

Les débuts de la navigation à vapeur sur le Haut-Congo (1882-1898)¹

VALÉRIE GELADE

licenciée en Histoire
Université Catholique de Louvain

1. INTRODUCTION

C'est en 1877 que Henry Morton Stanley, le célèbre explorateur américain, clôture un périple de plusieurs milliers de kilomètres à travers l'Afrique centrale. Il réussit l'exploit de remonter le fleuve Congo de Nyangwe jusqu'à son embouchure. Le voile recouvrant cette partie du monde, encore inconnue des géographes occidentaux, est enfin levé (Stanley, 1878). Cette révélation éveille en Occident les intérêts les plus divers, qu'ils soient commerciaux, politiques ou religieux.

Sur le plan commercial, quelques factoreries de différentes maisons de commerce sont déjà implantées au Bas-Congo à l'arrivée de Stanley. Un énorme domaine d'exploitation s'ouvre à présent, notamment pour l'ivoire et le caoutchouc.

Au niveau politique, Léopold II, à la recherche d'une colonie, marque son intérêt immédiat pour cette partie du monde. En 1878, le Comité d'Études du Haut-Congo, créé à l'initiative du roi, finance la nouvelle expédition de Stanley. Il a pour mission d'amorcer la reconnaissance du réseau hydrographique et d'établir des stations le long du fleuve pour le futur État Indépendant du Congo (EIC) créé en 1885 (Delathuy, 1989; Stengers, 1989; Stengers et Vansina, 1985).

L'élan missionnaire, quant à lui, connaît, au XIX^e siècle, un nouvel essor dans toutes les parties du monde. Chargés d'apporter le message évangélique et la civilisation, des religieux tant catholiques que protestants vont implanter des missions en Afrique centrale (Pirotte, 1992, 55-89). Chaque groupe, cherchant à développer ses activités et à poursuivre son but, va utiliser les vapeurs, instruments indispensables à la découverte et à l'exploitation de ces vastes contrées.

¹ Le sujet de cet article a fait l'objet d'un mémoire: Geladé (1995).

L'étude menée ici se limite, sur le plan géographique, à la région du Haut-Congo, de Léopoldville aux Stanley-Falls.² Ce tronçon du cours d'eau s'ouvre à la navigation à vapeur en 1882, avec le lancement sur le Stanley-Pool du steamer *En Avant*.³ Le réseau navigable extrêmement dense de cette partie de l'EIC est mis à jour progressivement. Au début des années 1890, l'époque des "grandes découvertes" géographiques prend fin, seules quelques zones demandent encore à être éclaircies. L'année 1898 marque, quant à elle, l'achèvement du chemin de fer entre Matadi et Léopoldville, grâce auquel des steamers d'un tonnage plus important pourront être transportés. Cette période, de 1882 à 1898, couvre ainsi une première étape dans l'histoire des moyens de communication au Congo.

L'histoire de la navigation à vapeur sur le Haut-Congo en cette fin de XIX^e siècle est un exemple d'expansion du machinisme. Elle participe également à l'histoire de la pénétration coloniale et économique européenne. Le bateau va permettre d'explorer des contrées inconnues beaucoup plus rapidement et sûrement qu'auparavant. Les transports et les transactions "politiques" et commerciales peuvent s'intensifier au rythme des allées et venues des steamers.

Au-delà de ces différents aspects, cet article est avant tout une contribution à l'histoire de la vie quotidienne. La chronique de la vie à bord des bateaux à vapeur permet d'imaginer un pan de la vie coloniale relativement courant pour la plupart des acteurs de l'EIC. Tous ont pris, pour l'une ou l'autre raison, au moins une fois durant leur séjour au Congo un steamer; la majorité des déplacements s'effectuant par voie d'eau.

En ce qui concerne les sources, même si les archives officielles de l'EIC ont été détruites pour la plupart, la documentation sur cette époque reste abondante. Les sources publiées ont servi de support exclusif pour cet article étant donné leur quantité et leur facilité d'accès. La fin du XIX^e siècle et le

² Le fleuve Congo se subdivise en trois parties distinctes, subdivisions utilisées couramment dans les travaux récents (Lederer, 1965) et déjà adoptées au XIX^e siècle, avec moins de précisions cependant:

1. Le Bas-Congo, navigable, s'étend de l'embouchure du fleuve à Matadi.

2. Le Moyen-Congo, tronçon de Matadi à Léopoldville, est encombré de nombreuses cataractes qui empêchent la navigation. Seuls quelques biefs sont navigables. Des allèges assurent le transport dans ces zones.

3. Le Haut-Congo ou haut-fleuve comprend le Stanley-Pool et coule jusqu'aux Stanley-Falls. Au-delà de cette limite, le fleuve est à nouveau perturbé par une série de chutes qui rend la navigation quasiment impossible. Cette région sera d'ailleurs peu occupée en cette fin de siècle.

³ Le steamer *En Avant* était un canot à vapeur et à roues latérales construit par la Société Cockerill. Il mesurait 12,20 m de long, calait 0,28 m à vide et jaugeait 9 t (Lederer, 1965, 12).

début du XX^e siècle connaissent en effet la grande vogue des récits de voyage. Ces témoignages, écrits par des auteurs provenant d'horizons variés (militaires, missionnaires, commerciaux, médecins, savants, etc.) sont des documents extrêmement précieux notamment pour la description de la vie à bord des vapeurs.

D'autres documents publiés, comme les éditions critiques de carnets de campagne, journaux de route d'agents de l'EIC et notes d'agents de factoreries permettent de compléter certaines informations (Salmon, 1966; 1990). Ces témoignages sont d'autant plus intéressants qu'ils n'ont pas été retravaillés et donc autocensurés par l'auteur.

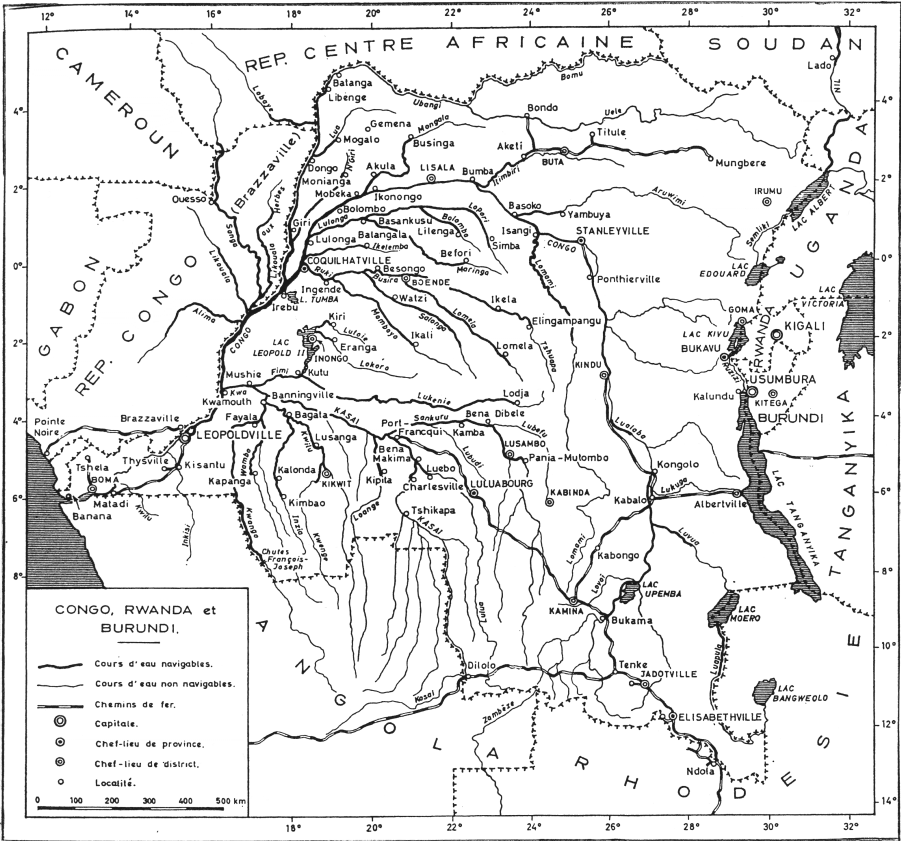


Figure 1. Réseau navigable du Congo (Lederer, 1965, annexe)

Autre grand type de sources: les revues; celles des missions⁴ et des sociétés géographiques, ainsi que les revues coloniales comme *Le Mouvement géographique* favorable à "l'œuvre léopoldienne" qui aura comme activité principale la promotion de l'action coloniale belge en Afrique⁵ (Brugaillere, 1993).

L'utilisation exclusive de ce type de source a bien entendu ses lacunes et le point de vue est uniquement européen.

En outre, certains détails ne seront pas apportés ou certains chapitres développés. C'est le cas de la composition des flottilles, de l'imaginaire des Noirs face au steamer ou de la rencontre des premiers explorateurs avec les populations du fleuve et de ses affluents.

2. LE BATEAU À VAPEUR, ROI DU FLEUVE

Le vapeur n'est pas, bien entendu, le moyen de transport exclusif. Les Européens adoptent également la pirogue dont les Africains se servent aussi bien pour les travaux journaliers que pour le commerce régional ou à longue distance (Vansina, 1990, 94, 202, 206, 216). La pirogue et d'autres embarcations à rames et à voiles (baleinières, chalands, etc.) sont des moyens de déplacement commodes surtout dans les régions non accessibles aux vapeurs qui, d'autre part, sont en nombre limité. Elles jouent également le rôle d'allèges pour transporter les marchandises, le bois voire même des troupes ou des bûcherons du bateau lors des premières expéditions d'exploration.⁶

2.1. Des steamers baptisés

Il est de tradition que chaque steamer porte un nom qui lui a été attribué en Europe ou plus rarement à son arrivée sur le continent africain. Les noms de personnalités connaissent une grande vogue. Le nom d'un donateur (*Henry*

⁴ *Les Missions catholiques* (revue de l'œuvre de la propagation de la foi à Lyon), *Missions en Chine et au Congo* (Congrégation du Cœur immaculé de Marie), *The Missionary Herald* (mission baptiste).

⁵ *Le Mouvement géographique* paraît dès 1884. D'autres revues s'ajouteront par la suite: en 1892, *Le Congo illustré*; en 1895, *La Belgique coloniale*; en 1896, *Le Congo belge* et son équivalent néerlandais *De Belgische Congo*.

⁶ BC, 1, 1896, 209-212.

Reed)⁷, celui d'un pionnier ou d'un initiateur de "l'œuvre africaine" (*Stanley*, *Baron Dhanis*⁸, *Général Sanford*⁹, etc.) est souvent mis à l'honneur. Les dirigeants temporels (*Roi des Belges*, *Archiduchesse Stéphanie*, etc.) et spirituels (*Léon XIII*)¹⁰ y trouvent leur place.

D'autres dénominations sont empruntées à la géographie, que ce soit un cours d'eau (*Alima*, *Rhône*, *Seine*, etc.), une région (*Katanga*, *Brabant*, etc.) ou plus souvent une ville (*Ville de Bruges*, *Ville de Charleroi*, *Ville de Bruxelles*, etc.).

Une portée plus symbolique peut présider au nom de baptême. De l'appellation *En Avant* (nom du premier steamer lancé sur le Stanley-Pool) émane une volonté certaine de conquête et de découverte de la part de Stanley. Le *Peace* et le *Goodwill* de la Baptist Missionary Society sont porteurs d'un message propre à l'aventure missionnaire. Les scheutistes quant à eux ont baptisé leur vapeur du nom de leur protectrice *Notre-Dame du Perpétuel Secours*.

