4h1/2 du matin) je ne tardai pas à regretter la vie d'Afrique et je me rengageai au bout de six mois.

J'avais entre-temps revu mon amie Henriette Stols qui, déjà avant mon premier départ, m'avait inspiré plus que de la sympathie et je promis de l'épouser après mon second terme de 3 ans au Congo.

*

* *

DEUXIEME TERME : 1903-1906

Je me rembarquai donc en novembre 1903 et fus désigné pour Matadi. Matadi constituait un district administré par le Commandant Derache qui avait succédé à Mr Clément de Saint Mard.

Construite sur une colline rocheuse, la station comportait, pour toute voirie, deux chemins en forte pente, dallés de pierres plates, allant, l'un de la gare, l'autre de la jetée en pierres un peu en amont, vers la place distante de 300 à 400 m, où se trouvait le commissariat de district. Ce dernier consistait en une construction en bois, sur pilotis,

couverte de tôles ondulées et comprenant le logement du commissaire de district et les bureaux.

Un peu en amont se trouvait un bâtiment en pierres, qui abritait les services des finances et des P.T.T. Il comprenait un vaste bureau pour le service des douanes et impôts, un plus petit pour la poste, un pour le télégraphe et le téléphone et le logement du receveur des impôts. Il était entouré d'une large véranda.

Sur la même petite place, en déclivité, se trouvait le commissariat de police, à droite du bâtiment des Finances et des P.T.T., une misérable construction érigée sur un plateau en ciment et comportant, derrière une étroite barza sur la façade, 3 logements, c'est-à-dire, 3 chambres séparées par des cloisons en bambous. Trois agents de l'Etat occupaient cet affreux taudis infesté par les rats.

A gauche de la poste, une petite maison en pierres, comprenant 3 chambres, abritait 3 autres agents de l'Etat. Là, pas même de véranda, un toit en carton bitumé débordant légèrement.

Les plus beaux bâtiments de cette petite place, où se tenait le marché hebdomadaire, consistaient en 2 bungalows, de toutes parts entourés d'une barza, construits pour la Compagnie du Chemin de Fer des Grands Lacs (C.F.L.). L'un abritait les 2 agents transitaires (Keymolen et Delaet) qui assuraient la réception et la réexpédition du matériel pour la construction du chemin de fer. Ces 2 gaillards avaient bonne vie : une fois le cargo réexpédié et les papiers mis en règle, ils pouvaient se tourner les pouces en attendant le bateau suivant. Le second bungalow servait aux passagers du C.F.L.

On me désigna comme logement une chambre d'une maison de 3 pièces, maison en bois, construite sur piliers en maçonnerie, et situé en bordure du chemin venant de la jetée, en face de la mission des Pères de Scheut.

J'avais comme voisins un adjudant de la Force Publique et un commis, un Suisse, qui se suicida un jour d'une balle de revolver dans la tête, sans qu'on connut jamais la raison de cet acte de désespoir.

L'Etat comptait une vingtaine d'agents aussi mal logés les uns que les autres. Il faisait figure de parent pauvre à côté de l'administration du chemin de fer qui comportait un personnel plus nombreux et mieux traité.

Chaque fois qu'une personnalité quelconque, fut-elle le Gouverneur Général, passait à Matadi, la réception se faisait à la Direction du Chemin de fer, vu l'inconfort des installations de l'Etat.

A part une jetée en pierres, où les petits bateaux assurant le service Boma-Matadi ne pouvait aborder qu'aux hautes eaux, l'outillage du port, outre les entrepôts du Chemin de fer et un magasin de l'Etat, ne comportait qu'un pier en fer, en forme de T, où pouvaient accoster les bateaux de haute mer. Il n'était utilisé que par les paquebots réguliers de la C.B.M.C. et ceux de la Compagnie des Chargeurs Réunis, assurant un voyage mensuel de Bordeaux à Matadi.

Les autres navires de haute mer touchant Matadi (Union Castle Line de Liverpool et Woermann Linie de Hambourg) mouillaient en rade et débarquaient leur cargaison dans des chaloupes qui étaient amenées à la jetée par une petite embarcation à vapeur.

