

200 ballots de marchandises m'attendent à Msalala, au sud du lac Victoria, où ils arriveront en février ou mars 1888. Si tout marche à mon gré, je compte être quelque part dans ces régions vers ou après cette date.

Depuis notre départ d'Aden j'ai eu tout le temps d'étudier mes officiers; voici en quelques mots ce que j'en pense présentement :

Barttelot est un peu trop ardent : il a besoin d'être tenu en bride; il a glissé quelque peu hors de la discipline; je remarque en lui une propension à la combativité qui pourrait amener une rupture ouverte, si quelque « fièvre africaine » bien conditionnée ne le calme bientôt. Il a une grande puissance de travail, qualité des plus enviées s'il travaillait toujours à ce qu'on lui commande. Quel adjudant pour moi si à son feu, à son « va de l'avant » il ajoutait la réflexion, la bonne volonté, le respect, s'il daignait s'informer si telle ou telle besogne, à tel ou tel moment, est bien dans les vues de son chef!

Mounteney Jephson, que nous croyions efféminé, n'est point le premier venu. Presque féroce quand on l'excite, sa physiologie se glace alors, ses traits s'immobilisent : je l'ai vu à l'œuvre pendant la bataille de l'autre jour. « Bravo, Jephson! » lui criai-je sans cesser de brandir mon bâton « gros comme un mât », disent les Zanzibari. Il est très vaillant, très courageux. Cette expédition pourra le « faire » ou le gâter.

Le capitaine Nelson est un officier accompli; je ne lui connais point l'ombre d'un dada; il est le même toujours et à toutes les heures.

Stairs, du corps du génie, est un homme hors ligne, zélé, réfléchi, laborieux, prêt à tous les devoirs, une inappréciable recrue pour notre état-major.

Jameson n'a pas le moindre changement : aimable, bienveillant, de bonne compagnie.

Bonny est le soldat; non sans initiative pourtant. Ses officiers instructeurs l'ont « fait marcher ».

16 mars 1887. — Au Cap, Tippou-Tib, après avoir remarqué la prospérité, la bruyante animation de la ville, dont je venais de lui raconter l'histoire, m'a dit :

« Autrefois je croyais que tous les blancs n'étaient que des sots.

— Vraiment! Et pourquoi

— C'était mon opinion.

— Très bien! mais, aujourd'hui, qu'en penses-tu?

— Je pense qu'ils ont tout de même quelque chose de bien; ils sont plus entreprenants que les Arabes.

— Qu'est-ce qui te le fait penser, aujourd'hui, en particulier?

— Voilà! Moi et mes frères, nous avons bien regardé cette ville, ces gros navires et ces jetées. Nous nous sommes dit combien tout est mieux ici qu'à Zanzibar. Pourtant on avait pris Zanzibar aux Portugais bien longtemps avant que cette ville fût bâtie, et je me demande pourquoi nous n'avons pas fait aussi bien que vous, les blancs. Je commence à penser que vous êtes très habiles.

— Bravo, Tippou! tu es sur le chemin de la sagesse. — Les blancs, vois-tu, il faut longtemps les étudier avant de les comprendre. C'est vraiment dommage que tu n'aies pas vu l'Angleterre.

— J'espère la voir avant de mourir.

— Sois-nous fidèle pendant ce long voyage et je t'y conduirai moi-même; tu y verras bien plus de choses que tu n'en pourrais rêver maintenant.

— *Inchallah!* Nous irons ensemble, si c'est la volonté de Dieu. »

Le 18 mars, la *Madura* faisait son entrée dans le fleuve Congo, et jetait l'ancre à 180 mètres environ de la rive par le travers de la langue de sable qu'on nomme Banana.

Quelques minutes après, j'étais en présence de M. Lafontaine-Ferney, agent principal de la Compagnie hollandaise, à laquelle était consignée la *Madura*. La surprise fut générale : on ne nous attendait que le 25. Par bonheur, cette avance, due à notre bon navire et à l'habileté de son capitaine, ne nous empêcha pas de trouver sur-le-champ un autre vapeur de la même compagnie, le *K.-A. Nieman* (ainsi nommé en mémoire d'un jeune homme de grande espérance, mort récemment à Saint-Paul de Loanda); il pouvait, dès le lendemain, emporter à Matadi 250 de mes engagés.

