

LES FRANÇAIS, LES ANGLAIS
ET
LE COMITÉ INTERNATIONAL
SUR LE CONGO.

Quand le roi Victor-Emmanuel reçut, à Rome, le général Garibaldi, avec tous les égards qui lui étaient dus, le pape Pie IX, qui avait beaucoup d'esprit et du plus fin, s'écria, dit-on : *Adesso siamo tre* « A présent, nous voilà trois ».

Lorsque Stanley rencontra M. de Brazza non loin du Stanley-Pool, il put dire : Nous voilà deux, et quand de Brazza sera de retour à Brazzaville, et qu'il verra en face de lui, à côté de Léopoldville, la station anglaise, il pourra dire, comme Pie IX : Maintenant, nous voilà trois.

Bientôt arriveront aussi les Allemands, car voici ce que l'on a pu lire, ces jours derniers, dans les journaux :

« L'Association allemande pour l'exploration de l'Afrique centrale a reçu la nouvelle de l'arrivée à Zanzibar de M. Wissmann, qui était parti en avril dernier pour cette région, avec M. Pogge, afin d'explorer le Congo. En se dirigeant vers le nord par Ischipaker, les explorateurs espèrent, au printemps prochain, atteindre le Lualaba ou Haut-Congo. M. Pogge reviendra ensuite sur ses pas pour établir une station, tandis que M. Wissmann pénétrera plus avant dans le pays. Au commencement du mois prochain, s'établira à Berlin une société de colonisation, qui compte déjà parmi ses promoteurs un grand nombre de députés, de savants et de notables commerçants. On fonde beaucoup d'espoir sur cette entreprise. »

Sans aucun doute, les Portugais suivront, car ils revendiquent la rive méridionale du Congo.

L'Angleterre prétend, il est vrai, qu'à partir d'Ambriz, la côte est indépendante, c'est-à-dire qu'elle peut accepter le protectorat de la puissance la plus bienveillante à l'égard des indigènes; mais ces contestations ne peuvent empêcher l'intrépide voyageur Serpa Pinto, ou tout autre, de conduire une expédition sur le Haut-Congo, en partant de Loanda et en prenant la route du Cuango. Les Autrichiens ont déjà eu en Afrique plus d'un voyageur intrépide, comme Marno et le lieutenant A. Lux, qui, presque sans ressources, a accompli une si brillante excursion dans la partie inconnue du bassin du Cuango. Le voyageur de Mikluho-Maclay, ce héros de la science, qui a vécu seul, pendant dix ans dans la Nouvelle-Guinée et dont M. G. Monod nous a tracé l'émouvant portrait dans la *Revue nouvelle*, nous montre que les Russes ne le cèdent pas aux autres peuples, quand il s'agit de pénétrer dans des régions inconnues de la zone tropicale.

Les amis du progrès pacifique ne peuvent que s'applaudir de ce mouvement général qui attire les explorateurs de toutes les nationalités vers le grand bassin du Congo. J'essayerai d'indiquer comment on pourrait le mieux, à mon avis, tirer parti de tous ces dévouements au profit de la civilisation; mais il nous faut d'abord faire connaître ce qu'ont fait les premiers explorateurs.

I

Je n'ai pas à raconter ici l'expédition de M. de Brazza. La plupart des journaux en ont rapporté récemment tous les détails connus jusqu'ici, et M. Valbert les a résumés dans des pages spirituelles et éloquentes que tout le monde a lues. Ce n'est pas nous qui reprocherons à M. de Brazza d'être apparu à Stanley privé de ressources, alors qu'il avait, comme nous l'apprend M. de Lesseps, épuisé celles que la section française de l'*Association internationale* avait

mises à sa disposition. Je suis prêt à m'incliner avec M. Valbert devant les va-nu-pieds; car ce n'est pas aux cothurnes dorés que nous devons ce qu'il y a de bon dans notre triste humanité, mais à ces apôtres de la charité qui n'avaient pas où reposer leur tête, comme le Fils de l'Homme, saint Jean, saint Paul ou Cakia-Mouni. On sait que M. de Brazza a suivi le cours de l'Ogoué, qu'il avait déjà essayé de remonter auparavant, avec M. Marche; que, bien accueilli par les indigènes, il a franchi le faite de partage peu élevé qui sépare le bassin de l'Ogoué de celui du Congo et que, rencontrant là un des affluents du fleuve, le Lefini-Lawson, il en a descendu le cours et est parvenu enfin au Stanley-Pool, où il a fondé une station, Brazzaville, sur un terrain que lui a concédé le roi Makoko. Ce qui est moins connu, ce sont les travaux des Anglais et de Stanley sur le Congo. Heureusement, un membre de l'*Association africaine* et du *Comité d'études du Haut-Congo* vient de publier une relation très-importante sur les résultats obtenus par ces deux sociétés¹, et, d'autre part, les relations récentes des missions anglaises rapportent des faits d'un grand intérêt, relatifs à ces mêmes parages. Nous présenterons un résumé rapide de ces publications.