2.2. Caractéristiques techniques

Le régime fluvial du Congo et de ses affluents présente des particularités dont les constructeurs ont tenu compte dans la conception des embarcations destinées à les desservir. Le vapeur doit avoir un faible tirant d'eau.¹¹ Celui-ci dépend de la profondeur minimum du thalweg du fleuve, une donnée par ailleurs extrêmement variable.¹² La profondeur minimale atteint d'ordinaire une calaison de trois pieds environ. Ce faible tirant d'eau exige des bateaux à fonds plats, de grandes dimensions en largeur et en longueur et d'un poids relativement peu élevé, de manière qu'à vide, la calaison soit de 1,5 pieds, laissant 0,5 pied pour le chargement.¹³

Le courant est parfois impétueux, les eaux profondes et les rochers nombreux. Le vapeur doit pouvoir vaincre le courant et éviter les obstacles à temps. L'appareil propulseur, qu'il s'agisse d'hélice(s) ou de roue(s) à aubes, doit donner une vitesse supérieure à celle du courant le plus rapide, soit

⁷. Henry Reed soutint les efforts de l'American Baptist Missionary Union.

⁸. Bateau appartenant à l'EIC.

⁹. Bateau appartenant à la SAB.

¹⁰. Bateau appartenant à la Congrégation du Saint-Esprit.

¹¹. Tirant d'eau ou calaison: distance verticale entre la flottaison d'un bateau et le dessous de la quille.

¹². Thalweg: ligne joignant les points les plus bas d'une vallée, suivant laquelle se dirigent les eaux.

¹³. BC, 5, 1895, 38.

environ sept miles. Il faut donc que le steamer file au moins à huit miles, ce qui exclut l'emploi d'hélice(s) pour les bateaux d'un certain tonnage car celle(s)-ci devrai(en)t avoir un diamètre supérieur à la calaison disponible.

La coque est généralement en acier galvanisé bien que le bois ait été employé. Expérience qui fut un véritable désastre. Les tôles de fond ont 4 mm d'épaisseur, celles des côtés, 25 mm. Les chaudières de type locomotive ou Fiels sont alimentées au bois. Le bois, grâce à son abondance, restera le combustible principal jusqu'à la seconde guerre mondiale (Lederer, 1949, 4).

S/W 'EN AVANT.

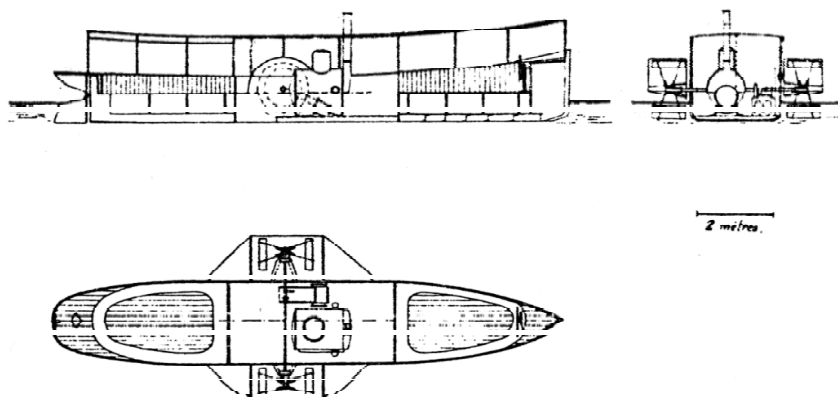


Figure 2. Plans du steamer *En Avant* (Lederer, 1965, 13)

Le vapeur à hélice(s), d'un faible tonnage (5-6 t) ressemble à une grande allège munie d'une machine et d'une chaudière situées au centre du bateau. A l'avant du pont se tiennent l'équipage et les passagers noirs. Une large place est réservée au stockage du bois. Enfin, on peut y entasser quelques marchandises. Le personnel et les passagers blancs s'installent à l'arrière avec cuisine en plein vent, table, divans le long du bordage (pouvant servir de lits). Des toiles à voiles suspendues à la toiture forment les parois d'une cabine. La roue du gouvernail est placée devant la machine. Un toit en toile ou en tôle

protège les passagers du soleil et des flammèches s'échappant de la cheminée.¹⁴

Les dimensions de tels bateaux oscillent entre 11 et 12 m de long et 2,30-2,50 m de large avec une calaison moyenne de 60 cm. La force de la machine est de vingt chevaux et la vitesse en eau calme de 8 nœuds. Ce genre de chaloupe à vapeur est le premier à être utilisé aussi bien par l'EIC que par les missions. Il a servi notamment aux premières explorations.

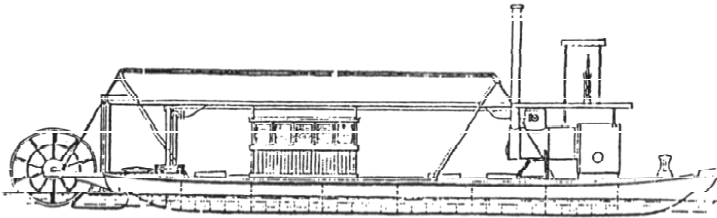
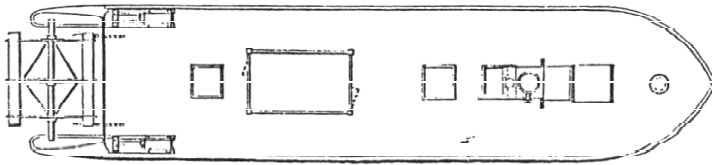


DIAGRAMME DU STEAMER « LE STANLEY ».



PLAN DU « STANLEY »

Figure 3. Plans du stern-wheeler *Stanley* (Stanley, 1885, 516)

Les vapeurs à roue à aubes constituent le deuxième type de bateau. La roue est placée en porte-à-faux, à l'arrière du bateau. De cette manière, les palettes ne sont pas exposées aux chocs des débris de végétaux emportés par le

¹⁴ BC, 5, 1895, 39.

courant. Le transport des marchandises et l'approvisionnement des postes leur sont dévolus. On distingue dans cette catégorie deux types de steamers: le type *Délivrance* et le type *Ville de Bruxelles*.

Le premier bateau de type *Délivrance*¹⁵ est le *Stanley* en 1885. Ce bateau jauge 20-25 t avec une longueur de 21-22 m et une largeur de 5,50 m. Il n'y a qu'un seul pont avec deux chaudières de type locomotive à l'avant et une cabine au centre. Le reste du pont est libre pour les passagers et les marchandises. Le pont est surmonté d'un toit en bois destiné à servir de tente et à accueillir l'appareil à gouverner du timonier (Delcourt, 1883, 292-293). Ce type suscita un grand engouement et fut adopté par de nombreuses sociétés qui possédaient des factoreries sur les affluents. Peu encombrant, il pouvait s'aventurer sur presque toute l'étendue du réseau navigable (Lederer, 1965, 96).

Les bateaux de type *Ville de Bruxelles* comme le *Ville de Bruges*, appartenant à l'État, ou l'*Archiduchesse Stéphanie*, propriété de la SAB, prennent 35 t à 3 pieds de tirant d'eau et peuvent charger jusqu'à 45 t. Ce sont les plus grands steamers circulant sur le Haut-Congo avant 1898. Leur longueur est de 24 m, leur largeur de 5 m, la force de la machine de 125 chevaux et la vitesse en eau calme de 8 ½ nœuds.

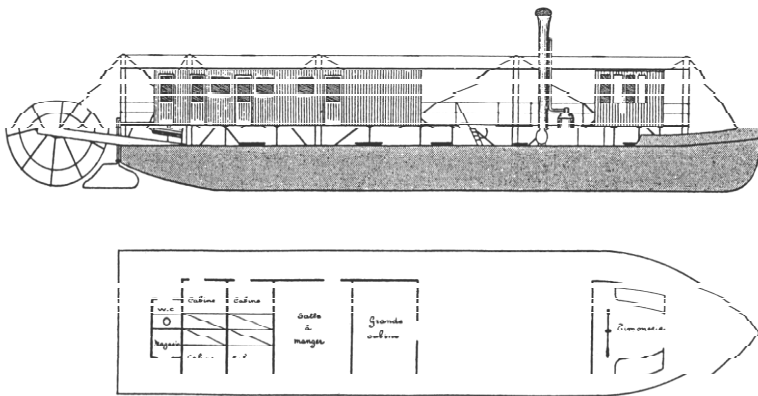


Figure 4. Stern-wheeler de type *Ville de Bruxelles* (BC, 1895, 39)

¹⁵ Ce nom fut attribué en 1894 à un vapeur qui aurait dû circuler sur le fleuve pour la Société antiesclavagiste. L'EIC le racheta avant qu'il ne soit même terminé.

Ces bateaux possèdent un étage supérieur. Le pont inférieur est réservé au personnel et aux passagers noirs ainsi qu'aux marchandises. Les chaudières occupent l'avant du pont tandis que les machines encombrant l'arrière. Le pont supérieur, quant à lui, est exclusivement destiné au personnel et aux passagers blancs. Des cabines et une salle à manger sont spécialement aménagées pour eux. La timonerie est disposée à l'avant.¹⁶

2.3. Acheminement des steamers au Haut-Congo

Les steamers sont conçus et construits en Europe. Seules quelques pièces en bois sont fabriquées sur place. Le principal constructeur de bateaux à vapeur pour l'Afrique centrale est la SA Cockerill de Seraing dont les chantiers sont situés à Hoboken, près d'Anvers. Seuls quelques bateaux circulant sur le Haut-Congo proviennent des chantiers anglais et français.

La construction achevée et les premiers essais terminés en Europe, le steamer est envoyé en pièces détachées par bateau. Les colis sont réceptionnés dans un port du Bas-Congo et restent parfois bloqués durant de nombreux mois dans un entrepôt quelconque, le temps nécessaire pour réunir une caravane de porteurs. L'immense charge que représente un steamer est ensuite acheminée, comme les autres marchandises, à dos d'hommes, par la route des caravanes.

L'En Avant et le *Royal* sont les premiers steamers à emprunter la route construite par Stanley entre Vivi et Léopoldville. Après avoir établi la station de Vivi et reconnu le pays jusqu'à Isanghila pendant près d'un mois, l'explorateur entreprend de construire une route livrant passage aux chariots de 5 t transportant les pièces lourdes des bateaux.

Le 18 mars 1879, Stanley et son équipe composée de quelques Européens, de Zanzibarites et de Loangos, commencent leurs travaux. Stanley met près d'un an pour atteindre Isanghila, qu'il fonde en 1880. La caravane doit traverser des rivières, jeter des ponts, vaincre les irrégularités du terrain, tailler les forêts, escalader les montagnes, faire sauter des rochers à la dynamite. Traînés par monts et par vaux, les steamers gagnent Isanghila sans encombre. Les coques sont hissées d'une pièce sur de grands fourgons d'acier et tirées par 150 à 200 hommes. Des chariots sont chargés des chaudières, des machines et du matériel accompagnant les vapeurs. La dernière partie du voyage est extrêmement pénible. En décembre 1881, *l'En Avant* est enfin lancé sur le Stanley-Pool alors que le *Royal* est resté à Nyangwa (Stanley, 1885, 126-159).

¹⁶ BC, 5, 1895, 39.

L'*AIA*, en 1881, emprunte le même chemin que ses deux prédécesseurs. Il est fractionné en charges de 30 kg prêtes pour le portage. La chaudière est placée sur un chariot. Pour permettre le passage de ce dernier, il faut aménager la route de Vivi à Isanghila et jeter plusieurs ponts. Le *Royal* et une allège se chargent du transport par voie d'eau entre Isanghila et Manyanga. Navigation pour le moins périlleuse. Enfin, parti de Vivi en décembre 1881, il atteint Léopoldville en novembre 1882. La chaudière est rapatriée par la suite (Cornet, 1950, 82). La tâche la plus dure est sans aucun doute le traînage des chariots provoquant parfois de sérieux accidents.

