

CHAPITRE XXIII

Le docteur Nilis. — Le transport du *Stanley*. — Mort du capitaine Hanssens. — Mort de Stevart. — L'acclimatement des Européens au Congo.

N se dirigeant sur Vivi d'où il devait regagner la Belgique, ce point de l'Europe auquel il ne pouvait penser sans émotion, Hanssens s'arrêta à Manyanga-Nord vers le commencement de novembre 1884. Il retrouvait là un compatriote dévoué, un ami bien cher, le docteur Nilis, frère du lieutenant de ce nom qui figure si honorablement dans les premiers chapitres de ce livre.

Le docteur Nilis fut le premier médecin de l'armée belge qui s'enrôla

volontairement sous le drapeau de l'Association, pour donner indistinctement ses soins aux serviteurs blancs et noirs de l'œuvre africaine.

Né à Brilow (Westphalie) en 1849, Nilis, après avoir terminé ses études médicales à l'Université de Bruxelles; fut attaché, en qualité de médecin militaire, aux troupes chargées de la construction des casernes d'Etterbeek. En 1877, il s'embarquait comme chef du service sanitaire à bord du trois-mâts *Mathilde*, navire du gouvernement en surveillance dans la mer du Nord; puis il était successivement attaché au service des hôpitaux militaires de Bruxelles, de Louvain, de Bruges, au 2^me régiment de ligne et enfin au 6^me de ligne caserné à Anvers, d'où il partait en mai 1884 pour le Congo.

Arrivé à Banana le 27 juin, avec M. Georges Steleman, comptable belge qui fut adjoint au chef de la station d'Issanghila, le docteur Nilis se rendit à Vivi, où il séjourna jusqu'au 11 juillet. C'est à cette époque que, n'ayant pas encore eu le temps de s'acclimater, il fut choisi pour assurer le service sanitaire de Léopoldville où il arrivait atteint d'une grave fièvre bilieuse.

A peine convalescent, le docteur quitta Léopoldville le 23 octobre pour rejoindre l'expédition qui, sous les ordres du lieutenant Valcke, était chargée d'effectuer le transport du *Stanley*.

Le transfert de ce steamer qu'attendaient des milliers d'obstacles naturels à surmonter, était une opération non moins importante que laborieuse; aussi fut-elle confiée sans hésitation à cet intrépide officier du génie qui fut dans le bas Congo le droit de l'agent supérieur de l'Association, et qui concourut si activement à la fondation de Léopoldville.

Nous n'avons pas l'intention de redire l'histoire du chef de la division du bas Congo; ce n'est plus un nouveau venu pour les lecteurs, ils le connaissent depuis longtemps, ils savent les services signalés qu'il a rendus à l'Association pendant une campagne de près de cinq années en Afrique; mais lorsque le nom de Valcke se trouve sous notre plume, nous éprouvons un sentiment d'admiration que nous contenons à grand'peine. Revenons à l'odyssée du *Stanley* et décrivons en détail cette opération presque surhumaine : ce sera là le plus bel éloge qui puisse être fait d'un officier que la Belgique est fière de compter parmi ses enfants les plus illustres.

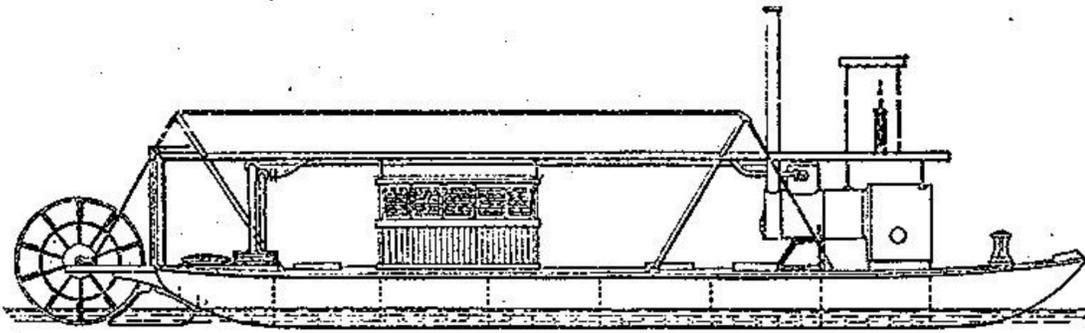
Ce petit bâtiment destiné à naviguer sur le haut Congo et ses affluents, fut construit, d'après les ordres de S. M. Léopold II, par MM. Yarrow, de Poplar (Angleterre), sur des plans tout à fait nouveaux.

Le *Stanley*, navire à très faible tirant d'eau, a pour propulseur une roue unique placée à l'arrière. La coque est aménagée de telle façon qu'elle peut être subdivisée et sectionnée en six compartiments étanches, flottables

séparément, ou que l'on transforme à volonté en caisses de chariots auxquelles s'adaptent de grandes roues ordinaires.

Ces roues, mises en place lorsque le bateau est à flot, permettent de se servir de chacune des sections, en guise de voitures pour le service de terre.