Je rappellerai comment s'est créée l'*Association africaine* en 1876. J'en ai parlé dans la *Revue des Deux Mondes*, en 1877, et notre éditeur, M. Merzbach, a bien voulu réimprimer mon article, en y ajoutant deux cartes et des documents nouveaux². L'*Association africaine* a abordé l'Afrique par la côte de Zanzibar. Son but a été tout d'abord de frayer la route jusqu'au lac Tanganika et de fonder sur ses bords une grande station centrale. De là, les explorateurs auraient pu se rendre à Nyangwe et puis descendre le Congo jusqu'à son embouchure, sur les traces de Stanley.

¹ *L'Association internationale africaine et le Comité d'études du Haut-Congo*. Travaux et résultats de décembre 1879 à octobre 1882, par un de leurs collaborateurs.

² *L'Afrique centrale et la Conférence géographique de Bruxelles*. Lettres et découvertes de Stanley, 1878.

Mais il était nécessaire d'établir successivement, le long de la route, des postes de refuge et de ravitaillement. Il ne s'agissait donc de rien moins que d'ouvrir la voie à travers l'Afrique depuis l'océan Indien jusqu'à l'océan Atlantique. L'œuvre était considérable, et cependant, en ce moment, elle est aux trois quarts accomplie. En effet, d'un côté, on arrive, d'étape en étape, jusqu'à la station internationale de Karema aux bords du Tanganika et de l'autre côté, le steamer que Stanley a lancé sur le Congo peut s'avancer jusqu'aux chutes de Mbura, situées sous l'équateur même, par 43° de longitude est (méridien de l'île de Fer). De Karema à Nyangwe, le voyage se fait sans trop de difficultés, en traversant le Tanganika et en suivant le Lualaba. Il ne reste donc plus à franchir que les chutes qu'on rencontre un peu au-dessous de Nyangwe et les Stanley Falls, près de l'affluent Mbura. Ce sera là qu'on rencontrera le plus de difficultés. On se rappelle que ce sont les dangers qu'offre cette partie du Congo qui faisaient dire à Stanley, par les habitants de Nyangwe, que le voyage était absolument impossible. Mais pendant assez longtemps peut-être on tardera à établir des stations dans cette région, car le Haut-Congo, avec ses nombreux et puissants affluents, offre un champ assez vaste aux entreprises des explorateurs, surtout s'il se trouve que l'affluent appelé Aruwimi se trouve être ce mystérieux Uelle aperçu par Schweinfurth à l'ouest du lac Albert.

Dans ce cas, on pourrait arriver par eau à rejoindre presque le Haut-Nil à l'endroit où il sort des grands lacs, et une communication avec la Méditerranée s'établirait peut-être alors par le Nil, surtout si l'Égypte pacifiée et bien gouvernée pouvait occuper définitivement et solidement cette région.

Les journaux et les communications de l'*Association africaine* nous ont fait connaître ce qui a été fait du côté de Zanzibar. Avec le revenu de son capital primitif, d'environ quatre cent mille francs, dû tout entier à des dons volontaires, l'*Association* a pu envoyer chaque année au moins une expédition dans la direction du lac Tanganika.

Elle trouvait sans cesse de nouveaux volontaires prêts à partir pour aller remplacer ceux que la maladie emportait ou forçait de revenir en Europe. Jusqu'à ce jour, six voyageurs belges ont succombé dans ces tentatives multipliées et, on ne peut le dissimuler, leur mort a laissé une triste impression. Je n'y ai pas échappé, car parmi les victimes de leur dévouement à une œuvre humanitaire se trouve le fils d'un de mes meilleurs amis, un jeune officier qu'ont vivement regretté tous ceux qui l'ont connu. Mais il faut voir les choses telles qu'elles sont ; on l'a dit avec raison : chaque progrès de l'humanité s'achète au prix du sang. Combien d'existences sacrifiées dans les voyages vers le pôle Nord, qu'on n'atteindra peut-être jamais et dont la conquête ne peut présenter aucun avantage, ni économique, ni scientifique ; tandis que le centre de l'Afrique est vraiment un nouveau monde à ouvrir aux influences de la civilisation et aux entreprises commerciales, minières et industrielles. La moindre escarmouche enlève des centaines d'hommes, et les grandes batailles comme Gravelotte ou Sadowa, des milliers et des milliers ; et pour quel résultat ? Pour semer, entre des peuples, qui devraient s'entendre et s'entraider de nouveaux germes de haine et de luttes futures. Honorons les victimes, plaignons ceux qui les pleurent, diminuons par tous les moyens les chances de mortalité, mais n'arrêtons pas l'élan des braves pionniers qui veulent se dévouer aux progrès de l'humanité.