Les premiers bateaux sont transportés par la rive nord. Les arrivages de plus en plus nombreux posent néanmoins d'importants problèmes de logistique et d'acheminement. Dès 1884, l'effort du transport se déplace vers la rive sud, située en territoire français (République du Congo Brazzaville), qui offre plusieurs avantages. Elle est moins escarpée. Le pays traversé est plus peuplé et donc le recrutement de la main-d'œuvre plus aisé. Enfin, on évite la navigation entre Isanghila et Manyanga et les transbordements entre ces deux points (Lederer, 1965, 76, 125).

2.4. Ports et chantiers du Haut-Congo

Les ports fluviaux, ou plutôt faut-il parler de débarcadères pour la fin du XIX^e siècle, possèdent les installations minimales pour l'embarquement et le déchargement des bateaux. Parfois un *pier* en bois donne accès à la rive (Bernard, 1896, 131).¹⁷ L'aménagement est sommaire; une simple crique accueille les embarcations. Néanmoins, chaque établissement choisit un emplacement le long du fleuve de manière à recevoir et à abriter facilement un steamer. En 1898, la situation ne s'est guère améliorée en beaucoup d'endroits.

Le port le plus important est sans conteste celui de Léopoldville. Fondé en 1881 par Stanley, l'endroit n'était alors qu'une "simple crique creusée de main d'hommes" (Coquilhat, 1888, 54). Cette station, devenue chef-lieu du district du Stanley-Pool quelques années plus tard, est le principal port d'attache des steamers de la flottille de l'État. Lieu de transit entre le haut et le bas Congo, Léopoldville connaît une effervescence à nulle autre pareille. La station est non seulement le port le plus important du Haut-Congo, mais il en est également le principal chantier naval. On y monte les steamers arrivés en pièces détachées et on y entretient la flottille.

¹⁷ Pier: mot anglais signifiant jetée, débarcadère, etc.

S'il était possible de mettre à sec de petites embarcations, telles que l'*En Avant* (5 ou 8 t) et l'*AIA* (8 t), il fallait des moyens plus perfectionnés pour un vapeur du tonnage du *Stanley* (entre 30 et 40 t suivant les sources). C'est pourquoi en 1887, un *slip* permettant la mise à sec de coques de cette taille fut construit (Liebrechts, 1909, 192).¹⁸ En 1889, divers ateliers sont sur pied: un hangar pour les artisans, un magasin pour remiser les objets d'entretien et de rechange, ancres, cordage, etc. réservés principalement aux capitaines de bateaux et enfin un magasin à l'usage des mécaniciens (Liebrechts, 1889, 506). Le chantier et ses installations furent agrandis et réaménagés par les chefs de district successifs qui exerçaient la direction effective des transports sur le Haut-Congo.¹⁹

Un inspecteur-mécanicien est chargé après chaque voyage d'inspecter les machines et les chaudières de chaque bateau et de remettre un rapport complet au commissaire de district du Stanley-Pool. La surveillance et l'outillage des ateliers de réparations lui est également échue. Enfin, il est tenu de dresser un relevé des réquisitions faites par les mécaniciens et un inventaire des approvisionnements de chaque bateau (*Recueil administratif*, I, 1890, 61-62). Le règlement est une chose; son application en est une autre. L'organisation des transports eut bien souvent à souffrir de la négligence et du retard des approvisionnements.

Le commandant de port, quant à lui, est responsable de la conservation des cartes de navigation et de leur amélioration. L'arrivée et le départ de chaque steamer requièrent également une attention particulière. Il faut vérifier la marche journalière du bateau au cours du voyage, la tenue du livre de bord, la cargaison, les passagers, l'équipage, etc.

Il est également responsable de l'administration relative au personnel noir, au matériel, aux marchandises et aux matières quelconques de la marine. Enfin,

"le commandant de port veille non seulement à la stricte observation des ordres, mais encore à l'exécution de toutes les prescriptions des règlements sur la marine" (*Recueil administratif*, 1900, 511-513).

L'État n'est pas le seul à posséder un chantier naval et quelques ateliers. Les missions et les sociétés commerciales ont, dans la mesure de leurs moyens, aménagé des infrastructures adéquates.

Les scheutistes ont leurs installations à Berghe-Sainte-Marie, le long du fleuve Congo. Le transport et le montage de leur petit steamer le *Notre-Dame*

¹⁸. Slip ou slipway: mot d'origine anglaise désignant un plan incliné pour mettre à sec ou à l'eau les bateaux.

¹⁹. BC, 2, 1895, 13-14.

du Perpétuel Secours, furent néanmoins pris en charge par la SAB.²⁰ La *Baptist Missionary Society* a, quant à elle, élevé ses chantiers à Bolobo. Ils

"surpassaient en commodité ceux des Compagnies et de l'État. Le navire sortant du fleuve était dirigé sur rails sous un hangar couvert en tôle de zinc, qui mettait les ouvriers à l'abri des ardeurs du soleil" (De Deken, 1898, n° 108, 563).

Grenfell (Hawker, 1909) y procéda aux réparations et aux montages de ses steamers, le *Peace* et le *Goodwill*. Il semblerait que le missionnaire y ait installé une cale sèche en métal pour la réparation, le grattage et la peinture des bateaux.

Parmi les sociétés commerciales présentes au Congo, la SAB était sans conteste la mieux implantée. Elle possédait un chantier en aval de Léopoldville. Un plan incliné de 70-80 m de long servait au lancement de ses bateaux; deux hangars en briques abritaient les charpentiers et les monteurs.²¹

3. VOYAGE SUR LE FLEUVE: ACTEURS ET TÉMOINS

Nous commencerons par présenter l'élément essentiel pour la navigation: l'équipage, qu'il soit noir ou blanc. De lui, de sa qualité, de ses compétences dépendra l'issue du périple. "*Prêt pour le départ, larguez les amarres!*", et voilà le vapeur qui s'élance sur les flots. L'équipage est à son poste. Des Noirs s'installent sur le pont inférieur. Les Blancs prennent possession de leurs quartiers. La journée passe au rythme du paysage. Certains s'occupent en lisant ou en jouant aux cartes. On s'arrête dans les villages ou aux alentours pour s'approvisionner en vivres et en combustibles. On dépose un missionnaire, on fait halte dans un poste de l'État ou une factorerie. Voilà déjà le soir! Le vapeur stoppe. Les Noirs descendent à terre et installent leur campement. Les Blancs restent à bord ou plantent leurs tentes. Le lendemain, 6 heures, on repart pour une journée de navigation. Tout serait parfait si aucune avarie, aucun accident malencontreux ne venait retarder la marche. C'est sans compter sur les bancs de sable, les rochers, les snags, les tornades, les ennuis mécaniques,....

²⁰ MG, 25, 1893, 107.

²¹ MG, 4, 1891, 17.

3.1. Équipage et logistique

3.1.1. Équipage blanc

Les renseignements concernant les conditions de recrutement sont peu nombreux. Pour l'EIC, aucune trace de législation ne permet de nous renseigner sur les démarches et les modalités d'embauche exactes avant 1894. Les demandes étaient recueillies par le Secrétaire d'État, au Département de l'Intérieur. Le candidat agréé se présentait devant une commission d'examen et devait donner "des preuves suffisantes" de connaissances générales sur la géographie et les ressources du pays, sur l'hygiène à observer au Congo et sur les règlements en vigueur dans l'État et plus spécialement, sur la navigation fluviale dans le cas de l'équipage blanc. Le service de la marine recherchait des capitaines de steamers, des mécaniciens et des monteurs (désignés sous la dénomination d'artisans) pour ses chantiers.²² Le personnel pour cette tâche était souvent de nationalité scandinave. On trouvait également des Anglais et des Allemands.²³

Pour les sociétés commerciales telles que la CCCI ou la SAB, nous ne connaissons pas les modalités exactes du recrutement. Épinglons cependant le passage de J.C. Korzeniowski alias Joseph Conrad (Gers, 1951, 549) comme capitaine de steamer au service de la SAB, expérience qui a inspiré le récit *Au cœur des ténèbres* (Karl, 1987, 190-194; Stengers, 1992).

"The steamer captain is a kind of king of the river here", rapporte Verner.²⁴ "He is indispensable, and his authority practically absolute while aboard." (Verner, 1903, 71-72).

Cette prépondérance du capitaine indispose notamment Auguste Delporte (Delahu, 1952, 188-202) qui ne s'entendait visiblement pas avec le capitaine du *Roi des Belges*.

"Les capitaines de bateau", dit-il, "sont bouffis de leur importance. Assimilant leur position à celle d'un capitaine de navire de mer, ils posent en maîtres absolus. Il y a une différence énorme en mer, le bateau échappe à toute loi, mais non sur un fleuve. D'ailleurs ces capitaines de bateau sont des jeunes gens de 20 à 24 ans, sans passé ni connaissances."²⁵

²² BO, 11, 1894, 238.

²³ MG, 1, 1884, 3; MG, 6, 1890, 22.

²⁴ Il s'agit d'un agent de la SAB, seul renseignement dont on dispose actuellement.

²⁵ *Carnets de notes à partir du 25 janvier 1891, 5 février 1891* (MRAC, *Archives A. Delporte*).

Il est vrai que la législation de l'État leur imposait énormément de responsabilités.

Les capitaines sont entièrement responsables du bateau et de sa cargaison. Propreté, entretien, mécanique leur incombent. Le commandant fait mensuellement des réquisitions pour tous les articles nécessaires au navire. En cas d'accident, le personnel blanc peut être accusé de négligence et être pécuniairement redevable à l'État (*Recueil administratif*, I, 1890, 59-60; Lycops et Touchard, II, s.d., 255).

Pour le transport des passagers et des marchandises, un registre de bord et un registre de chargement doivent être tenus. Comme nous l'avons déjà souligné, les voyageurs doivent entière obéissance au capitaine. C'est lui qui dispose des conserves d'Europe, fait les achats de vivres frais, donne instructions aux cuisiniers, etc. (*Recueil administratif*, I, 1890, 59; II, 1890, 30, 31-32).

Vis-à-vis de l'équipage et du personnel noirs (bien souvent des troupes), le commandant dispose du droit de discipline et veille aux bonnes relations avec les indigènes, ce qui n'était pas toujours le cas. Il prend soin de leur approvisionnement et règle la consommation des vivres. Les rations sont fournies à l'équipage régulièrement (tous les cinq jours en théorie). A cet effet, le bateau s'arrête dans les villages importants pour s'approvisionner en victuailles. Il doit connaître les populations hostiles et amies sous peine de voir l'équipage désertier ou piller les riverains (*Recueil administratif*, I, 1890, 60; II, 1890, 30-31).

Outre ces responsabilités logistiques, administratives et morales, le capitaine assure avant tout la fonction de pilote. Cette fonction consiste à orienter la marche du bateau à travers les méandres, les bancs de sable, les *snags* et les rochers. Le capitaine porte alternativement les yeux de la carte sur le fleuve, du fleuve sur la carte, et d'un geste de la main ou d'un ordre indique au barreur la route à suivre; par le porte-voix ou le télégraphe de bord, il signale au machiniste les instructions à exécuter (pleine vapeur, demi-vapeur, stop,...) (Sollner, s.d., 146; Buls, 1899, 55). Le pilote observe la couleur et les ondulations de l'eau pouvant trahir un obstacle quelconque. C'est surtout la force de l'habitude qui l'amène à connaître les passes (Le Marinel, 1991, 335). A l'occasion, le capitaine se transforme aussi en machiniste ou en sondeur.

Le mécanicien au service de l'État est placé sous les ordres directs du capitaine. Il est responsable du bon entretien de la machine et de la chaudière et doit prévenir le capitaine de toute réparation nécessitant un chômage du bateau (*Recueil administratif*, I, 1890, 63). Lors de la marche, secondé par un ou plusieurs Noirs, relégué à la machine, il exécute les ordres du capitaine.

Le soir, il dégorge la chaudière, éteint les feux et vérifie le matériel (Buls, 1899, 59; De Chavannes, 1937, 106, 108).