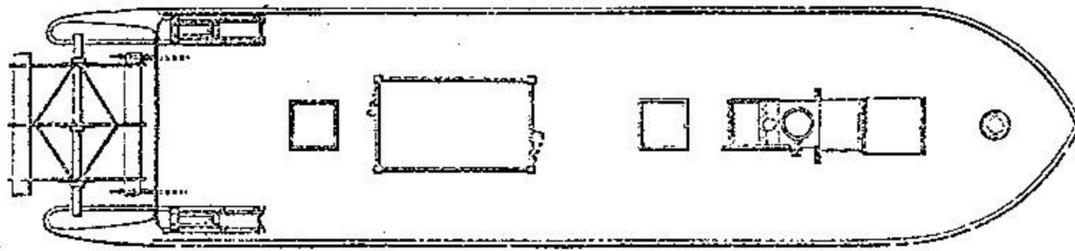
Ce curieux échantillon de l'art naval servira donc de moyen de locomotion sur le haut Congo tant que la profondeur de l'eau le permettra. Dès qu'on



COUPE DU STEAMER « LE STANLEY ».

le jugera utile, on fixera les roues de côté, on tirera le bateau à terre, en entier ou par sections suivant la nécessité, et il sera employé sous cette nouvelle forme au transport des marchandises et des approvisionnements.

Les essais du *Stanley* eurent lieu sur la Tamise en janvier 1884. L'embarcation, démontée et chargée sur un paquebot anglais, arriva à Banana au mois de mars suivant; là elle fut remontée et suivit le Congo navigable jusqu'à Vivi.



PLAN DU STEAMER.

De ce point, une expédition forte de sept cents indigènes, escortée par huit blancs et commandée par le lieutenant Valcke, se mit en devoir de transporter, le long des chutes Livingstone, ce bâtiment dont le poids total est de cinquante mille kilogrammes.

Le capitaine Zboïnski, alors en station à Vivi, fut détaché en avant par Stanley pour construire sur la rive droite, entre Vivi et Issanghila, une route de terre accessible aux six compartiments étanches du bateau transformés en chariots.

Ce rude labeur accompli, Zboïnski se rendit à pied, et par la rive gauche, jusqu'à Léopoldville, en étudiant sur le parcours la possibilité d'établir plus tard une voie ferrée.

On n'a pas oublié que le capitaine arriva dans la capitale du moyen Congo pour remettre à son infatigable collègue Hanssens les insignes de chevalier de l'ordre de Léopold.

Continuant ses travaux d'études techniques sur la rive droite du Congo, Zboïnski redescendit vers Vivi; mais, arrivé à Manyanga-Nord, abattu par la fièvre, il dut interrompre sa mission, partit pour Mossamede, ville hospitalière aux pionniers éprouvés de l'Association, et de là retourna en Belgique.

Sur la route que les ouvriers de Zboïnski avaient ouverte à l'aide de la hache, de la pioche et de la mine, l'expédition du lieutenant Valcke avait réussi, après trois mois d'efforts et de soins incessants, à conduire intact à Issanghila, le 4 septembre, le steamer *Stanley* démonté.

Il est impossible de donner à ceux qui n'ont pas pris part à cette opération laborieuse une idée exacte des difficultés de la tâche assumée par le vaillant officier du génie. Néanmoins on peut s'imaginer les soucis et les préoccupations de tout genre qui incombèrent au chef de cette rude mission.

Voici en quelques lignes le résumé de ces efforts surhumains que nous livrons aux méditations du lecteur :

Conduire par monts et par vaux, sur une voie fraîchement déblayée, tantôt détrempée par les pluies, obstruée de troncs d'arbres ou de blocs de rochers et d'entraves provenant des éboulements du terrain, tantôt transformée en fournaise ardente sous les rayons inexorables du soleil africain, six pesants chariots encombrés de bagages et attelés de cinq à six cents hommes réduits à l'état de bêtes de somme; assurer à grand renfort d'éloquence, de palabres interminables, de marchandages criards et décourageants, la vie quotidienne d'un personnel considérable; réprimer par la douceur, par la persuasion ou par des procédés énergiques, la curiosité, la badauderie encombrante, l'enthousiasme effréné des innombrables indigènes rencontrés sur le trajet et barrant le chemin à la caravane extraordinaire; enfin courir du matin au soir d'un équipage à l'autre, inspecter la route pour se rendre compte des réparations à y faire ou des améliorations à apporter, construire et jeter des ponts sur les rivières, établir des remblais sur les points ravinés, rendre en un mot l'accès plus facile sur la voie de communication existante; enfin recruter, dans les districts tra-

versés, des indigènes de bonne volonté pour pourvoir au remplacement des malades et des déserteurs.

A Issanghila, l'expédition de transport s'arrêta pendant plusieurs jours qui furent employés par le lieutenant Valcke à étudier le problème fort compliqué d'amener par la voie fluviale le *Stanley* jusqu'à Manyanga.