L'arrivée du bateau belge, une fois tous les 15 jours, constituait la principale attraction pour les Européens de Matadi. On pouvait au moins aller à bord, après les heures de bureau, pour y déguster une boisson glacée.

Entre le port et le Chaudron d'enfer, sur un petit plateau dominant le fleuve, la Compagnie du Chemin de Fer

avait fait construire l'hôpital de Kinkanda où la Mère Marie, la Supérieure, avec un dévouement exemplaire, prodigua pendant plus de 25 ans ses soins aux malades. On l'appelait la maman des Européens. C'est à Kinkanda aussi qu'on transportait les agents de l'Etat qui devaient être hospitalisés et c'est le médecin du Chemin de fer qui s'occupait d'eux car il n'y avait pas de service médical de l'Etat à Matadi. Kinkanda était un but de promenade.

Je me rendis aussi un dimanche à Noqui, par le fleuve, pour y passer la journée sur invitation du gérant de la factorerie portugaise Valle et Azevedo

Parfois, pour passer le temps après les heures de bureau, on traversait le fleuve en canot pour se rendre à Kionzo, en face de Matadi, où un pauvre colon portugais, établi à la rive, vivait misérablement du commerce de "coconottes". Il était aussi fortement soupçonné de faire de la fraude via Noqui.

La plus grande excursion, au cours de mon second terme, fut un voyage à Congo da Lemba avec mon ami Keymolen, agent transitaire au C.F.L. Nous étions invités par Mr Schoonejans qui y dirigeait une plantation de café (concession de la société Ursélia).

Nous prîmes le train jusque Kenge et de là suivîmes la piste conduisant à la plantation située à 7 ou 8 km sur un plateau, en haut d'une colline. En cours de route, nous prîmes un bain bienfaisant dans un frais et clair ruisseau.

Vivant là en solitaire, Mr Schoonejans fut très heureux de nous voir arriver et nous réserva un cordial accueil. Habités à vivre généralement de conserves, nous appreciâmes beaucoup les produits de son potager, de son verger et de son petit élevage. Après 2 ou 3 jours d'un très agréable séjour, il nous fallut, hélas, regagner la fournaise de Matadi.

Mon second terme se poursuivait assez monotone sans que, heureusement, ma santé laissât à désirer. Pourtant des décès d'Européens arrivaient encore fréquemment. L'agent préposé aux Travaux Publics, un nommé Byl, était chargé de l'inhumation des Blancs; après la funèbre cérémonie, au cimetière, il avait l'habitude de dire cyniquement "*à qui le tour ?*"

Ni électricité, ni distribution d'eau à Matadi en 1903. On s'éclairait au pétrole et le plus souvent au moyen de lampes au carbure. Il y avait cependant sur la place, à côté du commissariat de district, la seule fontaine publique de la station. L'eau en devait être soigneusement filtrée pour la consommation. On l'employait pour le bain; c'était déjà mieux que l'eau brunâtre du fleuve. Toujours pas de baignoire et l'on continuait à utiliser la malle bain.

J'avais pu déménager pour occuper la chambre de derrière, dans la petite maison en pierres, à côté du bâtiment des Douanes et P.T.T.

Mon logement était ainsi tout proche de mon bureau. Dans le terrain attenant, je fis remettre en état un potager qui avait été autrefois aménagé au moyen de terre apportée d'un marais de la rive. Après l'avoir fait clôturer au moyen de treillis métallique, j'y traçai des parterres où je parvins à faire pousser quelques légumes. Au fond du terrain se trouvait un abri qui me servit de poulailler et je pus ainsi améliorer mes menus par l'apport de vivres frais.

Mr Delhaye, Directeur à Boma, me téléphona un jour pour me demander si je ne désirais pas passer au Service des Finances. Je serais descendu à Boma pour y exercer les fonctions de Receveur des Impôts.

Après quelques jours de réflexion, je décidai de refuser, considérant que le cadre du personnel des P.T.T.

ayant été créé, je pourrais obtenir de l'avancement sans changer de service. Je fus, peu de temps après, nommé contrôleur suppléant des P.T.T., avec résidence à Boma.