Les résultats acquis de ce côté occidental sont déjà très importants. Voici comment le « Collaborateur » de l'œuvre décrit la station de Karema :

« La station de Karema, établie sur un monticule baigné en 1879 par les eaux du lac, en est maintenant distante de 500 mètres, par suite de l'abaissement de leur niveau ; elle se trouve par 6° 49' de latitude sud, 28° 11' de longitude est de Paris. Protégée du côté de l'orient par des collines de 50 à 60 mètres d'altitude, elle doit aux brises du lac une température moyenne de 25° centigrades. Un contrat régulier assure à l'établissement la propriété d'un terrain d'environ mille hectares. L'habitation européenne, construite en briques, s'élève au centre d'un ensemble de bâtiments.

magasins, écuries, hangars, présentant un développement de 200 mètres. La plaine avoisinante est d'une fertilité extraordinaire, la plupart des arbres à fruits des tropiques y croissent en abondance; il en est de même du cotonnier et du palmier élaïs. Des essais de culture ont démontré la possibilité d'y acclimater quantité de légumes d'Europe. Les voyageurs de l'*Association* ont réintroduit dans le pays les espèces ovine et bovine, qui en avaient disparu; leurs troupeaux y prospèrent. Un canot à vapeur fait flotter sur le Tanganika le pavillon international. Déjà l'influence pacifique et civilisatrice de la station se fait sentir autour d'elle. Les conflits entre les tribus voisines sont devenues plus rares; leurs chefs recourent volontiers à l'arbitrage des Européens; l'une des sources principales de la traite des esclaves tend aussi à tarir, au moins sur ce point. La sécurité des indigènes est devenue plus grande et réagit sur leur condition sociale. La population du village de Karema a augmenté d'un tiers, et l'étendue des terres cultivées a doublé. Un nouveau village s'est groupé autour de la station elle-même; il compte actuellement cinquante habitations, occupées par autant de familles. Des vêtements et des outils ont été distribués à des gens à peine couverts auparavant d'un lambeau de peau ou d'écorce. En toutes circonstances, les indigènes montrent qu'ils apprécient l'avantage de posséder parmi eux des hommes dont la présence les protège et relève leur condition. Il est donc démontré, par le fait, qu'un foyer de civilisation peut s'établir et rayonner alentour, au cœur même de l'Afrique. »

Le Dr Van den Heuvel, qui a résidé pendant plus d'un an à Tabora, m'en a parlé avec enthousiasme. Il en avait la nostalgie, et en ce moment même il retourne en Afrique. Il avait appris la langue des indigènes et il en était adoré, parce qu'il soignait leurs maux et leur donnait des médicaments. La pratique de l'art de guérir est la meilleure recommandation auprès des naturels.

La station de Tabora, également fondée par l'*Association internationale*, sert principalement de dépôt. En outre, des voyageurs de deux autres nations, des Français et des Allemands, sont venus coopérer à l'œuvre de l'Association et sous ses auspices. En 1880, le capitaine Bloyet a fondé une station à Condoa, dans l'Ousagara, à cinquante lieues environ de la côte, et M^{me} Bloyet y réside avec lui.

C'est sur un terrain cédé par les indigènes que se sont élevés les bâtiments déjà entourés de plantations en pleine croissance. Plus d'un voyageur y a trouvé l'hospitalité. Quatre Allemands, le capitaine von Schœler, le D^r Bœhm, le D^r Kayser et M. Reichard, ont créé, l'an dernier (1881), une station à Kakoma, sur la route de Tabora à Karema, et, d'après les dernières nouvelles, en vertu d'une convention conclue avec la reine d'Ugunda, la station sera probablement transférée à la résidence de celle-ci, c'est-à-dire à Gunda. L'*Association internationale* a donné des fonds, — environ 80,000 francs, — à ces deux entreprises, qui toutes deux acceptent son programme.