Navigable entre Issanghila et Manyanga pour les vapeurs d'un tonnage peu considérable, le Congo présente, en amont de la grande île de Flamini,



LE LIEUTENANT VALCKE.

une succession de rapides dangereux. Valcke, admettant néanmoins la possibilité de les traverser, lança le 20 octobre, dans les eaux d'Issanghila-Station, le steamer *Stanley* remonté, équipé et paré. La plus grande partie des natifs recrutés pour le transport depuis Vivi furent payés généreusement et congédiés par lui; il garda seulement les hommes que nécessitait la manœuvre du bâtiment.

La première journée de navigation se passa sans incident. On se contenta pour franchir les rapides de Kilolo, de recourir à des pressions plus fortes

que celles employées pour la marche ordinaire du bateau : les obstacles du courant fluvial purent être surmontés avec une facilité relative.

Le deuxième jour des résistances plus sérieuses furent rencontrées près de l'île de Flamini. Il fallut racoler sur la rive gauche de nombreux indigènes et les atteler à des cordages de rotang reliés à l'embarcation, pour la hisser en quelque sorte au-dessus des blocs de granit formant les rapides.

Un peu plus loin, le fleuve opposait à la puissante machine du *Stanley* et aux bras des remorqueurs une barrière infranchissable : les cataractes de Tchoumbi.

Après deux heures d'efforts soutenus, on était parvenu à doubler sans dommage pour le steamer la première de ces cataractes, lorsque l'un des cordages de rotang sur lesquels tiraient et se courbaient une trentaine de natifs se brisa. Le *Stanley* n'étant plus soutenu tomba dans un abîme d'eaux mugissantes qui inondaient de leurs gerbes d'embrun des rochers à pic. L'arrière du bateau toucha violemment sur un de ces écueils, et la roue motrice subit une assez grave avarie.

Le troisième jour fut tout entier consacré à la réparation des dégâts. Le bâtiment ayant été allégé autant que faire se pouvait, on tenta une seconde fois, dans la journée du 23, de forcer le passage des cataractes de Tchoumbi.

Toutes les tentatives échouèrent ; on dut rebrousser chemin.

Devant cet échec Valcke, qui manquait de personnel, résolut tout d'abord d'attendre la crue du fleuve pour faire de nouveaux efforts.

La passe la moins périlleuse de ce rapide côtoie la rive sud. Lorsque les eaux sont basses, ce détroit, bien que hérissé de rochers, est praticable par les embarcations d'un tirant d'eau insignifiant ; mais pour qu'un bateau de l'importance du *Stanley* puisse s'y engager, le niveau de la nappe liquide doit s'élever de plusieurs pieds.

Interrogés par Valcke sur l'époque périodique de la crue du Congo devant Tchoumbi, les natifs furent unanimes à répondre que ce phénomène n'avait lieu qu'au mois de janvier de chaque année. Ces renseignements modifièrent les déterminations du lieutenant. Il trouvait, non sans raison, qu'attendre pendant trois mois, les bras croisés devant une embarcation en détresse, le bon vouloir d'un fleuve, dépassait toutes les bornes de la patience humaine. Il se mit donc en devoir de visiter les villages du district de Tchoumbi et de la région voisine afin d'y recruter des aides en nombre suffisant pour composer les attelages des six chariots du *Stanley*, et pour défricher au pied des falaises à croupe arrondie qui bordent au sud le lit accidenté du Congo un chemin accessible à ces multiples équipages.

Cette écrasante entreprise, devant laquelle eût reculé plus d'un explorateur, fut en peu de jours menée à bonne fin par le vaillant officier, qui parvint à enrôler environ huit cents hommes de couleur. Le *Stanley* put être amené à terre, devant le petit village de Tchoumbi, où l'on procéda à la disjonction des sections et à la formation des chariots.

A la fin d'octobre, l'expédition s'arrêtait à Loukougou (rive gauche) où ne tardait pas à la venir rejoindre un jeune officier de l'armée belge, le sous-lieutenant Lemarinel, de l'arme du génie, adjoint en qualité de second au lieutenant Valcke.

Le nouvel arrivant apportait, malgré son extérieur d'une apparence peu vigoureuse, un précieux concours à l'entreprise hardie dirigée par son infatigable compatriote. Lemarinel déployait de son côté un zèle et une activité prodigieuses; il prenait alternativement en main les outils du mineur, du charpentier, du pontonnier et du cantonnier et se réservait la part la plus pénible dans ce véritable travail d'Hercule.

Plus favorisé par le sort que le courageux lieutenant Valcke qui, rappelé par ses supérieurs pour des raisons de santé, remit non sans regret son commandement au baron Von Nimpch, officier autrichien du régiment « Léopold II », alors que l'expédition du *Stanley* continuait avec succès sa marche devant les chutes de l'Inkissi, Lemarinel devait plus tard assister au lancement de ce bateau modèle sur les eaux du Pool.

Ce magnifique résultat assurait la liberté de la navigation sur un parcours de mille sept cents kilomètres, et désormais le vaisseau amiral de la flottille du haut Congo pouvait communiquer régulièrement avec les stations du centre de l'Afrique.