A mon retour à la *Madura*, je trouvai mes officiers groupés autour de deux marchands anglais attachés à la Compagnie britannique de Banana. Ils racontaient d'étranges choses au sujet des vapeurs de l'État. « Allez voir, sur la côte, une des pièces du *Stanley* ! cela vous donnera une idée de ce que peut être le reste. Un débris, paraît-il. Comment repartirez-vous du lac Stanley ? L'État n'y a plus un seul vapeur à son service. On les a tous tirés à sec pour des réparations qui vont prendre plusieurs mois. Regardez ce bâtiment, là, sur les sables, qui porte dans sa cale les tranches d'un autre vapeur ; il vient d'arriver d'Europe : son fou de capitaine l'a fait échouer sur la côte, au lieu d'attendre un pilote. Le *Héron* et la *Belgique*, deux des vapeurs de l'État, auront d'abord à le remettre à flot. Vous pouvez faire provision de patience, ah oui ! »

Naturellement, mes pauvres officiers étaient fort marris ; deux d'entre eux accoururent me reconforter avec ces aimables nouvelles. Mais un vieux routier comme moi ne se laisse pas troubler par les discours des « natifs » du bas Congo. « Quoi ! répondis-je, et ils ne vous ont pas poliment priés de les accompagner au cimetière ? Ils se seraient donné le plaisir exquis de vous montrer les planchettes de bois peint où sont inscrits le nom et l'âge de nombreux beaux jeunes gens. Leur avenir était tout aussi plein de promesses que le vôtre ! »

L'agent de la Compagnie britannique ne fit aucune difficulté à me louer le vapeur *Albuquerque*, où j'embarquai 140 hommes et 60 tonnes de bagage. Aidé d'un ami, il voulut bien aussi ouvrir des négociations au sujet du *Serpa Pinto*, grand navire à aubes. Leurs bons offices eurent tout succès, et le soir tout était prêt pour le départ, au lendemain dès la première heure, de mes 680 hommes et de mes 160 tonnes de colis divers. Le vapeur de l'État le *Héron* ne pouvait se mettre en route avant le 20.

Le 19, le *Kieman*, l'*Albuquerque* et le *Serpa Pinto* levaient l'ancre, et, avant la nuit, mouillaient à Ponta da Lenha. Le 20, les deux premiers repartirent pour Matadi. A Boma, le *Serpa Pinto* fut halé à l'intérieur de la jetée pour me donner le temps de notifier officiellement aux autorités la présence à bord du nouveau gouverneur des chutes Stanley, et de recevoir la visite précipitée des deux membres du Comité exécutif chargés de l'administration de l'État du Congo

A peine avions-nous le loisir d'échanger quelques paroles : ils trouvèrent cependant le moyen de me dire que la famine dévastait le pays ; que, le long de la route du lac Stanley, les villages étaient abandonnés. Le *Stanley* avait de graves avaries ; la *Paix* et le *Henry Reed*, les vapeurs de la Mission baptiste, étaient on ne savait où, dans quelque partie inexplorée du haut Congo ; l'*En-avant*, tiré à sec, n'avait plus ni machine ni chaudière ; le *A. J. A.* était à 950 kilomètres au-dessus de Stanley-pool ; le *Royal*, absolument pourri, n'avait pas navigué depuis un an ; bref tout le matériel naval si obligeamment promis n'existait que dans l'imagination des bureaucrates de Bruxelles.... « Du reste, nous dit avec emphase un des interlocuteurs qui semblait être un des gros bonnets de l'Exécutif, les navires, monsieur, ne devaient être mis à votre disposition qu'autant que la chose ne serait pas préjudiciable au service de l'État ! »

La voix rude du capitaine portugais du *Serpa Pinto* avertit ces messieurs d'avoir à regagner le rivage ; nous reprîmes notre route : mes réflexions n'avaient rien d'agréable. En possession de mes quinze baleinières, la liberté de mes mouvements eût été assurée, mais, dès les premières objections contre le passage par le Congo, j'avais dû renoncer à les construire.