Sur les deux cents lieues qui séparent le lac Tanganika de la côte, le voyageur rencontre aujourd'hui les stations suivantes :

1° Au point de départ, en face de Zanzibar, Bagamoyo, mission des Pères français du Saint-Esprit;

2° A cinquante lieues plus loin, la station française de Condoa (capitaine Bloyet);

3° Plus loin encore, à l'entrée de l'Ougogo, la mission anglaise de Mpwapwa;

4° Le dépôt international de Tabora;

5° La station allemande de Kakoma ou bientôt Gunda;

Enfin, 6° la station internationale de Karema.

Le voyage se fait maintenant beaucoup plus vite et plus facilement. Il avait fallu à Caméron onze mois pour atteindre le Tanganika. Le D^r Cambier, souvent arrêté, y a mis quatorze mois; les capitaines Popelin et Ramaekers, chacun cinq mois; M. Storms, qui vient d'y arriver, deux mois et huit jours, et, au retour, Cambier a regagné la côte en cinquante jours. Le climat est toujours meurtrier, parce que, dans certaines régions, il faut se coucher dans des marais et, ailleurs, boire de l'eau croupissante. Mais la sécurité, du côté des indigènes, est devenue beaucoup plus grande et les correspondances arrivent régulièrement. La grande difficulté réside toujours dans la nécessité d'employer une petite armée de porteurs. Il est bien fâcheux que l'expérience faite

avec les éléphants de l'Inde, entièrement aux frais du roi Léopold, n'ait pas réussi; car, si l'on trouvait des bêtes de somme résistant au climat, le trajet se ferait aisément en un mois.

Il est regrettable aussi qu'aucun de nos voyageurs qui ont résidé dans les stations du centre n'ait publié une relation détaillée, comme celle de Cameron ou de Stanley, d'autant plus qu'étant fixés dans le pays, ils auraient pu y consigner des observations plus complètes. Le public se serait intéressé à l'œuvre à mesure qu'il l'eût mieux connue.

II

Du côté du Congo, les expéditions se sont faites sous les auspices, non de l'*Association internationale*, mais du *Comité d'études du Haut-Congo*. M. Valbert a cru que ce Comité était une société commerciale, et son erreur s'explique, car l'existence même de cette Association était ignorée en Belgique. Le « Collaborateur » nous apprend qu'elle a été constituée, le 25 novembre 1878, au capital d'un million de francs, et que des souscripteurs belges et étrangers intervinrent dans l'acte de fondation. Mais ce que l'on sait, c'est que les dépenses de l'expédition Stanley ont dépassé, et de beaucoup, cette première mise de fonds et qu'il y a été pourvu par la générosité sans limites d'une personne qui n'a et ne peut avoir qu'un but : favoriser le progrès de la civilisation en Afrique. Le *Comité*, dit le « Collaborateur », s'inspirait de vues et poursuivait des desseins essentiellement philanthropiques et scientifiques; il se chargeait de faire des expériences, des tentatives d'exploration, mais n'entendait entreprendre aucune opération commerciale. C'est pour cela qu'il adopta le drapeau de l'*Association internationale* et qu'il s'engagea à ériger des stations, établies d'après le même type et remplissant la même mission que celles qui se fondaient dans la région orientale. Le fait est que le patron du *Comité* est l'unique personne, en Belgique, qui ne peut s'occuper de commerce.

Cette année même (mai 1882), il s'est fondé à Bruxelles une *Société générale d'exportation*, mais elle n'a pas encore porté son activité du côté du Congo. Un seul négociant belge s'est fixé dans ces parages, c'est M. Gillis, représentant une firme qui a fondé deux factoreries, l'une à Emboma, l'autre à Noki. MM. Gillis et Stanley se sont entr'aïdés à l'occasion. C'est ainsi que M. Gillis a coopéré au transport du matériel de Stanley et qu'il a pourvu à l'entretien de son matériel naval; d'autre part, en Europe, le *Comité d'études* fournit à M. Gillis des avantages équivalents.

Comme on le sait, le Congo est navigable sur une étendue de 184 kilomètres, depuis l'embouchure du fleuve jusqu'aux chutes de Yellala. A partir de ce point jusqu'au Stanley-Pool, commence une région tourmentée sur une longueur de 353 kilomètres. Le Congo la traverse en formant tantôt des cascades infranchissables, tantôt des rapides, que l'on peut remonter avec des bateaux légers et au prix de grands efforts, comme on franchit, au-dessous de Philæ, les premières chutes du Nil, qui ne sont aussi que des rapides. Les eaux du Congo supérieur, retenues par une barrière de rochers, s'épandent en une sorte de lac. C'est cette partie élargie de la rivière que l'on a nommée Etang de Stanley « Stanley-Pool ». A partir de là jusqu'aux cataractes de Mbura, le fleuve est navigable sur une étendue d'environ 1,500 kilomètres, et, par ses nombreux affluents, il ouvre tout le centre de l'Afrique.

