

« Les fautes graves, pouvant influer sur l'expédition, seront soumises à mon jugement.

« A bord, chacun des officiers à son tour sera chargé de la besogne quotidienne : il surveillera la distribution des rations, le nettoyage des navires; il empêchera rixes et batteries, que bientôt suivraient les coups de couteau. Il verra à ce que les animaux reçoivent leur provende et soient abreuvés tous les jours. Pour tous les détails secondaires, on s'adressera au major Barttelot. »

CHAPITRE V

DU LAC STANLEY A YAMBOUYA

(Du 1^{er} mai au 15 juin 1887).

Les paysages du haut Congo. — Les caprices de la *Paix*. — Les vapeurs touchent à Kimpoko. — On ramasse du combustible. — La *Paix*, un vieux sabot. — Accident au *Stanley*. — Arrivée à Bolobo. — L'expédition est scindée en deux colonnes. — Le major Barttelot et M. Jameson nommés au commandement de l'arrière-garde. — Arrivée aux stations de l'Equateur et de Bangala. — Les villages des Bassoko. — Barouti nous abandonne. — Arrivée à Yambouya.

Dans un précédent ouvrage j'ai assez longuement décrit les rives du Congo pour qu'il me soit aujourd'hui permis de passer sous silence des impressions qui variaient d'ailleurs avec notre disposition d'esprit, pendant les 1770 kilomètres qu'il nous fallut franchir jusqu'à Yambouya.

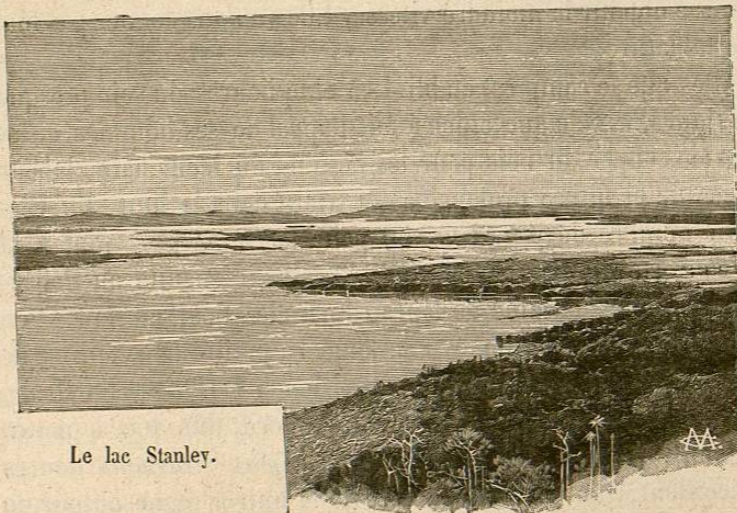
Nos journées passaient assez rapidement. Les heures matinales déroulaient sous nos yeux les forêts, des myriades d'îlots boisés, de vastes chenaux d'eau morte qui étincelaient au soleil comme des rivières de vif-argent. Tantôt nous effleurions la berge de droite, tantôt celle de gauche, tantôt nous enfilions une passe en eau plus profonde, évitant ainsi la monotonie, inévitable si nous avions suivi le milieu du fleuve à une distance du bord qui eût brouillé les détails. Confortablement installé dans ma chaise à bascule, à une douzaine de mètres seulement de la rive, chaque révolution de l'hélice me montrait sous de nouveaux aspects cette succession infinie d'arbres et d'arbrisseaux, ce fouillis de verdure, de lianes, de fleurs et boutons de fleurs. Je pouvais ignorer les caractères ou les vertus de la plupart de ces plantes; telle ou telle portion des berges pouvait ne pas nous

paraître intéressante, mais le temps fuyait avec elles, et parfois l'apparition de quelque habitant de l'air ou des eaux venait exciter un plus vif intérêt. Ce panorama délicieux de forêts d'un vert intense, à rameaux et à feuilles immobiles comme la mort, cette haie presque continue de broussis à végétation vigoureuse parsemés de papillons, de phalènes, d'insectes divers, ces vastes étendues d'eau brillante et parfaitement calme, nous resteront plus longtemps dans la mémoire que les aspects très différents de la nature sous les orages qui, à presque toutes les soirées, en troublaient la profonde paix.