C'est donc dans la capitale que je terminai mon deuxième terme de service à l'Etat Indépendant du Congo, en novembre 1906.

*

* *

TROISIEME TERME : 1907 - 1910

A bord du bateau me ramenant en Belgique, je fis la connaissance de Mr Fernand Harroy qui venait d'achever aussi un 2^{ème} terme, comme chef de secteur à la Compagnie du Kasai.

Comme moi, il était attendu à Anvers par sa fiancée. Je ne fis cependant la connaissance de celle-ci que lorsqu'elle vint au Congo avec son mari, alors que j'avais déjà repris du service comme contrôleur des P.T.T. à Boma.

Comme à mon 1^{er} congé, je fus immédiatement remis à la disposition de l'administration des Postes belges, mais j'obtins assez rapidement ma désignation pour Verviers, me rapprochant ainsi de l'élue de mon cœur, qui allait devenir ma femme.

Nous nous mariâmes le 2 avril 1907. Mon ami Jacquemont, aussi en congé à ce moment, fut notre garçon d'honneur.

Et puis ce fut, au mois de mai, le départ pour l'Afrique, à bord du paquebot "Léopoldville", commandé par Van Rouye. C'était le premier capitaine belge, les unités de la C.B.M.C. ayant toujours été commandées par des Anglais. J'avais connu Van Rouye comme 3^{ème} officier à bord du "Stanleyville"; il m'avait laissé le souvenir d'une affreuse brute qui, aux escales, tapait avec une grosse pièce de bois, sur les doigts des Noirs qui s'accrochaient au

bastingage. Les galons de commandant ne lui avaient pas apporté l'entregent, dont il était totalement dépourvu.

Voyage sans histoire. Ma femme affronte, le 25 mai, l'épreuve du traditionnel baptême de l'Equateur, épreuve assez douce aux dames que l'on se bornait à asperger d'eau de Cologne.

A Boma, on nous avait réservé une maison, Square de la Poste. Construction en bois, sur piliers en briques, comportant 3 pièces : 1 chambre à coucher, 1 salle à manger et un petit salon (!). Toiture en carton bitumé blanchi à la chaux, plafond en bambous. La véranda avait à peine 1m50 de large. L'administration de l'E.I.C. à Bruxelles avait alloué un crédit pour l'achat du mobilier mais je n'avais pas été autorisé à le choisir. Le régime des pots de vin, bien connu et pratiqué dans les bureaux de la rue Bréderode; le fonctionnaire chargé de la commande s'était adressé à un ami, marchand de meubles, qui avait fourni une abominable camelote en pich-pin, qui arriva en morceaux et dont on ne put rien tirer.

La station dut donc fournir un mobilier de fortune que des âmes charitables complétèrent, qui d'une armoire à glace, qui d'une suspension au pétrole, etc... et la baraque fut garnie tant bien que mal.

Triste début pour ma compagne, non rebutée cependant et qui se montra bien courageuse.

Nous fûmes heureusement fort aimablement reçus par Mr Leboutte, Directeur des Finances et des P.T.T., qui nous reçut à sa table les premiers jours, en attendant l'achèvement de notre installation. Il avait appris à son boy de table quelques mots de français et à dire, notamment : *"Madame, la soupe est servie"* et le boy ne manquait pas d'annoncer : *"Madame, la soupe est perdue"*.

Si notre maison était plus ou moins habitable en saison sèche, elle devint intenable en saison chaude. On y transpirait nuit et jour à grosses gouttes. Ce n'est qu'après bien des demandes que j'obtins, enfin, du service des Travaux Publics qu'on élargisse la véranda. J'avais d'autre part réquisitionné à Bruxelles, avec du matériel pour la Poste, de la toile à voile verte dont on fit des rideaux qui, suspendus à la véranda, nous préservèrent des rayons du soleil.

Pas de distribution d'eau et, par conséquent, pas de salle de bain. La malle bain et l'eau du fleuve continuaient à être employés.

Après bien des mois, on établit enfin la canalisation d'eau et on aménagea, dans un coin de la véranda, une salle de bain au moyen de cloisons en bambous, pour y installer notre baignoire en zinc, seul objet sauvé du mobilier envoyé de Bruxelles. C'était déjà un grand progrès!