Si le nom de Stanley est indissolublement lié à l'histoire du parcours du haut Congo, il faut reconnaître que l'illustre explorateur anglais a été secondé par de hardis voyageurs européens, et qu'un officier belge, le capitaine Hanssens, a su conquérir une glorieuse place parmi eux.

Ce brillant officier, que nous avons laissé, au commencement de ce chapitre, à Manyanga-Nord, en compagnie du docteur Nilis, ne cachait pas à son ami combien il regrettait d'avoir trop vite renoncé à entreprendre une nouvelle campagne dans l'Afrique centrale,

« Ma santé est excellente, n'est-ce pas, cher docteur? disait Hanssens en lui serrant la main. Je suis maintenant fort bien acclimaté et peut-être ai-je tort d'aller affronter en plein hiver le ciel brumeux de la Belgique. Je ressens, il est vrai, une grande lassitude, mais cet abattement physique, je l'attribue à mes préoccupations morales du moment. Mon cœur et ma rai-

son se combattent depuis huit jours : le cœur me crie : Retourne en Belgique ! la raison me conseille de ne pas quitter l'Afrique. »

Arrivé à Vivi le 14 décembre, Hanssens hésitait à aller prendre à Banana la malle portugaise qui partait pour l'Europe le 17, lorsque, cédant aux pressantes instances du colonel sir Francis de Winton, il consentit à retirer sa démission de chef de la division du haut Congo et à passer quelque temps encore en Afrique.

Dix jours après, au moment où Hanssens, présumant trop de ses forces et dévoué à l'œuvre qu'il servait avec une énergie sans égale, s'apprêtait à partir de Vivi pour Léopoldville, le même jour de Noël, un terrible accès de fièvre bilieuse le clouait sur son lit.

Le docteur Leslie, chef du service sanitaire de la station, s'installa au chevet de l'illustre malade, et durant trois jours et trois nuits il le veilla avec la plus grande sollicitude.

Le 28 décembre, une violente hématurie venait compliquer les accès de la fièvre bilieuse.

« Adieu les rêves ! adieu à tous et à tout... murmura faiblement Hanssens, ... Je connais le mal qui me tue : c'est le fléau qui a emporté Courtois. »

Une heure après, sans avoir pu exprimer un regret, l'héroïque soldat rendait le dernier soupir entre les bras du docteur Leslie et de son chef, le colonel sir Francis de Winton. Il succombait loin des siens et de sa chère Belgique, sur ce sol africain qu'il s'était refusé à quitter, auquel il prodiguait depuis trente-deux mois tous ses enthousiasmes, tout son zèle, toute son énergie.

Cette fin si rapide, si inattendue, impressionna profondément les agents de l'Association internationale et les populations indigènes qui avaient appris à connaître et à respecter l'intrépide Boula Matari II. Elle enlevait à l'œuvre du roi des Belges un de ses champions les plus distingués ; elle plongeait dans un inconsolable deuil une famille, des amis et des frères d'armes qui s'apprêtaient à fêter le retour dans ses foyers d'un fils, d'un frère, d'un ami, d'un collègue couvert de lauriers ; elle brisait une carrière pleine des perspectives les plus brillantes.

De tant d'espérances, il ne reste plus, hélas ! qu'une modeste tombe creusée près de la station de Vivi, sur le versant d'une colline, et ombragée par un grand sycomore.

Ce mausolée en pierres redira aux voyageurs européens de l'avenir le nom du grand pionnier, nom inséparable désormais de la fondation de l'État libre du Congo.

Lorsqu'un homme de la valeur de Hanssens disparaît, c'est une perte irréparable pour la patrie qu'il a honorée, c'est un deuil national.

Depuis le 28 décembre 1884, les fleurs et les couronnes venues de tous les points du vieux et du nouveau monde se succèdent de mois en mois sur l'humble et rayonnant tombeau. La famille du grand mort inoubliable, l'Association internationale, l'armée belge, les officiers du 11^{me} régiment de ligne, aux cadres duquel appartenait le vaillant capitaine, les sociétés savantes et philanthropiques de la Belgique et de divers pays de l'Europe ont envoyé et envoient à Vivi ces sincères témoignages de leurs regrets et de leur sympathie.

Au milieu de ces regrets unanimes et mérités, les hommes de cœur en éprouvent un autre auquel nous nous associons et que nous devons formuler ici.

Si l'on jette les yeux sur les cartes modernes de l'Afrique, on y rencontre les appellations de Stanley-Pool, Stanley-Falls. Certes personne ne songe à blâmer l'emploi réitéré du nom de l'intrépide explorateur anglais pour baptiser les accidents les plus remarquables du cours du grand fleuve qu'il a remonté jusqu'à son origine. Personne non plus ne s'élèvera contre les noms de Léopoldville, de Stéphanieville, de Baudouinville, de Philippeville, qui rediront aux siècles futurs la part prise par la famille royale belge à l'œuvre de la civilisation africaine. Applaudis aussi sont les noms de Strauchville, de Grantville qui rappellent dans le Kwilou ceux du président et d'un agent supérieur de l'Association.