Pour pénétrer dans ce magnifique bassin, ce qu'il fallait, c'était donc franchir les 353 kilomètres entre la chute de Yellala et Stanley-Pool. C'est ce que Stanley et le *Comité* ont accompli en deux années d'un travail énorme et au prix de très grands sacrifices. Tout d'abord, Stanley est allé chercher à Zanzibar ses anciens compagnons de voyage, auxquels il a adjoint 72 Kabindas et une cinquantaine d'indigènes du Bas-Congo engagés à la journée. Il lui fallait avant tout, comme base d'opération, une station sur la partie inférieure et navigable du fleuve. Il l'a établie à Vivi, sur la rive septentrionale, à 16 kilomètres en amont des derniers

comptoirs européens et à 11 kilomètres en aval de la chute de Yellala. L'établissement est important. Il est fondé sur un terrain concédé sous forme d'un bail perpétuel. Les indigènes, loin de se montrer hostiles, ont souvent aidé gratuitement à la construction des logements. Ceux-ci se composent de maisons pour les « engagés », de magasins, d'ateliers et d'un élégant chalet pour le chef de l'entreprise. Une petite anse, au pied de la colline où s'élève Vivi, abrite les embarcations.

La seconde station a été établie au-dessus de la cataracte d'Isangila, dont elle porte le nom, à 83 kilomètres plus haut, encore sur la rive nord. Elle s'élève au fond d'une crique sur une colline haute d'environ 50 mètres. Elle comprend aussi des demeures pour les « engagés », et de grands magasins. Entre Vivi et Isangila, une route a été construite au prix de travaux dont on peut deviner les difficultés.

Depuis Isangila jusqu'à la grande chute de Ntombo-Mataka, le fleuve, quoique entrecoupé de rapides, peut se remonter en barque. Une troisième station, celle de Manyanga, a été établie à deux kilomètres au-dessous de la cataracte, qui présente un aspect formidable. D'assez vastes terrains ont été concédés des deux côtés du fleuve par les chefs indigènes.

Depuis Stanley-Pool jusqu'à Manyanga, le fleuve se précipite en une série de rapides et de chutes qui empêchent complètement la navigation. Ici de nouveau il a fallu ouvrir une route, sur une distance d'environ 152 kilomètres. La construction en a été très difficile, car les deux rives sont entrecoupées de nombreux ravins. Quand Stanley se mit en route vers le Stanley-Pool, en juillet 1881, il rencontra, près de Manyanga, M. de Brazza, qui, dès le mois d'octobre, avait obtenu du chef indigène Makoko la concession de la rive septentrionale du lac. Stanley passa donc sur la rive méridionale, et c'est là qu'il a établi sa quatrième station, sur un terrain cédé par les chefs du pays. Il lui a donné le nom du promoteur de l'œuvre, le roi des Belges. Léopoldville a été fondée au commencement de cette année (fé-

vrier 1882) et, grâce à la faveur qu'elle a rencontrée parmi les indigènes, elle est devenue un centre de culture et de civilisation.

Au moyen d'un grand service de transport fortement organisé, l'intrépide et infatigable explorateur est parvenu à transporter, jusqu'au Stanley-Pool, toutes les pièces d'un petit steamer, *l'En-avant*, qui est prêt à porter dans tout le bassin central du grand fleuve, non le pavillon belge, mais la bannière internationale de l'*Association*. Déjà Stanley en a profité pour remonter le cours du Congo, depuis là complètement navigable, et pour créer, en mars et avril (1882), une cinquième station à Ibaka, au confluent du grand affluent venant du sud, le Quango. Le *Comité d'études* possède quatre petits bateaux à vapeur excellents. Deux, *la Belgique* et *l'Espérance*, font le service sur le bas de la rivière, entre Banana, où arrivent les navires de mer, et Vivi. *Le Royal*, très rapide, quoique construit en bois, relie Isangila à Manyanga, à travers des rapides difficiles, mais qu'on peut franchir. Enfin, à *l'En-avant* est réservée la glorieuse mission d'explorer le Haut-Congo et ses innombrables affluents, y compris le Dankaru, qui vient d'un grand lac intérieur dont les indigènes ont révélé l'existence.