En annexe, à quelque distance de la maison, une petite construction en briques, couverte de tôle ondulées, comportait la cuisine, un petit magasin infesté de rats et un W.C. des plus primitif : une planche percée d'un trou au-dessus d'une poubelle. Les vidangeurs faisaient, la nuit, le tour de la station; C'étaient des prisonniers enchaînés, sous la garde d'un policeman porteur d'une lanterne. Une grande touque (demi-fût à pétrole), suspendue à un long bâton posé sur leurs épaules, servait à recevoir leur récolte malodorante.

Telle était, en 1907, l'installation d'un ménage européen dans la capitale de l'Etat Indépendant du Congo! Il n'y avait cependant, à Boma, en ce moment, que 6 ou 7 femmes blanches.

Parmi celles-ci, Mme Underwood, femme du directeur de la Maison Hatton et Cookson, qui avait voyagé avec nous depuis Anvers et qui resta la meilleure amie de ma femme.

Les distractions étaient rares. Nous avions l'habitude de faire chaque soir une promenade après les heures de bureau, en attendant le souper. Promenade pédestre forcément car il n'y avait d'autre moyen de locomotion que le pousse-pousse qu'utilisait notamment le médecin. Le Curé Croonenberg faisait sa tournée à dos d'âne.

Il n'y avait d'ailleurs d'autre route qu'un chemin de terre jusqu'au fort de Shinkakasa, chemin qui franchissait la rivière des crocodiles sur un pont en fer. C'était la seule promenade que pouvait faire le Gouverneur Général Fuchs lorsqu'on lui envoya la 1^{ère} automobile importée au Congo. Mr Fuchs préférait d'ailleurs la marche, et l'auto ne quitta guère son hangar.

Pour profiter au maximum de la brise du soir, j'avais fait munir d'une voile le canot de la Poste et nous faisons de temps en temps une promenade sur le fleuve. Un jour, alors que nous nous trouvions au milieu de celui-ci, une tornade éclata brusquement et je dus manœuvrer pour gagner la rive à la hâte. Un vent violent nous poussa dans les roseaux au confluent de la rivière des crocodiles; la pluie tombait à verse et nous fûmes trempés jusqu'aux os.

De la rive, à Boma, des Blancs avaient remarqué nos efforts pour nous tirer de ce mauvais pas et, ayant vu le canot disparaître, crurent à une catastrophe. Le Commissaire de police, alerté, envoya des policemen à notre recherche; ils nous découvrirent dans les "matitis" et nous aidèrent à gagner la terre ferme. Je jurai, ce jour-là, de ne plus m'aventurer sur le fleuve.

Néanmoins, un dimanche matin, nous partîmes en canot avec notre ami Jacquemont et 6 rameurs pour une partie de chasse et un pique-nique dans une île du fleuve,

près de la rive opposée, un peu en amont de Boma. Arrivés à destination, le canot fut amarré solidement et Jacquemont et moi, avec les 6 rameurs comme rabatteurs, partîmes en chasse.

Ma femme nous attendait, installée dans une chaise longue. L'attente se prolongeant, elle fut prise de peur en pensant qu'un fauve pourrait l'attaquer et elle se réfugia dans le canot. Mais, là ce fut la crainte des crocodiles qui la fit trembler jusqu'à notre retour.

Retour peu glorieux car nous n'avions pas aperçu trace de gibier. Je n'avais tiré qu'un seul coup de fusil sur un boa dormant au soleil, enroulé sur le sable devant son gîte. Bien que probablement criblé de plombs, mais non atteint à la tête, il avait déroulé vivement ses anneaux pour ramper dans son trou.

Ma femme, apeurée, fut bien heureuse de retrouver la sécurité en nous voyant revenir.