Pourquoi, ici commence le regret, pourquoi ne retrouve-t-on point sur cette carte de l'Afrique centrale un village, une station, une île, une baie, une rivière, une colline, un accident de terrain, un point quelconque enfin qui porte le nom du capitaine Hanssens à qui l'Association doit plus d'une concession de terrain, plus d'une fondation de station dans cette zone hier encore inconnue?

Les Anglais, les Français, les Portugais, les Espagnols, les Italiens, les Hollandais, les Russes, les Suédois, les Américains, les peuples en un mot qui comptent des navigateurs, des explorateurs, des découvreurs, des voyages illustres, ont inscrit les noms de tous ces illustres aventuriers non seulement dans leurs annales nationales, sur les monuments, aux angles des rues de leurs grandes cités, mais encore sur les feuilles de marine, sur les cartes géographiques.

Cet exemple, n'en doutons pas, sera suivi par la Belgique. Ce généreux pays, lui aussi a la mémoire du cœur. Le nom de Hanssens ne restera pas confié à une simple pierre funéraire à Vivi. La Belgique lui réserve

d'autres échos et une notoriété digne d'elle, car elle aussi a des cités, des rues, des places publiques, des atlas géographiques, des annales.

Elle se souvient. Attendons. Elle saura faire grand et bien.

Ce dernier mois de l'année 1884, déjà si lugubre, ne devait point s'écouler sans porter un autre coup à l'Association internationale et à la nation belge.

Le message qui apprenait à Bruxelles la luctueuse nouvelle que nous venons d'enregistrer, annonçait encore le décès de Léon Stevart, ce jeune voyageur belge présent à Léopoldville lors du départ de l'expédition Casman.

Notre pauvre compatriote, que sa mauvaise santé forçait de renoncer au voyage des Falls, avait quitté cette station dès les premiers jours de décembre, pour se rendre au sanitarium de Boma, où il arrivait dans un état déplorable, après vingt jours de marche ou de navigation, pendant lesquels les privations, les fatigues et les souffrances ne lui avaient point fait défaut.

Malgré les soins du docteur Allard et de son adjoint Émile Van den Heuvel, Stevart était emporté par la maladie qui le minait depuis son arrivée au Congo. L'infortuné jeune homme succombait à la peine, avant d'avoir pu recueillir le moindre fruit de son ardent dévouement.

Léon Stevart s'était en effet empressé de saisir au passage toutes les occasions de se rendre utile à l'Association. Ennemi du repos, il avait, dissipant imprudemment ses forces, refusé de subir à Vivi une période d'acclimatation suffisante, et, bravant le soleil et les pluies des tropiques, il tenait à remplir, même souffrant, ses fonctions intérimaires d'agronome à Léopoldville-Station.

L'annonce simultanée de ces deux morts si rapides souleva de plus belle dans une certaine presse du pays un cri d'alarme et de compassion feinte contre le Minotaure africain qui dévorait les plus généreux enfants de la Belgique.

Et cependant, nous le répétons, quoique nous l'ayons déjà dit ici même, les grandes entreprises qui intéressent l'humanité ont eu et auront toujours leurs martyrs. Les peuples, aussi bien que les particuliers, doivent supporter ces coups inéluctables avec résignation et grandeur d'âme. Ces victimes du présent se sont généreusement dévouées et sont tombées sans se plaindre pour assurer le bonheur, la prospérité, la civilisation et l'avenir de centaines de millions de leurs semblables.

Plusieurs de ces journaux que nous ne voulons pas nommer, emportés par une pseudo-philanthropie, ne se sont pas contentés de leur cri de rage

demeuré sans écho, ils ont dirigé des attaques furibondes contre la grande œuvre même de S. M. Léopold II et ont conclu à l'insalubrité de l'immense et fertile territoire qu'arrose le Congo.

Quoi que puissent écrire ces grands critiques humanitaires de cabinet, l'état sanitaire du Congo n'est pas de nature à décourager les émigrants; le territoire baigné par le fleuve dans sa partie basse est le plus malsain. C'est d'ailleurs partout et presque toujours aux bords des embouchures des grands fleuves que se développent les maladies contagieuses : le choléra, au delta du Gange; la fièvre jaune, à l'estuaire du Mississipi, par exemple.

Qui donc, parmi les gens sérieux et qui voient sans passion, qui donc affirmera jamais que les travaux entrepris sur les bords du Congo, tels que fondation de stations, défrichements de sol, percements de routes à travers des forêts vierges ou des contrées marécageuses, n'engendrent aucune maladie et ne coûtent la vie d'aucun travailleur? Doit-on, devant l'inéluctable perspective de la perte de quelques-uns, sacrifier les incalculables intérêts de plusieurs mondes? Doit-on rétrograder? Doit-on abandonner l'œuvre de régénération morale et physique des noirs de l'Afrique centrale? Doit-on formuler de gaieté de cœur l'impossibilité de livrer à l'exploitation des peuples producteurs le territoire africain si étendu, si riche et si fertile?