3.1.2. *Équipage africain*

Les premiers matelots sont originaires avant tout de Zanzibar. A côté des Zanzibarites, on trouve également des Noirs originaires des côtes africaines (Sierra-Leonais, Cafres, Accras, etc.).²⁶ Après 1885, les "travailleurs immigrés" prendront de moins en moins d'importance au sein des équipages, et cela au profit des natifs (Defauwes, 1988, 313; Glave, 1893, 212).

Parmi les peuples installés le long des rives du fleuve et ses affluents, le groupe des Bangalas avait une grande prédilection pour les métiers de marins, de pilotes ou de monteurs. En 1898, ils sont devenus les marins par excellence sur le territoire de l'EIC (Rihoux, 1948, 111; BC, 13, 1899, 146). Cette fonction est également appréciée par d'autres populations noires des rives du Congo et de l'Oubangui.

A partir de 1888, le recrutement est réglementé. Tout "contrat de louage" entre Noirs et non indigènes est dressé par écrit, présenté au visa des autorités et soumis à une taxe (Lycops et Touchard, I, s.d., 242). Chaque travailleur possède une licence remise par les commissaires de district ainsi qu'un livret semblable aux livrets ouvriers (abolis en Belgique en 1883).²⁷

L'équipage noir remplit les tâches les plus diverses sur un vapeur. Certaines fonctions sont exclusivement réservées aux Africains comme le sondage du fleuve ou encore le chauffage de la chaudière voire la cuisine. Les autres rôles leur incombent parfois, mais sont davantage réservés aux Blancs bien que la pénurie de personnel blanc leur permet d'occuper les postes de barreur ou de timonier, ou encore d'aide-mécanicien et de pilote. Leur salaire est moindre, mais leurs compétences égales ou presque.

Divers témoignages confirment l'emploi du personnel noir aux commandes des steamers, notamment pour les plus petits tels que l'*AIA* ou le *Ville de Gand* (Werner, 1889, 77; Trivier, 1891, 55). En 1891, Charles Liebrechts avait organisé un concours entre le *Ville d'Anvers* et le *Ville de Charleroi*, conduits uniquement par des équipages de Loulangas, d'Equateurville à Coquilhatville. Les nouveaux arrivants européens, incrédules face aux capacités d'un équipage noir, furent fort surpris de constater son habileté (Liebrechts, 1909, 183-184).²⁸

²⁶. BSG, XI, 1887, 172-173.

²⁷. BO, 10, 1890, 145-150.

²⁸. "Tandis que la *Ville d'Anvers*, véritable maison flottante, était obligée de prendre le milieu du courant, ce qui la retardait, l'élégante petite chaloupe, [...], filait, docile ainsi qu'une légère

Le chauffeur est chargé d'allumer les feux vers quatre heures du matin et d'enfourner la journée durant, le bois dans la chaudière. Il observe le niveau de l'eau, le manomètre, les soupapes et règle le jeu des pompes (*Ibid.*, 182).

Les sondeurs, au nombre de deux, se placent à l'avant du steamer. Sans cesse occupés à sonder le fond du cours d'eau au moyen de longues perches de 3,50 m qu'ils abaissent et relèvent alternativement. A chaque coup de sonde correspond normalement le vocable monotone, "pas de fond!", indiquant que le vapeur a plus d'un mètre sous sa quille et que la marche n'a pas à craindre un banc de sable. "Fond!", au contraire, impose de stopper les machines ou de ralentir (Buls, 1899, 111, 113-114; De Chavannes, 1937, 105-106; Dupont, 1889, 215). Lors des échouages, l'équipage tout entier plonge à l'eau et tente de dégager le steamer à la seule force des bras (Vauthier, 1900, 84-85).

Le transport de personnel noir supplémentaire pour la coupe du bois était souvent nécessaire lors des premières explorations de découverte et de reconnaissance du territoire de l'EIC via le fleuve et ses affluents. Ceci avant la constitution de postes à bois.

Signalons pour terminer qu'une part du commandement est attribuée aux mieux doués: capita des bûcherons, capita des gens de l'équipage ou du bord, capita des chauffeurs.

"C'étaient de véritables contremaîtres, qui indiquaient la besogne à faire, qui la dirigeaient et la surveillaient, mais qui ne mettaient pas eux-mêmes la main à l'ouvrage" (*Ibid.*, 78).

3.1.3. *Le bois: une ressource vitale*

Seul combustible utilisé par les steamers, le bois et son approvisionnement font l'objet d'une continuelle préoccupation pour le capitaine de steamer. Sa coupe est soumise à des taxes et des autorisations pour les sociétés privées. Mais attardons-nous plutôt sur l'organisation de l'approvisionnement.

Les steamers de l'État peuvent se fournir en combustible auprès de postes à bois. Ceux des sociétés commerciales et des missions, quant à eux, s'approvisionnent au gré des circonstances ou achètent du bois aux populations.

pirogue, le long de la rive et prenait victorieusement l'avance. Et comme la nouvelle du match s'était en un clin d'œil transmise le long de la rive, ce fut devant des centaines d'indigènes accourus et massés au bord de l'eau que la lutte se déroula, durant que d'assourdissantes clameurs saluaient le succès de la *Ville de Charleroi*".

Les postes à bois s'organisent dès 1890. Dans chaque poste, les natifs ou les soldats postés à cet usage rassemblent des provisions de bois pour les steamers et le service des stations.²⁹ Chez les Bangalas, par exemple, presque dans chaque village, une maison est occupée par des soldats à cet effet (Thonner, 1899, 16-17). Le système s'est d'abord généralisé sur les rives du Congo, ensuite le long des principaux affluents du fleuve: l'Oubangui et le Kasai.

Dès les premières années, les steamers des différents armateurs peuvent également compter sur les Indigènes habitant le long des rivières. Les populations proposent leur aide pour fendre le bois et organisent un petit commerce (Von Wissmann, 1891, 23, 33; Duchesse d'Uzès, 1894, 151).

L'emploi de bûcherons reste néanmoins indispensable lorsque le steamer s'aventure dans des contrées inexplorées. Lors d'une journée de marche normale, le bateau navigue de 5 ou 6 heures du matin à 4 ou 5 heures de l'après-midi, mais souvent il stoppe plus tôt. En règle générale, l'approvisionnement en combustible doit être suffisant pour voyager neuf heures d'une seule traite. Néanmoins, il ne faut jamais attendre pour renouveler les provisions qu'elles soient entièrement consommées (Donny, I, 1895, 298).

Les circonstances et les possibilités d'approvisionnement varient sans cesse. A l'époque des hautes eaux dans les affluents du Congo, par exemple, les rivages sont inondés. La recherche du bois devient alors une tâche pénible. Jean Dybowski (Temerson, 1970, 1082-1083), lors de sa mission vers le Tchad, en a fait l'expérience. En maints endroits, les eaux avaient envahi les sous-bois, et plus d'une fois l'accès de la forêt lui fut interdit. Les hommes étaient obligés de rentrer dans l'eau à mi-corps pour aller couper des arbres (Dybowski, 1893, 158).

Contrairement au reste de l'équipage, durant la journée, les bûcherons (entre 20 et 25) sont installés pêle-mêle, dans l'inconfort le plus total, qui sur le pont inférieur, qui dans une allège. Ils dorment le jour et dès la fin de l'après-midi commencent leur labeur, travail qui dure une bonne partie de la nuit (Baratier, [1912], 7; Delcommune, I, 1922, 251).

Éparpillés dans la forêt, les hommes vont et viennent, les uns ployés sous le poids d'un tronc d'arbre, les autres traînant des branches sèches. Pour obtenir de la lumière afin d'éclairer leur besogne nocturne, ils mettent le feu aux tiges mortes et aux feuilles entourant le tronc de certains palmiers. Les échos des alentours répètent en les amplifiant les vigoureux coups de hache, les exclamations et les appels qui s'échangent. Les arbres coupés sont amenés

²⁹ *Carnets de notes III*, 20 octobre 1890 (MRAC, *Archives A. Delporte*).

au rivage et débités à la grosseur et la longueur voulues (Bailey, 1894, 176-177; Delcommune, II, 1922, 10-12; Werner, 1889, 200-202). Vers minuit, les coups deviennent plus rares et le campement s'endort bientôt.

Dès quatre ou cinq heures, on rallume les feux des chaudières et le transbordement du bois commence. Le bois s'accumule dans les cales et envahit le pont. A six heures, le vapeur est prêt à partir (Augouard, [1905], 253). Les circonstances nécessitent parfois que l'abattage ait lieu durant la journée si l'approvisionnement a été insuffisant.

Les conditions de travail des hommes sont pénibles: travail de nuit, repos le jour dans des conditions inconfortables. Il nous faut constater cependant que peu de voyageurs se préoccupent de cette question. Ils constatent bien un refus de travail ou une révolte attribuée à la paresse bien souvent. Les rebellions sont rapidement mâtées et la chicotte est un moyen privilégié ou un "mal nécessaire", disent certains (Castellani, [1898], 343).³⁰

Les Blancs se plaignent souvent de leurs ouvriers noirs, peu dignes de confiance, paresseux et sujets à caution. Une surveillance constante du capita noir ou d'un Blanc doit présider la coupe du bois (Augouard, [1905], 254). Il arrive régulièrement que les coupeurs ne remplissent pas leur tâche.

Suivant la législation, le droit de discipline appartient au capitaine ou à celui qui en remplit les fonctions pendant le voyage. Il doit tenir note des punitions infligées, ainsi que des motifs qui les justifient et en faire rapport au commissaire de district de son port d'attache. Les châtiments corporels étaient réglementés afin d'éviter tout traitement inhumain et toute cruauté (Lycops et Touchard, I, s.d., 206, 286, 365, 432). Telle est la théorie. La pratique est bien souvent occultée.

3.2. Au fil de l'eau: routine et aléas des voyages en vapeur

Le fleuve Congo, réalité physique, verra dès sa découverte son pouvoir poétique confirmé (Piniau, 1982, 23). L'imagination et la rêverie ne sont pas absentes des récits des voyageurs. Les aventures "épiques" de H. M. Stanley marquent les esprits; tous en sont imprégnés. La réalité quotidienne de la marche du vapeur semblera parfois bien décevante au voyageur trop lyrique bien que celle-ci ne soit pas toujours de tout repos.

³⁰ La chicotte est une sorte de cravache confectionnée à l'aide de peau d'hippopotame séchée. Attribut des chefs africains, elle est adoptée par les Européens.

3.2.1. *"Larguez les amarres! En avant!"*

Après quelques formalités administratives et les inspections du commandant du port et de l'inspecteur mécanicien, le steamer est prêt au départ. Le capitaine prend note de l'ordre de marche, contrôle l'embarquement des marchandises et les billets des passagers. Lui et le mécanicien sont passés auparavant aux magasins pour réquisitionner des vivres et du matériel.

Chaque départ connaît les mêmes scènes plus ou moins émotionnelles. Le vapeur, dont les feux sont allumés depuis quelques heures déjà, attend sous pression, ancré à la rive. Les Noirs embarquent les derniers bagages et les malles des Blancs dans un mouvement continu d'allées et venues (Sollner, s.d., 139-140). Un dernier coup de sifflet appelle les traînants. Européens et Noirs sont massés sur la rive; les uns agitant les mains et les chapeaux en signe d'adieu; les autres se livrant à des démonstrations d'émotion plus exubérantes (Baratier, s.d., 280).

L'équipage est à son poste. Le commandant, au gouvernail, tourne le levier du cadran placé devant lui; un coup de timbre résonne dans la machinerie, le vapeur démarre. Les voyageurs, à l'arrière, répondent aux adieux. Un nouveau coup de timbre à la machinerie et le steamer prend de la vitesse, bientôt la rive s'éloigne et devient indistincte. L'équipage célèbre la joie du départ par des chants, sorte de mélodie, tantôt traînante, tantôt plus rapidement rythmée, scindée de claquemets de mains, soutenue du bruit du tambour (Baratier, s.d., 280; Monthaye, 1899, 117).