Le résultat acquis est considérable. Il apporte une juste et glorieuse récompense au généreux dévouement du promoteur de l'œuvre et à la persévérance héroïque de ceux qui l'ont menée à bonne fin. Les avantages qu'on en peut espérer dépassent, et de beaucoup, ceux que l'on peut atteindre du côté du Tanganika. De ce côté-ci, on ne rencontre pas les jalousies des Arabes. Les indigènes, n'ayant pas été maltraités par les marchands d'esclaves, sont très bien disposés envers les Européens. Ils leur viennent en aide pour une rémunération modique et même parfois gratuitement. Le climat est moins funeste aux blancs. Il ne faut pas plus de dix jours de marche pour franchir les deux portages de Vivi à Isangila et de Manyanga à Léopoldville. Quand les deux tronçons de route seront convenablement rectifiés, les transports pourront s'effectuer par axe, et on pourra ainsi se passer de ces légions de porteurs qui, du côté oriental, empê-

chent d'apporter à l'intérieur ou de faire venir à la côte tout produit qui n'a pas une grande valeur relativement à son poids. Par le Congo, on pourra facilement tirer du bassin central toutes les matières utiles qu'il livrera en quantités illimitées. Comme le *Comité international* ne se réserve aucun privilège exclusif, c'est donc au profit du commerce européen tout entier, sans distinction de nationalité, qu'il a ouvert ce champ immense d'entreprises et de profits. Et, notons-le bien, ce magnifique résultat a été obtenu sans un combat et sans verser une seule goutte de sang¹.

III

Nous donnerons maintenant, en résumant des correspondances et des rapports, un aperçu de ce qu'a accompli la

¹ On a reproché à Stanley, en Angleterre surtout, d'avoir fait usage de ses armes lors de sa première descente du Congo. Accusation très injuste, car il devait atteindre la côte le plus tôt possible, sous peine de périr. Quand des barques hostiles lui barraient le passage, en lui lançant des flèches et des sagaies, que pouvait-il faire, sinon se frayer un passage de vive force? Le voyageur italien Louis d'Albertis, qui a remonté la rivière Fly, dans la Nouvelle-Guinée, s'était promis de ne pas tirer un seul coup de fusil. Et, cependant, il a dû faire feu sur les canots qui le cernaient, quand il a voulu regagner la mer. (Voir le *Tour du Monde*, 25 novembre 1882.) Les missionnaires protestants, en général assez mal disposés pour Stanley, à cause de la réputation de violence qu'on lui a faite, reconnaissent cependant qu'il a su s'attirer l'amitié des indigènes, par suite des bons rapports qu'il entretient avec eux.

La livraison de novembre des *Proceedings of the Royal Geographical Society* de Londres apporte l'analyse d'une lettre écrite par M. Comber, le chef de la mission baptiste, et datée de Ntombo (Léopoldville), sur le Congo, 4 août : « M. Comber, dit le recueil anglais, exprime chaleureusement sa reconnaissance envers Stanley, pour avoir ouvert la route vers le Stanley-Pool, par la rivière; lui et ses collègues avaient vainement tenté d'atteindre ce point par terre; ils avaient rencontré, de la part des trafiquants d'ivoire indigènes, une opposition armée et invincible... M. Comber fait les plus grands éloges de la manière dont Stanley agit avec les gens du pays; par le tact, la bienveillance et la fermeté qu'il emploie dans ses rapports avec les chefs et le peuple, il a ouvert cette grande voie d'une façon satisfaisante, sans avoir un seul conflit armé. » Voilà le langage d'un témoin oculaire, confirmé par les missionnaires catholiques.

mission baptiste anglaise, à côté de Stanley et parfois avec son concours.

Dès la fin de l'année dernière, les missionnaires anglais avaient établi sur le Congo les quatre stations suivantes : 1° Mussuca, à 33 lieues en amont, sur la rive méridionale du fleuve, leur sert de dépôt principal; 2° San Salvador, à 27 lieues de Mussuca, plus vers l'intérieur du continent; 3° Isangila, à 17 lieues de Mussuca, sur la rive nord du Congo, où ils sont arrivés par la route de Vivi, qui leur avait été ouverte par M. Stanley; 4° Manyanga, située à 34 lieues en amont de Isangila, également sur la rive nord.

Cette année-ci, ils ont remplacé la station de Isangila par celle de Baynesville, et la station de Mussuca par celle de Wanga-Wanga, à laquelle ils ont donné le nom de *Underhill*. En outre, ils ont fondé un établissement nouveau sur le Stanley-Pool, à côté de Léopoldville, et ils se proposent d'en créer un autre sur le Haut-Congo navigable, aussitôt que leur nouveau bateau à vapeur aura été lancé sur le Stanley-Pool. Voici, au sujet de ces travaux, quelques détails empruntés aux lettres des missionnaires anglais.