Personne n'oserait donner de pareils conseils, encore moins les soutenir. Si le climat de la zone intertropicale africaine est fatal à certaines constitutions européennes; si les températures excessives sont de prime abord difficilement supportées par le blanc; si les miasmes paludéens, d'où résultent les fièvres malignes, la dysenterie, l'anémie, sont les écueils de l'acclimatement, la pratique de certaines grandes lois hygiéniques aidera les pionniers et les émigrants à en conjurer, à en combattre les dangers. Ces lois, ces indications salutaires, ces moyens préservateurs, ce sont les explorateurs eux-mêmes, ce sont ceux qui ont parcouru ou qui parcourent à l'heure où ces lignes paraîtront l'Afrique dans ses divers sens, qui vont nous les fournir.

Le docteur Von Danckelmann, qui a séjourné pendant deux ans à Vivi comme agent de l'Association internationale, a consigné dans son journal les observations météorologiques suivantes :

« La température moyenne de l'année est à Vivi de 24° 6. (centigrade). Les températures supérieures à 35° sont rares dans l'Afrique tropicale; la chaleur moyenne est semblable à celle que l'on ressent en Allemagne par une chaude journée d'été, sauf que dans cette dernière contrée les nuits

sont toujours assez fraîches, tandis qu'en Afrique la température nocturne ne descend pas au-dessous de 25°. Des températures de 40° et plus, comme on en observe dans le nord de l'Inde, aux États-Unis, dans la mer Rouge et à l'intérieur de l'Australie, sont aussi extraordinaires dans l'Afrique équatoriale que dans l'Europe centrale. »

Voici, d'après le docteur Nilis, des renseignements climatologiques concernant la partie la moins salubre du Congo : de Vivi à Léopoldville.

« Deux saisons, l'une pluvieuse, l'autre sèche, y divisent l'année climatique. La grande période sèche ou cacimba, commence vers la mi-mai et finit vers la mi-octobre. Elle est suivie par une période pluvieuse que traverse, du 20 décembre au 1^{er} février, une saison sèche secondaire.

« La saison sèche est la plus favorable à l'acclimatement des Européens, et il serait désirable que l'époque de l'arrivée des nouveaux agents de l'Association coïncida avec les débuts de cette période clémente. On a peu de chance d'échapper à la fièvre, à la dysenterie, à l'hépatite, en un mot aux maladies endémiques, en stationnant à l'époque de la saison pluvieuse à Vivi, ou même sur le littoral, avant de pénétrer vers l'intérieur.

« Le fleuve, dont les bords sont très marécageux entre Vivi et Léopoldville, est encaissé entre deux chaînes montagneuses, qui retiennent les miasmes pestilentiels; il en résulte que les stations d'Issanghila et de Manyanga sont de véritables nécropoles.

« Sur le haut Congo, les stations sont au contraire très salubres; l'Association n'a eu à déplorer la perte d'aucun de ses agents stationnés.

« Il est certaines mesures hygiéniques recommandables aux voyageurs dans l'Afrique centrale, concernant le vêtement, l'alimentation et le logement.

« Les effets de laine et de flanelle doivent être adoptés; on doit, quelque soit la chaleur, éviter de se vêtir de toile ou d'étoffes légères, et avoir soin de ne jamais s'exposer tête nue aux rayons du soleil; les insulations ne pardonnent guère sous les tropiques.

« Une nourriture saine et bien dirigée, l'usage modéré du vin permettent de faire face aux effets débilitants du climat.

« Quand au logement, les Européens doivent suivre de point en point les précautions indiquées par le docteur Fischer, explorateur africain, relativement à la construction d'une maison d'habitation en Afrique centrale.