3.2.2. *Installation à bord*

A bord, la vie s'organise, Noirs et Blancs prennent possession de leurs quartiers. En effet, la ségrégation raciale est appliquée de manière assez stricte surtout à partir de 1885 et l'apparition de bateaux avec un pont supérieur. Les premières chaloupes à vapeur, étant données leurs dimensions, imposaient aux uns et aux autres de voyager côte à côte dans des conditions bien souvent difficiles.

En 1882, lors de leur premier voyage sur le Haut-Congo à bord de l'*En Avant*, Stanley et ses officiers occupaient une situation plus qu'inconfortable. "L'insupportable chaleur de la chaudière se joignait pour nous incommoder, à celle du soleil, qui perçait la toile de notre tente abri", raconte Stanley. "Et les postures fatigantes que nous étions obligés de prendre, pour nous tenir d'aplomb sur les caisses et les ballots faisant office de sièges, achevaient de nous faire une situation peu enviable" (Stanley, [1885], 276).

Le *Stanley* de même que le *Peace* constituent une première amélioration. Les Blancs se tiennent sur le pont supérieur en plein air, aux côtés du pilote. Le *Roi des Belges*, en 1888, marque un progrès sensible en commodité. Sur le pont inférieur, un petit caisson en bois permet de loger cinq passagers. Chaque voyageur dispose ainsi d'un lavabo et d'une armoire. Ce bateau fut néanmoins bien vite surpassé par le *Ville de Bruxelles* (Lederer, 1965, 117). Les cabines surchauffées étaient cependant le point faible de ces petits vapeurs (Defauwes, 1988, 275).

Le *Ville de Bruxelles* fut, en effet, le premier modèle comportant un pont supérieur aménagé pour les voyageurs blancs, le pont inférieur étant destiné aux Africains. Les boys restent campés au bas de l'escalier reliant le pont inférieur au pont supérieur pour répondre prestement à l'appel de leur maître. Un règlement de bord est d'application, notamment en ce qui concerne les heures des repas ou l'usage des armes à feu (Lycops et Touchard, I, s.d., 433).

Le pont supérieur comporte des cabines pour deux personnes, exigües et souvent crasseuses. Elles s'ouvrent sur un pont-promenade que les voyageurs ont vite fait de parcourir de bout en bout (Meyers, 1964, 46; Vauthier, 1900, 76; Laurent, 1896, 22). Au centre, une salle plus spacieuse sert de salon-salle à manger où les Blancs se tiennent habituellement durant la journée. Le capitaine dispose d'un appartement plus vaste à l'avant. Le nombre de Blancs est généralement réduit, chacun disposant d'une cabine. En définitive, le voyage pouvait être relativement agréable.

Sur le pont inférieur, par contre, les places s'acquièrent chèrement. L'équipage noir, les cuisiniers, les serviteurs, d'une part; des Noirs, ouvriers ou miliciens, leurs femmes et enfants, d'autre part; sans oublier, dans le même espace divers bestiaux (chiens, chèvres, poules, etc.) sont confinés sur le pont.

"Ajoutez à cela, le 'biloko' de chaque Noir, ensemble de mallettes, caisses, nattes, chaises et concevez alors l'étonnant tohu-bohu qui règne là-dessous, dans cette grouillante smala peuplée, comme un village de 80, 100, 150 habitants" (Vauthier, 1900, 77).

Tout ce monde se case entre la chaudière et les cylindres de la machine, entre les marchandises éventuelles et le bois, entre les coffres de l'équipage, le fourneau et l'espace occupé par la cabine du mécanicien. Les coupeurs de bois dorment où ils peuvent, dans l'inconfort le plus total. C'est un grouillement de corps enchevêtrés (Buls, 1899, 64; Augouard, II, [1905], 253).

Lors de missions importantes, le manque de place est compensé par des allèges où on relègue une partie des marchandises, du bois voire des troupes

ou de l'équipage. Les esquifs, en plein soleil, couverts d'une tente, ne sont pas à l'abri des flammèches incandescentes s'échappant de la cheminée (Buls, 1899, 65; Meyers, 1964, 46).

3.2.3. *Loisirs du bord*

Pour le simple voyageur, les journées de huit à neuf heures de marche sur le bateau, semblaient souvent longues et ennuyeuses surtout si le confort manquait. Le jour est rythmé par la prise des repas. L'équipage par contre doit rester actif en permanence.

Après le petit déjeuner, les passagers vaquent à leurs occupations dans la salle à manger-salon sur les steamers à étage. Les uns, lisent; les autres, jouent au jacquet ou entament une partie de carte (Duchesse d'Uzès, 1894, 102); certains écrivent quelques lettres ou annotent leurs journaux de route comme ils peuvent à cause des trépidations de la machine tandis que sur le pont inférieur, on entend les bavardages, les disputes, les rires et les chants (Verner, 1903, 78).

L'après-midi, le déjeuner terminé, la chaleur enveloppe davantage le bateau. Le sommeil s'empare des Blancs. Certains continuent pourtant leurs activités au milieu de la paresse générale ou bavardent agréablement (Castellani, [1898], 323).

Les journées de navigation, malgré les divers incidents qui peuvent les émailler, deviennent rapidement ennuyeuses. La longueur des voyages (de dix à cinquante jours), les conditions de transport et l'uniformité du paysage dans certaines contrées ne sont pas sans contribuer au spleen qui gagne le voyageur (Rose Troup, 1890, 125, 132; Jameson, 1890, 51-52). Malgré l'aspect grandiose du Congo,

"aussi loin que la vue peut s'étendre, on n'aperçoit que de l'eau, des îles et parfois uniquement les rives couvertes d'arbres [...]. Pas la moindre hauteur, pas la plus petite colline ne vient reposer l'œil, rien de fatigant et d'énervant comme cette vue [...]" (Maistre, 1895, 21).

Chez beaucoup, la déception succède ainsi à l'enthousiasme des débuts.

3.2.4. *Nourriture et approvisionnement en vivres*

Les Blancs dépendent entièrement du commandant pour leur approvisionnement. Il constitue notamment la réserve de conserves à emporter. Le second ou un boy s'occupe des vivres frais destinés aux passagers. Le produit de la chasse, les fruits achetés par qui que ce soit sont réservés à la table commune.

Les Blancs ne trouvent en général comme viande que de petites poules et des chèvres assez maigres, parfois des moutons ou des boucs châtrés.³¹ La poule est véritablement le plat national du Haut-Congo. Heureusement la chasse permet de varier l'ordinaire. La nomenclature des gibiers comestibles est assez considérable: éléphant, hippopotame, buffle, antilope, crocodile, singe et une foule de quadrupèdes et d'oiseaux. Les poissons constituent une nourriture abondante.³²

Les légumes et fruits sont nombreux également: épinards, racines de manioc, choux. Les bananes vertes rôties, le maïs, les ignames et les patates douces font partie des mets quotidiens. Les piments sont très utiles pour couvrir le goût fade des aliments. La cueillette des fruits procure une moisson abondante d'oranges, citrons, papayes, barbadines, etc..³³

Le Blanc s'abreuve de diverses boissons locales (bières fermentées, "massangas" à base de jus de cannes à sucre ou de bananes, "malafu" sorte de vin de palmier) qu'il apprécie différemment suivant les individus. Il reste attaché au thé (rarement de bonne qualité) et au café. Le vin est réservé aux urgences médicales, sauf le vin portugais importé en dames-jeannes. La bière importée est rare et l'alcool, comme le vin, fait partie du "medical comfort".³⁴

L'énumération de vivres que nous venons de faire laisse à penser que l'alimentation du voyageur est variée. Cependant, lorsqu'on est en voyage, même si l'on emporte quelques provisions, les repas doivent s'adapter aux ressources du pays traversé et aux opportunités. La valeur du cuisinier a aussi son importance.

C'est auprès des nombreux postes de l'EIC que les vapeurs de passage peuvent notamment s'approvisionner. La part importante des provisions est cependant fournie par la population environnante qui vient faire commerce avec les bateaux. De plus, le contrôle de l'État sur les villages des alentours permet de faire pression pour obtenir tel ou tel ravitaillement exceptionnel (Salmon, 1966, 55-56; Ward, 1891, 20).

Les missions catholiques et les factoreries sont également des lieux de passage où les Blancs sont accueillis à la table de leurs hôtes. Les arrêts sont toujours l'occasion d'échanger les dernières nouvelles, de visiter les installations avec le maître des lieux ou tout simplement de se dégourdir les jambes.

³¹. MChC, 16, 1890, 255.

³². BC, 7, 1896, 78; 8, 1896, 89-90.

³³. BC, 8, 1896, 90-91.

³⁴. BC, 9, 1896, 102.

3.2.5. *Campement de nuit*

Le soir venu, vers quatre ou cinq heures, le vapeur, après une journée de marche, s'arrête pour la nuit. L'objectif principal du capitaine est moins de trouver un terre-plein favorable au coucher des Noirs et éventuellement des Blancs, s'ils ne dorment pas à bord, que de réunir une moisson abondante de bois sec. Différentes possibilités s'offrent alors. On campe soit auprès d'un endroit habité soit dans une clairière gazonnée, près d'un village abandonné, ou encore sur un banc de sable, lieu de repos de prédilection du navigateur au Congo: il y fait propre, on s'y trouve au grand air, la chaleur y est moins accablante qu'à terre, les moustiques moins nombreux et pour peu qu'il soit légèrement distant des rives, on y est en sûreté beaucoup plus que partout ailleurs (Veistroffer, 1931, 147).

Généralement, le vapeur s'arrête où il peut. L'imprévoyance du capitaine ou les circonstances ne permettent pas toujours de stopper en un lieu favorable. Le campement s'établit dans le pire des cas sur une île minuscule, un endroit malsain, une forêt impénétrable ou un point d'eau pour les animaux (De Bas, 1886, 586, 600; Glave, 1893, 195).

L'accostage est toujours une opération délicate. Le capitaine s'efforce toujours d'aborder en remontant le courant et examine de loin s'il ne présente pas de remous. Quand l'endroit est trouvé, un ordre sec au barreur, un signe de la main et le steamer, coupant obliquement le fleuve, se dirige vers la terre. A cent mètres, le machiniste reçoit l'ordre de marcher à demi-vapeur. A cinquante mètres, on lâche les embarcations à la traîne, elles abordent à la pagaie, pour éviter d'entraver le steamer dans ses manœuvres. A trente mètres, on marche doucement.

Un Noir plonge, l'ancre serrée dans les bras pour l'amarrer au rivage. Le capitaine crie des ordres. L'arrière du bateau est fixé au moyen d'un câble attaché à un arbre ou à un pieu. On règle la tension des amarres de façon à maintenir le bateau près de la rive sans l'y faire échouer (Buls, 1899, 55; Donny, I, 1895, 300-301).

Tandis que les Noirs débarquent, les Blancs ne quittent pas le bord pour la nuit. Pour les plus petits steamers, le manque de place force néanmoins les passagers blancs à planter leurs tentes sur la rive. Les bûcherons, restés toute la journée dans une immobilité presque complète, s'étirent et partent de leur côté couper leur compte de bois.

Les feux s'allument dans la nuit; les femmes préparent le repas; des nattes sont étendues à terre, d'autres, jetées sur des piquets, servent d'abris (Buls, 1899, 42, 59-60; Coquilhat, 1888, 119). Les hommes se réunissent autour des foyers, fumant et chantant autour de la flamme. Les discussions s'animent.