J'y trouve d'abord énumérés les inconvénients qui les décidèrent à quitter Isangila pour un autre endroit situé en face, sur l'autre bord du fleuve. Sur la rive nord, où se trouve Isangila, les villes sont rares et la nourriture peu abondante et chère. En outre, les porteurs indigènes sont accaparés par Stanley, qui a toutes ses stations de ce côté. Enfin, le dépôt principal des Anglais étant sur la rive méridionale, ils devaient traverser le fleuve à Vivi, et ils n'y avaient pas de bateau, car le leur était à Mussuca, en face. Leur but est donc de transporter toutes leurs stations sur la rive sud.

L'un des missionnaires, M. Comber, passa sur cette rive, pour y trouver un emplacement convenable, et, d'après ce qu'il écrit en Angleterre, il réussit au delà de ses espérances.

A une journée et demie de marche au-dessus de Isangila, il découvrit, sur la rive sud, un haut plateau, très remarquable, entouré de rochers. Il s'avance jusqu'au milieu de la rivière et forme comme un lac d'eau tranquille. Plus bas se trouvent

les rapides de Mavungata, et plus bas encore, avant de redescendre à Isangila, on rencontre les rapides de Kilolo. Il y a des alligators très nombreux aux environs de ces rapides; M. Comber en tua un de douze pieds de longueur. Les indigènes au service de la mission le mangèrent avec avidité et le déclarèrent du *bœuf excellent*. Un Belge, M. Amelot, faisant partie de l'expédition de M. Stanley, fit le croquis des rapides et le donna à M. Comber, qui l'a publié dans le numéro de novembre du *Missionary Herald*. Il n'y a pas d'endroit plus favorable à un établissement que ce plateau. Le drapeau planté sur son sommet se verra à dix lieues de distance en amont et en aval. La vue y est superbe et la fécondité du sol est prouvée par l'herbe abondante qui le couvre. Ce plateau a de deux à trois kilomètres de large sur trois kilomètres de long. Deux autres missionnaires, MM. Crudgington et Bentley, en ont déjà parlé dans le récit qu'ils ont fait de leur voyage de Bemba à Isangila. C'est là qu'est établie maintenant la nouvelle station destinée à remplacer celle d'Isangila. On lui a donné le nom de Baynesville, en l'honneur du secrétaire général de la mission du Congo, M. Baynes, qui a tant fait pour son développement.

Au retour, M. Comber reçut une large et cordiale hospitalité de MM. Richards et White, qui occupent la belle station de Banza-Mabeka. Il y était arrivé à pied, parce qu'il avait laissé son bateau à Ndike, au-dessous des rapides de Mavungata, sous la garde de quatre de ses porteurs. Ndike est l'endroit où les missionnaires de la *Livingston Inland Mission* se sont embarqués sur le fleuve, pour atteindre leur station de Bemba. MM. Richards et White fournirent à M. Comber une douzaine de porteurs, qui, joints à ses hommes, lui permirent d'atteindre facilement la station de Palabala, après avoir franchi environ 36 milles ou douze lieues. A Palabala, M. Harvey leur fit aussi le meilleur accueil. De là M. Comber se rendit à Wanga-Wanga, où les attendait le bateau de la station de Mussuca, qui y arriva en une heure.

Quelque temps après, les missionnaires revinrent pour

établir définitivement leur station sur le plateau qui leur avait paru réunir tant d'avantages. Ils désiraient acquérir régulièrement le terrain nécessaire, mais pour cela, il fallait trouver le propriétaire du lopin de terre convoité. Le chef du village voisin, situé à une demi-heure de l'endroit où est maintenant Baynesville, sembla trop effrayé par leur présence pour oser leur céder le terrain, et les nombreux indigènes qui les entouraient étaient si timides, qu'ils n'osèrent approcher des Anglais qu'après plusieurs jours de délibération.

Sauf à San-Salvador, les missionnaires n'avaient jamais rencontré d'indigènes aussi bien disposés. Ils obtinrent des vivres en abondance, en échange de couteaux et de verroteries, et les naturels écoutèrent attentivement tout ce que les blancs leur communiquaient. Fait très important à noter, c'est que Baynesville, une des principales étapes vers Stanley-Pool, se trouve sur la rive sud, et si celle-ci est acquise aux Anglais, il ne leur sera pas nécessaire de fonder des stations sur la rive nord, qui aboutit à Brazzaville.