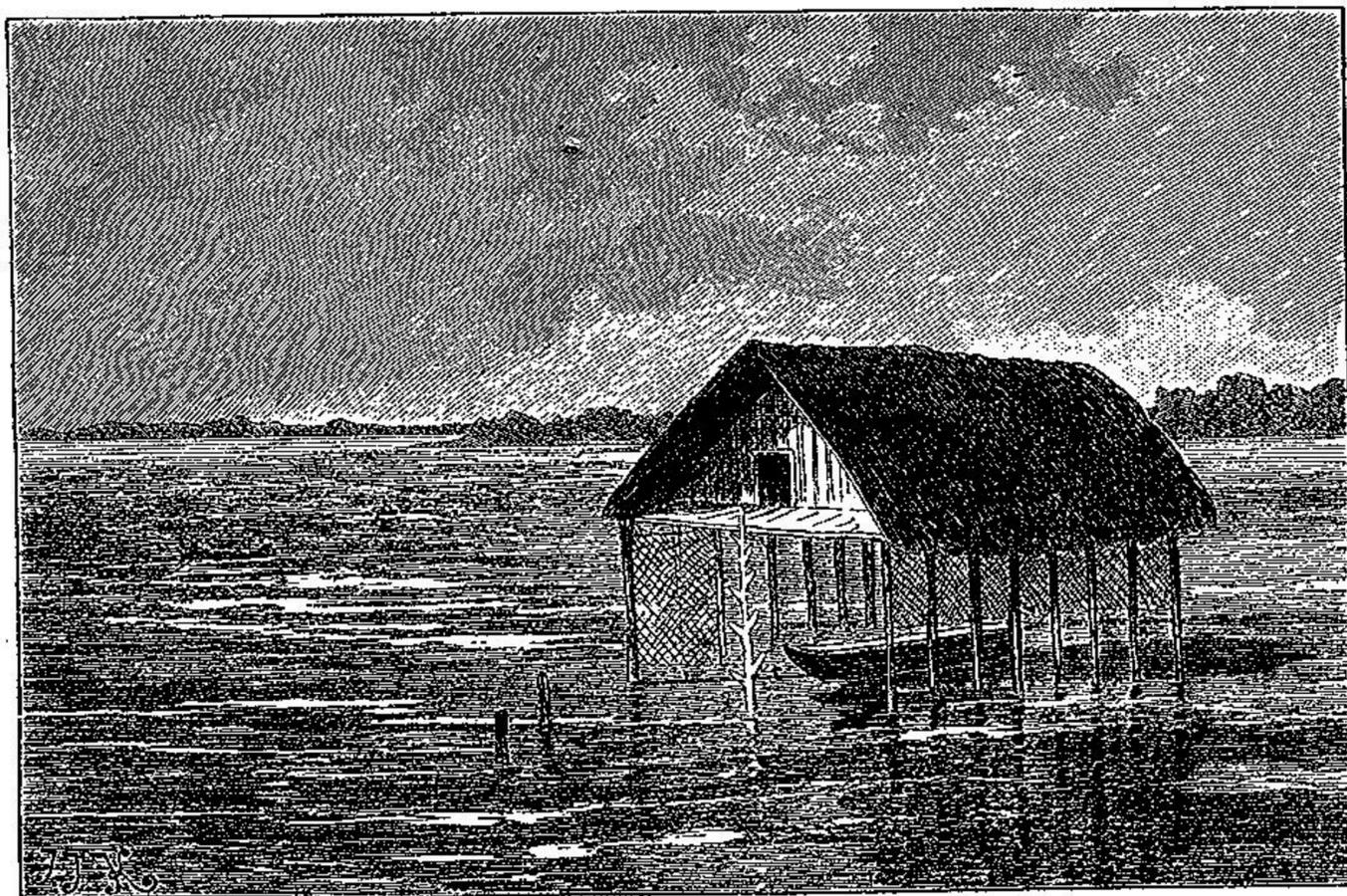
« Il faut avant tout, dit M. Fischer, prendre garde à l'emplacement sur lequel on élève sa maison, sa hutte, ou sur lequel on ne dresse qu'une simple tente. En outre il ne faut pas lésiner, faire des économies aux dépens

d'une installation vraiment saine, car la première condition du maintien de la santé, c'est une habitation et surtout une chambre à coucher salubre.

« Le voyageur doit emporter avec lui une tente qui réponde aux exigences du voyage, dût-il engager quelques porteurs de plus. Cette tente doit être à toiture double; le toit supérieur, d'un tissu imperméable, devra dépasser de beaucoup les parois de la tente.

« Par un temps humide, il importe de dresser la tente sur un sol imperméable: par un temps clair, il faut l'exposer au soleil.

« A l'époque des pluies, on évitera de camper sous les arbres ou sous un



UNE HABITATION LACUSTRE.

feuillage épais: le campement au vent et à la pluie est plus salubre que dans les endroits où l'air se renouvelle difficilement. Dans la saison sèche, on peut au contraire dresser sa tente sous les arbres, si le sol est sec et qu'il ne s'y trouve pas d'insectes rongeurs; mais si l'on a le choix entre un terrain sans arbres et une forêt humide, il convient de choisir le premier. Il est préférable de stationner au grand soleil et sur le sable, qu'à l'air de la forêt.

« Durant le jour, entre 9 heures du matin et 4 heures de l'après-midi, il est quelquefois impossible, en raison de la forte chaleur, de se tenir sous une pareille tente; il faut alors faire élever une toiture d'herbe ou de feuil-

lage, reposant sur des perches; les indigènes et les Zanzibarites sont très experts à élever en peu de temps de pareils arbres. On peut dès lors être sûr que dans une semblable hutte aérienne, dressée sur un terrain sec, exposée au soleil tout le jour, et dans laquelle la température monte parfois jusqu'à 50°, on sera pendant la nuit, préservé de toute infection de germes fébrigènes.

« Les cabanes ou les maisons seront construites autant que possible dans un endroit ouvert exposé au soleil et aux vents, loin des grands arbres ombreux qui retiennent l'humidité et empêchent l'air de se renouveler. Il faut laisser agir le soleil des tropiques, dont la force est souverainement efficace pour sécher et par là même pour désinfecter; résultats très importants, surtout lorsque les habitations sont recouvertes de toits en paille.