Nous choisîmes un endroit ombragé pour le pique-nique. On avait, la veille au soir, fait préparer un poulet par le cuisinier. Celui-ci avait cru qu'il s'agissait de le passer légèrement au feu pour le conserver, de sorte que notre poulet était plus qu'à moitié cru et immangeable. Nous comptions nous rattraper sur le dessert qui devait consister en une omelette flambée au rhum. Un feu fut préparé pour la cuisson dans une poêle sortie d'une cantine neuve et que le boy n'avait pas cru utile de nettoyer, de sorte que nous eûmes une omelette noire comme du charbon. Partie de chasse et pique-nique bien ratés!

Mais le retour à Boma devait nous donner des émotions. Une tornade sèche s'éleva alors que nous étions à mi-chemin; le fleuve devint houleux et ses vaguelettes passaient par moment au-dessus du bord du canot. Conscient du danger, Jacquemont prit le gouvernail et exhorta les rameurs, boys-poste peu expérimentés, à tirer de

toutes leurs forces. Ce fut avec un soupir de soulagement que nous abordâmes enfin au beach de Boma, à la nuit tombée.

Un autre dimanche, nous fûmes invités chez Mr Vincent, Directeur de la Compagnie des Produits de l'île de Mateba, Nous nous y rendîmes avec le capitaine Nikitine, commissaire maritime, dans le canot de la marine. Mr Vincent habitait une jolie villa construite au sommet d'une colline. Nous y fûmes très bien reçus. L'après-midi, après le déjeuner, on amena des chevaux sellés pour les amateurs d'équitation. J'entrepris une tournée de cow-boy dans l'île, et ma femme fit aussi une petite promenade à cheval.

Au cours des conversations, on nous raconta une anecdote assez amusante : l'Etat Indépendant du Congo avait fait établir, en aval de Boma, sur la rive du fleuve, à Zambi, à peu près en face de Mateba, une station d'élevage dont la direction fut confiée à l'ingénieur agronome Drousie. C'était une station d'essai pour l'élevage du gros bétail. Désirant se rendre compte des résultats obtenus, le Gouverneur Général Fuchs annonça un jour sa visite à Zambi.

Drousie n'avait pas brillamment réussi et ne pourrait montrer au G.G. que des bêtes efflanquées; il dit son embarras à son ami Vincent et celui-ci offrit de lui prêter quelques bœufs choisis parmi les plus beaux de son troupeau. Offre acceptée d'enthousiasme. Et c'est ainsi que Drousie fut félicité pour le beau succès de son élevage!

Mais il fallut bientôt renoncer à de longues excursions. Des espoirs étaient nés; ma femme attendait un bébé. La naissance d'un enfant européen était chose rarissime à l'époque, en même temps qu'événement assez redoutable car il n'y avait, à Boma, ni infirmière ni accoucheuse et les sœurs Franciscaines, attachées au pavillon de la Croix Rouge, n'intervenaient pas dans les soins à donner aux accouchées. Nous avons heureusement

le brave docteur Zerbini qui n'hésita pas à prendre ses responsabilités. Il prit sous sa surveillance attentive la future maman. Un appareil téléphonique fut placé dans notre chambre à coucher et relié au poste central qui, après les heures de bureau, établissait la communication directe avec la maison du docteur, située au plateau, pour le cas où faudrait l'alerter la nuit.

Tout se passa heureusement dans les meilleures conditions et, le 15 mars 1908, j'étais père d'un petit garçon. Sa maman, qui avait montré un courage admirable, partageait ma joie. Le docteur Zerbini vint tous les matins lui donner des soins pendant 9 jours, sans constater la moindre fièvre. A moi incombaient les soins au bébé.

L'enfant fut baptisé le 24 mars et reçu comme prénom "Arthur" en souvenir de mon père et de mon frère aîné. Mr Jacquemont fut son parrain et Mme Underwood sa marraine.

Quelques mois après, j'obtins un congé que nous allâmes passer à Banana. Nous y occupions une chambre à la maison des passagers, construction en bois montée sur piliers en briques. Comme mobilier, un lit en fer avec moustiquaire, une table, 2 chaises et un lavabo en bois avec cuvette et cruche émaillée. C'était sommaire et peu confortable.

Chaque jour, avant de nous rendre au mess de la poste pour prendre notre repas chez Mr Jacquemain, receveur des impôts et percepteur des postes, nous couchions le bébé dans notre lit, laissant le boy en sentinelle sur la véranda.