Les voix s'élèvent tantôt joyeuses, tantôt irritées. On se raille, on s'interpelle, on se querelle de feu à feu, on raconte les incidents de la journée, on commente les faits et gestes des Blancs. Et il en est ainsi de longues heures jusqu'à l'assoupissement général. Les coupeurs de bois, quand ils ont terminé, s'allongent à leur tour près des feux qui s'éteignent un à un (Buls, 1899, 59-60; Coquilhat, 1888, 119; Delcommune, II, 1922, 12).³⁵

Les Blancs, quant à eux, après une baignade éventuelle entre la rive et le bateau pour éviter les crocodiles, prennent le repas du soir vers sept heures dans le vapeur. Le cuisinier, généralement un boy, a ses quartiers près de la chaudière où il cuit le souper. Le steamer n'est pas muni d'une cuisine. Le boy n'a à sa disposition que des moyens fort primitifs dont quelques ustensiles douteux (Dupont, 1889, 216; Meyers, 1964, 50).

Le repas se prend habituellement en commun sous la présidence du capitaine, ce qui sur certains bateaux donne lieu à des scènes épiques. Le capitaine est la plupart du temps peu au courant des bonnes manières et du protocole. Les places accordées aux uns et aux autres provoquent ainsi jalousie et convoitise.

Le dîner est souvent perturbé par divers insectes qui viennent s'abattre sur la table ou tourbillonner autour de la lampe à l'huile de palme, qui répand une odeur âcre et une fumée épaisse. Le repas une fois terminé, les boys débarrassent la table (Meyers, 1964, 48-49; Duchesse d'Uzès, 1894, 113).

Après le repas du soir, les voyageurs se séparent sans tarder pour échapper aux assauts des moustiques. Cependant, lorsque l'humeur est au bavardage, on s'installe autour d'un feu (Stanley, [1885], 368). Lors d'un arrêt dans une station ou au même endroit qu'un autre steamer, les dernières nouvelles s'échangent et les discussions continuent tard dans la nuit (Werner, 1889, 75). La veillée est aussi l'occasion pour les musiciens d'exercer leurs talents. On sort les instruments et on entonne quelques chants rappelant la patrie lointaine (Baratier, s.d., 8-9).

Dans les steamers à étage, les passagers s'enferment pour la nuit dans leur cabine. Les petites chaloupes offrent moins de place. Quand il n'y a qu'une cabine pour les voyageurs, on s'arrange entre Blancs pour se répartir l'espace disponible. Des lits de camps sont dépliés sur le pont et une cage en mousseline déployée au-dessus du dormeur le protège des divers insectes (Sollner, s.d., 143).

Lorsque le bateau est trop petit, seuls le capitaine et le mécanicien dorment à bord. Les boys dressent les tentes des Blancs. Certaines précautions sont indispensables: il faut prévoir les ondées fréquentes pendant la saison chaude

³⁵. A certaines étapes, des femmes venaient s'offrir à l'équipage du bateau et aux Blancs. *Carnets de notes IV*, 27 octobre 1890 (MRAC, *Archives A. Delporte*).

et choisir un emplacement qui ne risque pas d'être inondé. Une fois la tente dressée, il est prudent de l'entourer d'un petit fossé pour détourner les eaux et les caravanes de fourmis.³⁶

A la saison des pluies, les hautes eaux empêchent parfois le capitaine de trouver un endroit sec. On tente alors de planter sa tente sur un terrain boueux, où on s'enfonce à chaque pas. Les pieds de fer du lit de camp sont calés tant bien que mal avec des planchettes. Étendu, tout habillé sur son lit instable, dans une humidité et un inconfort total, le voyageur doit s'accommoder des circonstances et tenter de trouver le sommeil (Augouard, I, [1905], 192; Duchesse d'Uzès, 1894, 134).

De plus la nuit africaine n'est jamais calme. A côté des bruits du camp, des cris des hommes, du murmure des bavardages, des coups de hache, le sommeil est agité par des bruits variés et souvent mystérieux: coassements des grenouilles, énervante musique des insectes, hennissement sourd de l'hippopotame qui vient respirer à fleur d'eau. Ce concert étrange est accompagné du frottement monotone de l'eau sur les tôles du vapeur, le long des bastingages (Augouard, II, [1905], 255; Meyers, 1964, 49; Sollner, s.d., 147).

Le bateau s'arrête parfois aux endroits de prédilection des animaux sauvages. Pour éloigner les visiteurs éventuels, les hommes font de grands feux autour du camp. Si on n'y prend garde, les lieux peuvent être rapidement dévastés par un troupeau. Il n'est pas rare de découvrir le lendemain matin des traces d'éléphants ou d'hippopotames (Bailey, 1894, 192-193, 223; Le Marinel, 1991, 232). Des alertes chaudes ont d'ailleurs parfois poussé l'équipage à investir le bateau dans la panique générale.

Le campement redoute non seulement les animaux, mais également les populations riveraines. Dans les lieux à risques, auprès des villages inconnus ou hostiles notamment, des sentinelles veillent à terre ou sur le toit des bateaux (Amerlinck, 1991, 16-17). Les indigènes s'attaquent parfois aux coupeurs de bois, mais bien souvent ce sont les objets qu'ils convoitent. Ainsi, ils n'hésitent pas à s'introduire dans le bateau pendant que les passagers sont endormis.

Vers 4h30-5h du matin, la diane sonne tandis que le premier coup de sifflet fend l'air. Tout le monde est immédiatement sur pied. Au silence des heures précédant le jour, succède un brouhaha indescriptible. Les Noirs s'étirent, s'appellent et s'interpellent, se chamaillent, s'injurient. On embarque le bois et on rallume les feux des chaudières. Tentes, nattes, moustiquaires, matériel et

³⁶ BC, I, 1896, 5-6.

bagages sont repliés et transportés sur le vapeur (Coquilhat, 1888, 120; Delcommune, II, 1922, 12-13; Duchesse d'Uzès, 1894, 103).

Le petit déjeuner se prend avant ou après le départ suivant les circonstances. Les Blancs en profitent pour faire un brin de toilette et prendre un bain dans le fleuve (De Bas, 1886, 586, 596; Rihoux, 1948, 124).

Les hommes s'installent dans les allèges, les femmes embarquent leur "biloko".

"Le capitaine donnait ses ordres et tout cela dans une tempête de cris et d'imprécations qui ne se terminait qu'avec la mise en marche" (Meyers, 1964, 49-50).

Un second coup de sifflet jette son appel strident. Les traînardes se précipitent à bord. La planche est levée, les retardataires rejoignent le steamer à la nage. Les chaudières sont sous pression, on lève l'ancre, le bateau s'ébranle et gagne le milieu du fleuve (Buls, 1899, 63-64; Delcommune, II, 1922, 12-13).

3.2.6. *Arrivée au port*

Le voyage touche bientôt à sa fin et après une longue marche de plusieurs dizaines de jours parfois, le steamer arrive à son ultime destination. Dans les missions, les postes de l'État, etc. le vapeur est attendu avec impatience. Lorsque le panache de fumée apparaît au loin. Les cris de "Sail oh! Sail oh!" retentissent. Tous se précipitent, une agitation fébrile gagne les rives et les alentours (Sollner, s.d., 133).

Sur le bateau, la proximité du but longtemps attendu met tous les passagers en mouvement. Les soldats revêtent leurs plus beaux uniformes; les femmes fourbissent les fusils des maris; les boys enfilent un veston coquet et un pantalon d'une irréprochable blancheur. Les matelots, de leur côté, font au bateau une toilette d'apparat. Les mécaniciens forcent la vapeur. Plus on se rapproche et plus les tam-tams font rage à bord, les sondeurs plongent avec plus d'ardeur leurs longues perches dans le courant (Vauthier, 1900, 86; Verner, 1903, 412).

Dans les établissements blancs, l'attente est enthousiaste et les retrouvailles émouvantes. Sur la rive, une foule compacte se presse pour accueillir les nouveaux arrivants. Le bateau est bientôt pris d'assaut par les Noirs s'empoignant, s'enlaçant, qui revoyant un fils, qui un frère, qui un ami! Les coloniaux s'empressent de monter à bord pour échanger les nouvelles avec les nouveaux arrivants et prendre possession du courrier (Buls, 1899, 124; Laurent, 1896, 27).

Voici le voyageur arrivé à destination, pendant des jours et des jours, le vapeur constitua sa seule demeure. La vie à bord connut ses heures de gaieté et d'ennui, les paysages et les populations défilant sous ses yeux. Les nuits furent douces ou pénibles, les repas bons ou mauvais, mais le voyageur gardera à jamais gravées dans son esprit les images de son périple. Pendant ses heures de navigation, cependant, il n'était pas à l'abri de multiples avaries et incidents divers.

3.3. Le réseau fluvial congolais: un parcours semé d'embûches

3.3.1. *Écueils de la navigation*

Parmi les écueils qu'offrent le fleuve et ses affluents, les bancs de sable sont sans doute les moins dangereux pour les bateaux. Au pire, on s'en tire avec une tôle défoncée. Au mieux, le choc renverse quelques ustensiles du bord. C'est surtout sur l'Oubangui et le Kasaï où le thalweg du fleuve est encore en formation qu'ils entravent la marche. En perpétuels mouvements, ils ne peuvent être définitivement inscrits sur les cartes de navigation.

De longues lignes parallèles, ridant la surface de l'eau, en indiquent la présence. La mission du capitaine est de trouver les bonnes passes parmi les bancs. L'emprunt d'un mauvais chenal ou l'inexpérience du pilote peut transformer la navigation en une suite d'échouages fastidieux (Augouard, II, [1905], 563-564). Aux basses eaux, certains deltas sont parfois entièrement obstrués.

Un navire jeté sur un banc de sable peut s'y trouver en diverses positions. "La plus dangereuse est quand, l'avant et l'arrière étant libres, le bateau repose par son milieu sur la crête du banc", le point de contact fait office de pivot et les efforts de la machine font tourner l'embarcation, sans la dégager (De Deken, 1902, 267-268). L'équipage se jette alors à l'eau, poussant sous les ordres des capitans et du capitaine.³⁷ Après deux ou trois heures de labeur, voire plus parfois, le vapeur est enfin libéré de son étrointe.

Quand le steamer n'est engagé que par l'avant, il peut se dégager en faisant toute vapeur en arrière. Pris par un côté seulement, dans le sens longitudinal, le capitaine jette à vingt ou trente mètres du côté libre une ancre qui tirée par le cabestan désensable le bateau (*Ibid.*, 268).

³⁷. BC, 44, 1898, 523.

Beaucoup plus redoutables que les bancs de sable, les sticks ou *snags* sont des branches ou des troncs d'arbres surnageant ou cachés sous la surface de l'eau. Souvent, on les trouve le long des berges ou parfois entraînés par le courant, ils obstruent le milieu du fleuve ou s'enfoncent sous la surface de l'eau. La rencontre d'une souche d'arbre dans le courant peut endommager le gouvernail, l'hélice ou la roue du vapeur, ou pire encore transpercer la coque.

Les exemples d'incidents de ce genre ne manquent pas. Le petit vapeur de la mission scheutiste, le *Notre-Dame du Perpétuel Secours*, connut pareille mésaventure. Il s'empala sur un *snag* situé à trois pieds de profondeur que rien ne laissait prévoir. Alors que le bateau commençait à couler, la panique s'empara des gens du bord, mais le capitaine, faisant preuve de sang-froid, alla s'échouer sur un banc de sable. Pour toute réparation, on bourra le trou provoqué par la branche avec des étoffes et on fit asseoir un Noir dessus (Garmyn, 1904, 15-16).

Certains accidents exigent, afin que le bateau puisse repartir, une réparation plus importante, exécutée par des mécaniciens expérimentés. Le *Ville de Bruxelles*, quant à lui, resta immobilisé pendant deux semaines dans le voisinage d'Upoto, en juillet 1890, avant de pouvoir être renfloué et d'enfin procéder aux réparations provisoires.³⁸

Les rochers, plus dangereux que les *snags*, ont l'avantage d'être fixes et donc repérables sur les cartes de navigation. Aux basses eaux, le risque s'accroît, les rochers étant affleurants ou n'étant plus recouverts que par quelques pieds d'eau.