« Dans une hutte d'argile, couverte de chaume, on peut obtenir une fraîcheur bienfaisante, si le toit est suffisamment élevé et qu'on laisse de côté un espace libre pour un courant d'air.

« Le plancher doit être formé d'une couche d'un demi-pied de cendre et d'argile pétris ensemble; les fenêtres ou les ouvertures seront pratiquées de telle sorte qu'elles puissent établir beaucoup de courants d'air.

« Les toits doivent avancer, comme des marquises, pour garantir le plus possible de l'humidité les murs des huttes. Enfin, pendant la saison pluvieuse, il faut protéger le côté du vent au moyen d'une paroi tissée d'herbe ou de feuilles de palmier, que l'on enlève lorsque le soleil reparait. »

Ces citations pourraient être multipliées, mais il faut savoir se borner. Des indications de même nature ont déjà figuré, çà et là, au cours de ce livre: celles-ci les complètent.

Si elles ont été groupées à la fin d'un chapitre dont plusieurs pages pourraient être bordées de noir comme les lettres de deuil, c'est pour répondre à des déclamations regrettables et surtout pour calmer les transes que ces déclamations ont jetées au sein des familles qui comptent des parents parmi les courageux pionniers actuels de l'Afrique centrale. Que les mères éplorées se rassurent et qu'elles attendent patiemment leurs chers fils qui, plus heureux que Hanssens et Stevart, leur reviendront chargés de lauriers et de souvenirs, et fier d'avoir participé à l'œuvre africaine d'affranchissement et de civilisation!

Néanmoins, pas trop d'optimisme. Cette œuvre sera longue. Il y a, même au sein des nations civilisées des deux mondes, bien des ignorances, bien des appréhensions, bien des légendes, bien des croyances superstitieuses

à combattre et à dissiper. Que de fables ont été répandues sur le soleil torride, le climat meurtrier, les cannibales, les hôtes monstrueux des forêts vierges, les déserts stériles du continent noir!

Que d'efforts il faudra pour persuader aux colons, aux spéculateurs, que cette route transocéanique est sûre et accessible, pour convaincre l'industrie et le commerce des avantages et des bénéfices incalculables qui leur sont réservés dans ces districts lointains!

Pour hâter cet avenir encore éloigné de l'occupation des bords du Congo par des légions de laborieux colons, la Société internationale africaine a, dès la fin de 1884, réalisé en majeure partie les plans d'exploration, de découverte et de conquête pacifique tracés le 12 septembre 1876 par les membres de la conférence géographique que réunissait à Bruxelles, dans son palais et sous sa présidence, Léopold II, ce roi modèle. L'idée humanitaire et philanthropique due à l'initiative et à l'impulsion de ce généreux monarque et qui a tant impressionné vieux monde, n'est plus une utopie, comme quelques-uns se sont plu à le dire, et tombe à une réalisation presque complète.

L'immense région où le Nil et le Zambèze prennent leur source, que traverse un fleuve gigantesque, le Congo; qui, au nord, touche aux frontières du Soudan égyptien et aux montagnes bordant l'Ogoué; qui s'arrête; au sud, à la ligne de faite septentrionale du bassin hydrographique du Zambèze, bref, l'immense territoire désigné sous le nom d'Afrique centrale est exploré dans ses parties les plus importantes, des routes y sont tracées et le long de ces voies nouvelles de communication s'élèvent cinquante stations hospitalières et scientifiques.

Une grande part d'honneur et de gloire revient à la nation belge dans l'accomplissement de cette œuvre colossale. Grâce à ses enfants, grâce à leur dévouement sans borne, grâce à leur courage, le drapeau bleu et or de l'Association internationale flotte sur les points les plus importants de l'Afrique centrale.

Devant ce pacifique drapeau promené tour à tour de Zanzibar au lac Tanganika, de Banana aux Stanley-Falls, par des voyageurs intrépides qu'entraînaient et qu'enflammaient d'héroïques capitaines ayant nom Cambier et Hanssens, les hordes des traitants d'esclaves, Mirambo et ses égorgeurs, les flibustiers et les incendiaires d'Abed-ben-Selim, de Tip-Top, d'Ibaka, ont cessé leurs déprédations, leurs massacres, leurs incendies, au cœur même du continent noir. Cette noble bannière abrite et protège désormais sous ses plis des millions de nègres, incultes, grossiers, superstitieux, il est vrai, mais aspirant instinctivement aux bienfaits de la

civilisation, à la lumière, à l'instruction, à l'indépendance matérielle et morale.

Aussi, vers la fin de l'année 1884, le drapeau bleu et or de l'Association internationale africaine fut-il salué par les puissances de l'Europe et de l'Amérique à l'égal du pavillon d'une puissance amie, et à la plus grande partie de l'immense région sur laquelle il flotte les principaux gouvernements des nations civilisées ont donné le nom de :

« État libre du Congo ».