Rentrant un soir, nous trouvâmes le lit vide. Le boy déclara n'avoir pas quitté la maison et n'avoir rien remarqué. Nous étions au désespoir quand je m'avisai de regarder sous le lit. L'enfant s'y trouvait, dormant à poings fermés et dévoré par les moustiques; il avait glissé entre le montant du

lit et la moustiquaire, sans doute mal bordée. L'alerte avait été vive mais les innombrables piqûres de moustiques n'eurent heureusement aucune suite.

Le Gouverneur Général Fuchs, rentré en congé, avait été remplacé par le général Lantennois. Officier de cavalerie, portant monocle, il avait du prestige mais rien de sensationnel ne marqua son passage au Congo.

Et la vie continuait à Boma, assez monotone. Nous faisons maintenant à 3 la promenade du soir, le bébé dans sa voiture poussée par un boy.

J'éprouvai une vive inquiétude lorsqu'un brusque accès de malaria frappa ma femme malgré la quinine préventive que nous prenions chaque jour. L'accès fut violent et, pour en avoir raison, le médecin dut faire une injection de quinine à forte dose, dans la cuisse. Et c'est ainsi que, quelques jours après, Mr Underwood, venu avec sa femme rendre visite à la malade déjà sur pied, lui demanda "*avez-vous encore mal à votre gigot ?*"

En juillet 1909, ce fut le passage à Boma, après son périple à travers la Colonie, du Prince Albert. Réception solennelle, jeux publics Place de la Marine (traction à la corde, course pédestre, etc...), réception des dames à la résidence du Gouverneur Général.

Entre-temps, nous avons donné à Arthur un petit frère, né le 29 janvier 1909 et baptisé le 14 février. On l'appela "Georges" comme son père. Toujours avec l'assistance dévouée du brave docteur Zerbini, l'accouchement, dans notre bicoque, se fit sans aucune complication.

Le bébé avait donc 6 mois au passage du Prince Albert et son frère Arthur 16 mois ½. Celui-ci trottinait à côté de la voiture d'enfant lors de notre traditionnelle promenade du soir. Au cours de celle-ci, nous rencontrâmes

un jour le Prince qui s'approcha de nous, demanda des nouvelles des enfants, remarqua que le bébé portait des traces de piqûres et voulut donner la main à Arthur. Mais celui-ci se recula en donnant une tape sur la main royale. Comme sa maman, confuse, le réprimandait, le Prince dit : *"Oh! Ne le grondez pas, les miens ne sont pas toujours sages non plus"*.

Le lendemain, à la réception chez le Gouverneur Général, il s'informa de la santé des enfants et demanda si les piqûres de moustiques n'avaient pas eu de suite.

Le Prince avait charmé tout le monde par sa simplicité et sa gentillesse.

Nous eûmes ensuite la visite de Mr Renkin, premier ministre des Colonies après l'Annexion.

La fin de cette année 1909 fut marquée par un triste événement. Notre ami, Mr Underwood, tomba gravement malade. Les médecins diagnostiquèrent un abcès au foie et recommandèrent sa rentrée en Europe. On l'embarqua donc sur un bateau de la C.M.C.B. et nous allâmes lui faire nos adieux dans sa cabine en prodiguant nos encouragements à Mme Underwood.

Arrivé à Ténériffe, le malade se sentit mieux et demanda à débarquer pour s'y reposer en attendant le passage du bateau suivant. Décision malheureuse car son état empira dans la suite et, lorsqu'il fut amené en clinique à Liverpool pour être opéré, il était trop tard et il ne supporta pas l'opération. Nous perdîmes ainsi un de nos amis.

Au début de 1910, nouvelle alerte; notre petit Georges tombe malade; une broncho-pneumonie se déclare et s'aggrave dangereusement. Nous passons des moments atroces. Enfin, l'enfant est sauvé, grâce aux soins incessants et dévoués du docteur Commune, un Suédois, habitant près de chez nous.

Enfin arrive la fin du terme. Il est temps car ma courageuse compagne est fortement anémiée. Nous sommes heureux de nous embarquer en mai 1910 pour le voyage de retour.

=====