En face de Tchoumbiri, en 1894, un rocher causa le naufrage du *Courbet* sur lequel voyageait l'explorateur français, Savorgnan de Brazza. Le vapeur, en s'enfonçant, fit un mouvement de bascule et la cornière de la toiture vint s'abattre sur la pirogue des naufragés qui tentaient de s'enfuir. Sept ou huit Noirs et un Blanc y perdirent la vie. Les autres purent se sauver soit en nageant soit en s'accrochant à des tonnelets. Le *Courbet* coula par vingt mètres de fond (De Chavannes, 1937, 351-352).

Autres aléas de la navigation: les chutes et les rapides. En effet, chacune des rivières du Congo est entravée à une distance plus ou moins grande de son confluent par des seuils rocheux formant des rapides ou des chutes, ces dernières interrompant totalement la navigation.

Les rapides de l'Oubangui, au-delà de Bangui, ont fait l'objet de nombreuses descriptions grâce aux voyages de Vangèle (Engels, 1951, 928-937). L'explorateur décrit notamment le passage périlleux des rapides de Zongo. Après reconnaissance, il constate qu'une ligne rocheuse, offrant cinq

³⁸ MG, 25, 1890, 104.

passages entre lesquels les eaux se précipitent en formant une chute et quatre rapides, fait obstacle. Le *Henry Reed*, allégé de toutes ses charges, à l'exception du fil de laiton qui sert de lest, tente de passer en divers endroits. Lors de la quatrième tentative, le steamer est lancé à toute vapeur, il file d'abord très vite, puis ralentit sa marche et stoppe enfin, pour se mettre à dévier vers la rive où se trouvent des rocs. Le moment est critique, le bateau, pris de travers dans le courant s'incline fortement à tribord et l'eau pénètre par-dessus bord à tel point que l'on craint pour le foyer. L'alarme passée, le steamer rejoint le campement sans incident (Liénart, 1888, 385-386; Vangèle, 1889, 12-13).

Le Congo comme tout cours d'eau tropical est un fleuve impétueux. En amont de Léopoldville, il présente jusqu'à la pointe de Kalina une partie extrêmement difficile à la navigation. A Kalma Ponti, le courant atteint son maximum. Le *Stanley* s'engagea un jour à ce niveau, faisant force vapeur, il se présenta face au courant. Pendant cinq minutes, il resta dans le courant sans avancer, mais aussi sans reculer. Un coup de gouvernail bien calculé, plaçant très légèrement le bateau de biais, le fit avancer de quelques centimètres et, au bout de dix minutes, la passe fut franchie (Defauwes, 1988, 270).

La navigation n'est pas moins périlleuse sur les affluents et sous-affluents du fleuve. Une minute d'inattention à certains coudes de rivières, et le bateau peut se jeter sur des troncs d'arbres bordant la rive ou sur un rocher comme ce fut le cas pour l'*En Avant* dans le Sankuru (Von Wissman, 1891, 49).

Un obstacle inattendu s'oppose parfois à la marche des vapeurs, dans le Kasai surtout où les hippopotames sont relativement nombreux. Massés par troupeaux, ils forment autant de dangereux récifs ambulants, menaçant de culbuter l'une ou l'autre embarcation.

"Leur audace n'a pas de borne; ils viennent renifler contre les bordages; ils s'arc-boutent sur le fond du fleuve et soulèvent nos bateaux" (Coquilhat, 1888, 126).³⁹

Dernier aléa naturel: la tornade. Une pluie non accompagnée de vent ne fait pas obstacle à la poursuite de la navigation, à moins qu'elle soit assez violente pour troubler l'eau au point de ne plus permettre de distinguer, aux remous de celle-ci, la présence de hauts fonds ou d'écueils. Par contre, les tornades sont extrêmement dangereuses.

A la saison des pluies, elles sont courantes et se déchaînent presque toujours de façon soudaine. En moins de cinq minutes, le ciel s'obscurcit, le

³⁹. Cf. Concernant la mésaventure du *Ballay*: De Chavannes (1937, 309-310) et Veistroffer (1931, 90).

vent violent se lève et siffle à travers les arbres de la rive. Les vagues s'agitent, viennent battre contre la coque et lavent le pont. Il s'agit alors de renoncer au plus vite à la navigation et de trouver un point d'accostage.

A défaut de crique abritée, le capitaine choisit un point de la rive où le bateau ne risque pas d'être jeté contre des rochers ou des corps durs. Le vapeur doit être mouillé à un mètre d'eau minimum, à une profondeur moindre, le mouvement des vagues peut faire talonner le steamer (Donny, I, 1895, 300). Sur le bateau, il faut veiller constamment aux amarres, aux chaînes d'ancre et tenir l'équipage réuni pour éviter l'accident (Defauwes, 1988, 331).

3.3.2. *Ennuis mécaniques*

Le gouvernail, les roues à aubes et les hélices sont généralement touchés en premier lieu lors d'accidents. Une avarie plus grave est souvent irréparable sur place comme, par exemple, la rupture de l'arbre de couche, reliant la machine à la roue ou à l'hélice (Von Wissmann, 1891, 54).

Cylindres usés, pompe mécanique cassée, chaudière usagée, rivets à remplacer, autant d'ennuis mécaniques qui sont le lot quotidien des mécaniciens jamais à court d'idées pour les réparations de fortune (Augouard, II, [1905], 567, 570; Le Marinel, 1991, 331).

Certains voyages sont de véritables tours de force et le commandant est soulagé d'en voir l'issue.

4. CONCLUSION

A la fin du XIX^e siècle, le bateau à vapeur, innovation technologique de la première révolution industrielle, fait son apparition au centre de l'Afrique dans une contrée inconnue des Blancs. Le steamer va collaborer à l'exploration physique des terres baignées par le fleuve Congo et ses affluents et à l'implantation durable des occidentaux dans cette partie du monde.

Le premier steamer, lancé par Stanley en 1882, n'est qu'une petite chaloupe à vapeur de faible tonnage (*L'En Avant*, 5 t.). Rapidement, les caractéristiques techniques des bateaux s'améliorent sans toutefois atteindre des dimensions et des tonnages importants. Le confort reste précaire. Les vapeurs sont acheminés, au prix d'efforts considérables, vers le Stanley-Pool. Les chantiers de construction et de réparation prennent de l'ampleur. Il faudra attendre 1898 et l'arrivée du chemin de fer à Léopoldville pour que se dessine un nouveau tournant dans l'histoire de la navigation au Congo.

Dans le cadre de cet article, et tel était le but, la marche quotidienne d'un bateau sur le Haut-Congo a pu être reconstituée avec plus ou moins de précisions. Chaque périple sur le fleuve et ses affluents est une aventure. Même si chaque navigation est unique, certaines règles, certaines obligations restent identiques. La vie à bord des bateaux est ponctuée chaque jour par une série de faits dont chaque Blanc s'accommode suivant son caractère. Il s'agit bien ici du point de vue de la population blanche, représentative de la société coloniale de l'époque avec ses prérogatives, ses préjugés et ses conflits, même si chacun se plie aux règles en vigueur. La journée défile au rythme du paysage. Le bateau fait halte pour s'approvisionner dans les villages africains ou pour embarquer ou débarquer quelques passagers. Peu avant la tombée du jour, il stoppe pour la nuit. Les Noirs descendent à terre et installent leur campement. Les Blancs restent à bord. Le lendemain, la marche se poursuit dès l'aube.

Si la fiabilité de l'élément mécanique est indispensable, la compétence de l'équipage, qu'il soit noir ou blanc, est primordiale. De lui, de sa qualité dépendra l'issue du voyage. Néanmoins, rare est le voyage qui n'est émaillé de multiples incidents techniques et autres. Bancs de sable, *snags*, rochers, tornades, ennuis mécaniques, etc. peuvent ralentir ou stopper les voyageurs. Le voyage est une épreuve physique et psychologique pour chaque passager. La navigation connaît ses moments de joie, d'ennui et de détresse. La navigation sur le fleuve impose des règles particulières, un rythme parfois ennuyeux et des aléas inévitables.

ABRÉVIATIONS

AIA	<i>Association Internationale Africaine</i>
BC	<i>La Belgique coloniale</i>
BCB	<i>Bibliographie coloniale belge</i>
BO	<i>Bulletin officiel</i>
BSG	<i>Bulletin de la Société royale belge de Géographie</i>
BSGA	<i>Bulletin de la Société royale de Géographie d'Anvers</i>
CB	<i>Le Congo belge</i>
CCCI	<i>Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie</i>
EIC	<i>État Indépendant du Congo</i>
MChC	<i>Missions en Chine et au Congo</i>
MG	<i>Le Mouvement géographique</i>
MRAC	<i>Musée royal de l'Afrique centrale (Tervuren)</i>
SAB	<i>Société anonyme belge pour le commerce du Haut-Congo</i>

Sources publiées*Récits de voyage*

- AMERLINCK (J.), *Carnets de route. Expédition au Katanga avec M. M. Bia et Francqui (mai 1891-avril 1893)*, [Bruxelles], 1991.
- AUGOUARD (P.), *28 années au Congo. Lettres de Mgr Augouard*, Poitiers, [1905], 2 vol..
- BAILEY (H.) ou BULA N'ZAU, *Travel and adventures in the Congo Free State and its big game shooting*, Londres, 1894.
- BARATIER (A.), *Au Congo. Souvenirs de la mission Marchand. I: De Loango à Brazzaville*, Paris, s.d..
- BARATIER (A.), *Vers le Nil. Souvenirs de la mission Marchand. De Brazzaville à Fort Desaix*, Paris, [1912].
- BENTLEY (W. H.), *Pioneering on the Congo*, Londres, 1900, 2 vol..
- BULS (Ch.), *Croquis congolais*, Bruxelles, 1899.
- CASTELLANI (Ch.), *Vers le Nil français avec la mission Marchand*, Paris, [1898].
- COQUILHAT (C.), *Sur le Haut-Congo*, Paris-Bruxelles, 1888.
- DE BAS (F.), "Een Nederlandsch reiziger aan den Congo", *Tijdschrift van het Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap. Afdeling: meer uitgebreide artikelen*, 2-3, 1886.
- DE CHAVANNES (Ch.), *Le Congo français. Ma collaboration avec Brazza (1886-1894). Nos relations jusqu'à sa mort*, Paris, 1937 (Les origines de l'Afrique équatoriale française).
- DE DEKEN (C.), "Deux ans au Congo, paru sous forme d'un ensemble d'articles spirituels", *MChC*, 1896-1898.
- DE DEKEN (C.), *Deux ans au Congo*, Bruxelles, 1902.
- DEFAUWES (G.), *Malamou. Journal d'Albert Thys. Lettres à son épouse lors de son premier voyage au Congo en 1887*, Liège, 1988.
- DELCOMMUNE (A.), *Vingt années de vie africaine. Récits de voyage, d'aventures et d'explorations au Congo belge (1874-1893)*, Bruxelles, 1922, 2 vol.
- DONNY (Dir.), *Manuel du voyageur et du résident au Congo*, Bruxelles, 1895-1897, 3 vol..
- DUCHESSÉ D'UZES, *Le voyage de mon fils au Congo*, Paris, 1894.
- DUPONT (E.), *Lettres sur le Congo. Récit d'un voyage scientifique entre l'embouchure du fleuve et le confluent du Kassai*, Paris, 1889.
- DYBOWSKI (J.), "La mission Jean Dybowski vers le Tchad", *Le Tour du Monde. Nouveau journal des voyages*, XLV, 1893.
- GARMYN (Pater), *Veertien jaren in den Congo*, Bruxelles, 1904.
- GLAVE (E. J.), *Six years of adventure in Congo-land*, Londres, 1893.
- JAMESON (J. S.), *Story of the rear column of the Emin Pasha Relief Expedition*, Londres, 1890.
- LAURENT (E.), *Lettres congolaises*, Bruxelles, 1896.
- LE MARINEL (P.), *Carnets de route. Dans l'État Indépendant du Congo de 1887 à 1910*, s.l., 1991.
- LIEBRECHTS (Ch.), *Souvenirs d'Afrique. Congo. Léopoldville, Bolobo, Équateur (1883-1889)*, Bruxelles, 1909.
- LIENART (U.), "Exploration de l'Oubanghi", *BSG*, XII, 1888, pp. 374-398.
- MAISTRE (C.), *A travers l'Afrique centrale du Congo au Niger 1892-1893*, Paris, 1895.
- MEYERS (Dr), *Le prix d'un Empire*, Bruxelles, 1964 (3^e éd).