La route de l'est n'est pas plus tôt adoptée que le roi Léopold propose de revenir à notre premier projet : les Allemands murmuraient ; le gouvernement français avait protesté. Le Comité se décide pour le Congo, mais il était trop tard pour commander les embarcations à MM. Forrest et fils. Nous stipulons formellement : le transport de l'expédition sur le cours inférieur du fleuve, le portage de tout notre matériel jusqu'à Stanley-pool, l'usage des vapeurs de l'État sur le haut Congo. Et voilà que tous les navires promis seraient, ou naufragés, ou pourris, ou sans machines ni chaudières, ou éparpillés dans des lieux inaccessibles ! Pourtant, à mes oreilles retentit encore le cri de l'Angleterre : « Vite ! ou il sera trop tard ! » ; les paroles de Junker : « Emin est perdu si vous tardez ! », et l'appel d'Emin lui-même : « Venez ! ou c'est fini de nous ! »

La perspective est lugubre ! Mais nous avons promis d'y aller de notre mieux. Les regrets sont inutiles ; il faut agir, lutter,

mettre le cap « droit avant ». Cette responsabilité, nous l'avons acceptée. A l'œuvre donc ! En route !

Je n'allongerai pas ce récit par la description de la voie de terre suivie jusqu'au lac Stanley ou du Congo supérieur et de ses rives. Le lecteur que cela intéresserait n'a qu'à se reporter aux ouvrages : *A travers le Continent Mystérieux et le Congo et la fondation de son État libre*. Je ne m'étendrai guère non plus sur les incidents de notre voyage jusqu'à Yam-bouya, où commença notre navigation sur l'Arouhouimi.

CHAPITRE IV

DE MATADI AU LAC STANLEY

(Du 21 mars au 30 avril 1887.)

Incidents du voyage à Stanley-pool. — Les Soudanais et les Somali. — Rencontre avec M. Herbert Ward. — Camp à Congo-la-Lemba. — Aimable réception par M. et Mme Richards. — Lettres envoyées de l'amont. — Lettre au Révérend M. Bentley et autres pour demander assistance. — Arrivée à Mouembi. — Nécessité de maintenir la discipline. — Marche à Vombo. — Incident à la station de Loukoungou. — Les Zanzibari. — Incident entre Jephson et Sélim à la rivière Loukissi. — Une série de plaintes. — Le Révérend M. Bentley et le steamer la *Paix*. — Nous arrivons au village de Makoko. — Léopoldville. — Difficultés quant à l'emploi des vapeurs de la Mission. — M. Liebrechts voit M. Billington. — Visite de M. Swinburne à Kinchassa. — Ordres aux officiers.

Le 21 mars, la mission s'arrêtait à Matadi, à 165 kilomètres de la côte, et descendait à l'appontement de la factorie Senhor Joda Ferrier d'Abreu. Les vapeurs déposèrent leur cargaison, et repartirent aussitôt pour Banana, le port maritime, ou pour quelque autre poste du bas Congo.

On signale à midi la canonnière portugaise *Kacongo* avec le major Barttelot, M. Jephson, des Soudanais et des Zanzibari, puis, quelques moments après, le *Héron*, navire de l'État, chargé du reste de nos bagages.

On dresse les tentes, sous lesquelles nous rangeons nos énormes approvisionnements de riz, biscuit, millet, foin, sel, etc., abattant en hommes la formidable besogne entassée devant nous. Les officiers luttent de zèle; l'entrain des Zanzibari montre leur bonheur de se retrouver sur terre ferme.

Notre troupe compte, en fait de blancs : MM. Barttelot, Stairs, Nelson, Jephson, Parke, Bonny, venus avec moi d'Aden ; un mécanicien, M. Walker, que nous avons pris au Cap ; M. Ingham, qui a servi dans la garde et notre agent au Congo