La saison des pluies dure deux mois, du 15 mars au 15 mai. Chaque jour, après deux heures, le ciel s'assombrissait, le soleil s'effaçait devant les noirs messagers des tempêtes, les éclairs sillonnaient l'obscurité, la foudre déchirait les nuages, la pluie tombait avec une abondance tropicale; puis la nature, voilée de tristesse, disparaissait peu à peu dans la nuit. Nous n'aurions pu choisir époque plus favorable pour notre voyage sur le grand fleuve. Les eaux n'étaient ni trop hautes ni trop basses; nulle crainte d'engager les navires sur des terrains inondés ou de les voir échouer dans les maigres. Nous les maintenions presque toujours à une douzaine de mètres, rive gauche, et pendant 1 600 kilomètres sans interruption, il nous fut donné d'admirer une végétation qui, nulle part au monde, n'a d'égale pour l'intensité de la verdure, la variété du coloris, la prodigalité et les parfums des fleurs. Les tornades, le plus souvent, n'éclataient que le soir et la nuit, où déjà notre flottille était à l'ancre. Moustiques, taons, tsétsés, insectes de toutes sortes furent bien moins insupportables que dans mes précédents voyages : la grande moitié de notre trajet était accomplie, qu'un petit nombre d'éclaireurs seulement nous avaient rappelé l'existence de ces hordes maudites. Jusqu'aux hippopotames et aux crocodiles dont les manières ne laissèrent rien à désirer; jusqu'aux naturels dont les exigences furent des plus modestes, et qui même voulurent bien nous livrer chèvres, poules et œufs, bananes et plantains, contre des « bons » à payer par M. Troup, qui devait nous suivre à quelques jours de distance. Ma santé était bonne, excellente même par comparaison avec mes anciens voyages, et soit que mes camarades fussent physiquement mieux entraînés, soit qu'ils ne daignassent prêter attention à leurs

petites misères, j'entendis beaucoup moins de plaintes que dans mes autres expéditions.

Le 1^{er} mai, le *Henry Reed* et les deux embarcations qu'il remorquait ouvrirent la marche, emportant Tippou-Tib et ses 96 parents ou serviteurs et 55 de nos hommes. Venait ensuite le *Stanley* et sa conserve la *Floride* avec 556 hommes, six ânes, des colis en quantité. Une demi-heure après, la *Paix*, avec ses 155 passagers, se mettait allègrement en route; mais



Le lac Stanley.

les derniers « Au revoir! » de nos amis expiraient à peine dans les airs, notre avant commençait à peine à lutter contre le flot rapide, que le gouvernail cassa. Le capitaine donna l'ordre de mouiller; les ancres tombèrent sur un fond très raboteux, où le courant file avec une vitesse de six nœuds à l'heure. Le vapeur trembla jusqu'à l'extrémité de ses baux; les chaînes entamèrent le pont, et, comme il fut impossible de retirer les ancres, engagées parmi les roches, il fallut couper les câbles et regagner le débarcadère de Kinchassa. Le capitaine Whitley et M. David Charters, notre mécanicien, se mirent aussitôt à l'œuvre, et à huit heures du soir le gouvernail était réparé.

Meilleure fortune le lendemain, où nous rejoignîmes le reste de notre petite flotte à Kimpoko, l'extrémité supérieure du lac Stanley.

Le 5, au départ, la *Paix* avait pris la tête; mais le *Stanley*

ne tarda pas à nous dépasser; il mouilla au lieu désigné une heure et demie avant nous. Le *Henry Reed* arriva bon dernier, par suite de quelque méprise de son capitaine.

La *Paix* a ses lubies : elle marche à souhait un certain nombre de minutes; puis le souffle lui manque tout d'un coup, et pendant une demi-heure il faut attendre un nouvel accès de zèle. Elle a pour chaudière un système de serpentins; ses propulseurs, renfermés dans deux tambours cylindriques placés à l'arrière, doivent tourner avec rage avant qu'on en puisse obtenir la moindre vitesse. Elle va nous donner pas mal de tablature.