- MONTHAYE (E.), *Mon journal de bord. D'Anvers à Léopoldville par le chemin des écoliers*, Paris-Bruxelles, 1899.
- RIHOUX (R.), *Congo. 1898*, Tournai, 1948.
- ROSE TROUP (J.), *With Stanley's rear column*, Londres, 1890.
- SALMON (P.), *Les carnets de campagne de Georges Bricusse (6 février 1894-18 juillet 1896)*, Bruxelles, 1966 (Travaux du centre scientifique et médical de l'Université libre de Bruxelles en Afrique centrale, 76 – Travaux de la mission interdisciplinaire des Uelès, 8^e section, 10).
- SALMON (P.), *La carrière africaine de Harry Bombeeck, agent commercial (1896-1899)*, Bruxelles, 1990 (Collection Histoire de l'Afrique. Correspondances de civilisations).
- SOLLNER (Ch.), *Un voyage au Congo*, Namur, s.d.
- STANLEY (H. M.), *Cinq années au Congo. 1879-1884. Voyages, explorations, fondation de l'État libre du Congo*, Bruxelles, [1885].
- STANLEY (H. M.), *Through the Dark Continent*, Londres, 1878, 2 vol..
- THONNER (F.), *Dans la grande forêt de l'Afrique centrale. Mon voyage au Congo et à la Mongala en 1896*, Bruxelles, 1899.
- TRIVIER (E.), *Mon voyage au continent noir. La "Gironde" en Afrique*, Paris-Bordeaux, 1891.
- VANGELE (A.), "L'exploration de l'Oubanghi-Doua-Koyou", *BSG*, XIII, 1889, 1, pp. 5 sqq.
- VAUTHIER (R.), *Le Congo belge. Notes et impressions*, Bruxelles-Paris, 1900.
- VERNER (S. P.), *Pioneering in Central Africa*, Richmond, 1903.
- VEISTROFFER (A.), *Vingt ans dans la brousse africaine. Souvenirs d'un ancien membre de la mission Savorgnan de Brazza dans l'Ouest africain (1883-1903)*, Lille, 1931 (Au-delà des mers, 2).
- VON WISSMANN (H.), *My second journey through Equatorial Africa from the Congo to Zambesi in the years 1886 and 1887*, Londres, 1891.
- WARD (H.), *My life with Stanley's rear Guard*, Londres, 1891.
- WERNER (J. R.), *A visit to Stanley's rear guard at Major Barttelot's camp on the Aruhwimi. With an account of river life on the Congo*, Londres, 1889.

Sources officielles

- LYCOPS (A.) et TOUCHARD (G.), *Recueil usuel de la législation, des conventions internationales et des documents administratifs, avec des notes de concordance de l'État Indépendant du Congo*, Bruxelles, 1903-1911, 6 vol.
- Recueil administratif. État Indépendant du Congo*, Bruxelles, 1890, 2 vol.
- Recueil administratif. Département de l'Intérieur de l'EIC*, Bruxelles, 1900.

Sources inédites

- Archives Auguste Delporte, MRAC, Tervuren:
- Carnets de notes III, 20 octobre 1890.
- Carnets de notes IV, 27 octobre 1890.
- Carnets de notes à partir du 25 janvier 1891, 5 février 1891.

Travaux

- BERNARD (Ph.), "La station des Stanley-Falls", *CB*, 41, 11 octobre 1896, p. 131.
- BRUGAILLÈRE (M.-Chr.), "Un journal au service d'une conquête: Le Mouvement Géographique (1884-1908)" in: P. HALÉN et J. RIESZ (dir.), *Images de l'Afrique et du*

- Congo/Zaïre dans les lettres françaises de Belgique et alentour. Actes du colloque international de Louvain-la-Neuve (4-6 février 1993)*, Bruxelles-Kinshasa, 1993, pp. 23-37.
- "Comment le blanc se loge en Afrique", *BC*, 1, 5 janvier 1896, pp. 5-6.
- "Le Congo. Rapport du lieutenant Taunt des États-Unis d'Amérique", *BSG*, XI, 1887, pp. 172-173.
- "La construction des bateaux destinés à naviguer sur le haut Congo", *BC*, 5, 8 décembre 1895, pp. 38-39.
- CORNET (R. J.), "L'AIA", *Revue coloniale belge*, 106, 1 février 1950, p. 82.
- DEHALU (M.), "Delporte Augustin", *BCB*, III, 1952, col. 188-202.
- DELATHUY (A. M.), *De Kongo Staat van Leopold II (1876-1900). Het verloren paradijs*, Anvers, 1989.
- DELCOURT (G.), "Le 'Stanley'", *BSGA*, VIII, 1883, pp. 292-293.
- ENGELS (A.), "Alphonse Vangèle", *BCB*, II, 1951, col. 928-937.
- GELADE (V.), *Les débuts de la navigation à vapeur sur le Haut-Congo (1882-1898). Exploration d'une innovation*, UCL, 1995.
- GERS (J.), "Teodor-Jozef-Konrad Korzeniowski (en littérature Joseph Conrad)", *BCB*, II, col. 549.
- HAWKER (G.), *The life of Georges Grenfell, Congo missionary and explorer*, Londres, 1909 (2^e éd.).
- KARL (F. R.), *Joseph Conrad. Trois vies*, s.l., 1987.
- LEDERER (A.), *La navigation fluviale au Congo belge. Extrait de la Revue de l'Université de Bruxelles*, Bruxelles, février-avril 1949.
- LEDERER (A.), *Histoire de la navigation au Congo*, Tervuren, 1965 (Annales du Musée royal de l'Afrique centrale. Sciences historiques, 2).
- LIEBRECHTS (Ch.), "Léopoldville", *BSG*, XIII, 1889, pp. 501-537.
- "Le naufrage du *La Ville de Bruxelles* et de *La Florida*", *MG*, 25, 2 novembre 1890, p. 104.
- "La nourriture du Blanc au Congo", *BC*, 7, 16 février 1896, p. 78; 8, 23 février 1896, pp. 89-91; 9, 1 mars 1896, p. 102.
- PINIAU (B.), *Congo-Zaïre 1874-1981. La perception du lointain*, Paris, 1982 (Racines du présent).
- PIROTTE (J.), "Les armes d'une mobilisation. La littérature missionnaire de la fin du XIX^e siècle à 1914" in M. QUAGHEBEUR et E. VAN BALBERGHE (dir.), *Papier blanc, encre noire. Cent ans de culture francophone en Afrique centrale (Zaïre, Rwanda et Burundi)*, Bruxelles, 1992, I, pp. 55-89 (Cellule "fin de siècle").
- "Recrutement des travailleurs. Arrêté", *BO*, 10, octobre 1890, pp. 145-150.
- R. V., "Jusque Stanleyville", *BC*, 44, 30 octobre 1898, p. 523.
- R. V., "Nos frères noirs", *BC*, 13, 26 mars 1899, p. 146.
- STENGERS (J.), *Congo. Mythes et réalités*, Louvain-la-Neuve, 1989.
- STENGERS (J.), "Sur l'aventure congolaise de Joseph Conrad" in: M. QUAGHEBEUR et E. VAN BALBERGHE (dir.), *Papier blanc. Encre noire. Cent ans de culture francophone en Afrique centrale (Zaïre, Rwanda et Burundi)*, Bruxelles, 1992, I, pp. 15-34 (Cellule "fin de siècle").
- STENGERS (J.) et VANSINA (J.), "King Leopold's Congo, 1886-1908" in: R. OLIVER et G. N. SANDERSON (dir.), *The Cambridge History of Africa. IV: From 1870 to 1905*, Cambridge, 1985, pp. 315-358.
- TEMERSON (H.), "Jean Dybowski" in: ROMAN D'AMAT (dir.), *Dictionnaire de biographie française*, Paris, 1970, XII, col. 1082-1083.
- VANSINA (J.), *Paths in the Rainforests. Toward a history of political tradition in Equatorial Africa*, Londres, 1990.

De beginjaren van de stoomscheepvaart op de Boven-Congo (1882-1898)

VALÉRIE GELADE

SAMENVATTING

In 1878 krijgt Leopold II de kans om in hartje Afrika een kolonie te verwerven, dankzij de ontdekkingsreizen van Stanley. De Vrijstaat Congo, een enorm territorium met een uitgebreid net van waterwegen, lijkt erg interessant zowel voor handelaars als voor missionarissen.

De stoomschepen spelen een hoofdrol bij het verkennen van het land en bij de blijvende vestiging van blanken in de streek van Boven-Congo. De *En Avant*, de eerste stoomboot op de Congo, door Stanley in 1882 te water gelaten, is maar een kleine stoombarkas met een laadvermogen van slechts vijf ton. Maar al snel komen er schepen die technisch veel beter zijn, hoewel ze bescheiden van afmetingen en tonnage blijven. Het comfort blijft dan ook erg beperkt. De werven voor het bouwen en herstellen van schepen breiden uit. Maar pas in 1898 komt er een nieuwe wending in de scheepvaartgeschiedenis van Congo, dank zij de aanleg van de spoorweglijn naar Leopoldstad.

Elke tocht op de stroom en zijn bijrivieren is een avontuur. De scheepstocht kent momenten van vreugde, verveling en wanhoop. Is de betrouwbaarheid van de machinerie een eerste vereiste, dan is de deskundigheid van de bemanning, of ze nu zwart of blank is, primordiaal. Van de kwaliteit van de manschappen hangt de goede afloop van de reis af.

Na de opwinding van de afvaart nemen zwarten en blanken bezit van hun respectieve kwartieren. De bemanning is op post. De dag glijdt voorbij op het ritme van het landschap. De boot meert aan bij Afrikaanse dorpjes om voorraden in te slaan of enkele passagiers op te pikken of aan wal te zetten. Net voor de nacht valt, wordt de reis onderbroken. De zwarte reizigers gaan aan land om daar hun kamp op te slaan, de blanken blijven aan boord. De volgende morgen, bij het krieken van de dag, wordt de reis verdergezet.

Tochten zonder technische of andere incidenten zijn zeldzaam. Zandbanken, boomstronken, rotsen, tornado's, pannes... kunnen de reis vertragen of definitief beëindigen.

The start of steam navigation on the Upper Congo (1882-1898)

VALÉRIE GELADE

SUMMARY

In 1878 Leopold II got the opportunity to acquire a colony in the heart of Africa thanks to Stanley's discoveries. The Congo Free State, an enormous territory with a dense grid of waterways, seemed very promising for traders and missionaries. Steamers played a capital part in the discovery of the country and the permanent settlement of white people in the Upper Congo region. The *En avant*, the first steamer on the Congo, launched by Stanley in 1882, was merely a small longboat with a loading capacity of only 5 ton. Soon technically improved boats appeared – of moderate dimensions and tonnage and little comfort – and the number of dockyards increased. In 1898 shipping history in the Congo took a new turn due to the construction of a railroad to Leopoldville.

Every journey on the Congo and its tributaries was an adventure with moments of happiness, boredom and despair. The technical reliability of the engines was primordial, but even more important was the expertise of the crew. After departure the black and white travellers went to their respective quarters. The steamer anchored at small African villages to take in supplies and to drop off or pick up passengers. Shortly before nightfall the journey was interrupted. The black travellers went off board to sleep, the white stayed on. At sunrise the journey was continued.

There were often technical or other problems. Sandbanks, tree-stumps, rocks, tornadoes and the like could delay or abruptly end the journey.