Dès que le camp est établi — à cinq heures du soir presque toujours, — chaque officier fait l'appel de ses hommes et les envoie couper du bois pour les besoins du lendemain, labeur très dur et qui se prolonge assez avant dans la nuit. Un certain nombre de pagazi — 50 pour le *Stanley* — vont à la découverte du bois mort, qu'ils traînent ensuite au débarcadère; une douzaine de leurs camarades débitent le tout en morceaux de 75 centimètres de long. La moitié de ce chiffre de travailleurs suffit pour faire la provision de la *Paix* et du *Henry Reed*. Puis on transporte les bûches à bord, afin que, le matin suivant, rien ne vienne retarder le départ. Plusieurs heures s'écoulaient avant que « le silence de la nuit » règne autour de notre flottille : les feux brillent sur la rive; les cris des arbres qui se brisent, les gémissements des troncs que fend la hache des Zanzibari, animent notre premier quart.

Le 4 mai, notre propre à rien de vapeur continue à nous agacer. C'est bien un des navires les plus paresseux que jamais constructeur ait osé livrer; les deux autres nous laissent à des kilomètres en arrière. Toutes les quarante-cinq minutes il nous faut stopper pour l'huiler, et parfois aussi pour nettoyer les cylindres des propulseurs, pour faire marcher la pression, pour enlever des grilles le charbon mort; cinq minutes après que nous étions parvenus à élever la pression à une atmosphère, elle descendait au tiers, puis au quart, puis tous nos efforts ne réussissaient qu'à empêcher ce méchant sabot de flotter vers l'aval à la vitesse d'un nœud à l'heure. Il nous a déjà fait perdre sept jours au lac Stanley, et un huitième par suite de l'accident du gouvernail. Vrai! nous n'avons pas de chance!

Le 5, nous nous amarrons au débarcadère de Msouata, où le major et M. Parke étaient déjà depuis quatre jours. Le bois de feu nous attendait, entassé sur la rive; ils avaient acheté du maïs et des pains de cassave.

Le 6, M. Barttelot reçoit l'ordre d'emmener sa compagnie à Koua-mouth, où il attendra le *Stanley*, et celui-ci, d'aller d'abord à Bolobo et d'y débarquer ses passagers, puis de redescendre à Koua-mouth pour y prendre le major et ses gens pendant que je réorganiserai à Bolobo le reste de l'expédition.

Mais le 7 mai, apercevant de loin le *Stanley* immobile sur la rive gauche, non loin de Tchoumbiri, je m'y rendis sur l'heure : il avait touché roche, et on constatait de sérieuses avaries. La deuxième tranche avait été trouée en quatre endroits; des rivets avaient sauté; d'autres étaient ébranlés. Les mécaniciens des autres vapeurs furent immédiatement mandés : MM. Charters et Walker, nos deux Ecossais, rendirent les plus grands services : il y avait à fixer par des boulons, sur l'extérieur de la coque, des plaques découpées sur de vieilles touques à huile, travail très difficile, exigeant patience et adresse : d'abord, préparer les plaques, étendre par-dessus une couche de minium, puis un morceau de grosse toile, puis une seconde couche de minium. L'eau montait à soixante centimètres dans la cale, et il fallait forer des trous dans la coque pour y passer les boulons; le mécanicien était dans l'eau jusqu'à la ceinture, ce qui amortissait les coups de cisoires. Quand tout était prêt pour boucher la voie d'eau, un plongeur descendait, tenant d'une main la plaque de tôle garnie de sa fourrure de toile et de ses deux couches de minium, et de l'autre, le bout d'une cordelette passée dans un trou de la plaque de recouvrement. Il cherchait à tâtons la déchirure de la coque, y introduisait la ficelle, que, de l'intérieur, le mécanicien essayait de saisir. Une fois le bout entre ses mains, il tirait dessus doucement; puis, la plaque soigneusement mise en place, on introduisait les vis dans les trous, et le mécanicien y ajustait les écrous. Pendant de longues heures nous nous affairâmes à cette ennuyeuse besogne; le soir même, on avait porté remède à la plus grosse avarie de la quille d'acier, mais le 8 et le 9 s'écoulèrent avant que le navire pût reprendre son voyage.

Le 10 mai, le *Stanley* rattrapa notre malheureuse asthma-