Baynesville est admirablement située, sur un promontoire s'avancant dans la rivière. Pendant la saison des inondations, elle est séparée de la terre ferme par un étroit canal, mais en temps ordinaire, elle y est reliée par une bande de rochers. La vue sur la rivière est très étendue; il y a beaucoup de terrain arable qui n'attend que la main de l'homme pour produire avec abondance toute espèce de denrées; il s'y trouve également du bois en grande quantité qui peut servir à la construction des habitations et des magasins.

La station de Mussuca a été remplacée, ainsi que je l'ai noté déjà, par celle de Wanga-Wanga, située dix milles plus haut, sur la rivière. Elle a été fondée par M. Crudgington, qui en a acquis le terrain des chefs des environs. L'endroit était appelé Tunduwa. Il est situé entre Wanga-Wanga et la pointe de Tunduno, en face d'un coude du fleuve que les tourbillons effroyables qui s'y produisent ont fait nommer par les Européens *Bocca di Inferno* « la Bouche de l'Enfer ». Ce n'est pas sans regret que M. Crudgington quitta

Mussuca, où il venait de construire une grande habitation, avec une véranda tout autour pour se garantir du soleil. Il a fallu démonter cette construction et la reporter à la nouvelle station, ce qui a occasionné des retards et des dépenses.

M. Crudgington a changé le nom de la station de Wanga-Wanga en *Underhill*, à cause de sa situation au pied des collines. Il décrit en termes enthousiastes la beauté du site, les rochers couronnés d'une verdure luxuriante et l'aspect enchanteur du fleuve, semblable à un lac. Les noms des stations anglaises actuellement achevées, non compris celle de Stanley-Pool, sont donc les suivants : San Salvador, Wanga-Wanga ou Underhill, Baynesville et Manyanga, toutes sur la rive sud, sauf la dernière.

Pour se rendre de la nouvelle station de Wanga-Wanga ou Underhill à Baynesville, il faut, par terre, cinq jours, ce qui équivaut au temps nécessaire auparavant pour aller à Isangila par Vivi, et alors il fallait traverser le fleuve.

Les indigènes des environs de Baynesville sont très favorablement disposés. Déjà les missionnaires en emploient une soixantaine comme porteurs. Ils semblent plus doux et moins querelleurs que ceux de Manyanga ; mais cependant ils sont ombrageux et il faut les ménager pour s'en faire obéir. On pourra les amener peu à peu à accomplir un travail régulier.

La station au-dessus de Baynesville, celle de Manyanga, est occupée actuellement par M. Bentley. Celui-ci donne des secours à une douzaine d'indigènes engagés, dont plusieurs sont convertis d'ulcères. Il passe trois heures, chaque matin, à bander leurs plaies. Mais il est assez difficile de se procurer des subsistances. La nourriture principale se compose d'une espèce de pudding de *cassava*, mais les gens des environs ne veulent pas en porter à la mission en quantité suffisante, de sorte que chacun des « engagés » va tous les huit jours au marché, à six kilomètres de là, et rapporte du pudding pour toute la semaine. Tout est fort cher à Manyanga, ainsi qu'à Stanley-Pool, et les sauvages refusent de céder leurs chèvres et leur volaille, parce que les

Européens ne veulent pas les leur payer le double ou le triple de ce que ces objets valent à San-Salvador, Isangila et Mussuca.

Généralement, plus on avance vers le centre de l'Afrique, plus les denrées deviennent bon marché, vu que les perles et les étoffes augmentent de valeur. Ici, c'est tout le contraire, et les étoffes ne sont pas appréciées. Il est probable, d'après M. Comber, que la présence de M. Stanley, avec ses deux cents hommes de Zanzibar, explique la rareté et la cherté des vivres et la peine que l'on a à se les procurer. Cependant la situation s'améliorait dans les derniers temps, et une vingtaine de femmes indigènes descendaient journellement à la mission, vendant des noix et de singuliers amalgames contenus dans des pots, que les « engagés » aiment beaucoup et qui suppléent au pudding. M. Bentley, ayant fait une bonne provision de vivres, est parvenu à faire descendre les prix en refusant constamment les offres qu'on lui faisait. Ainsi s'appliquait, là aussi, la loi générale de l'offre et de la demande. Les choux, salades, navets et autres légumes qu'il a semés dans son jardin croissent à vue d'œil; et tous les matins chacune de ses chèvres laitières lui donne une pinte de lait, et ses poules, beaucoup d'œufs. M. Bentley note un trait curieux du caractère des naturels. On pourrait croire que les soins accordés aux malheureux et la guérison rapide de leurs ulcères auraient provoqué leur étonnement et leur gratitude, mais ils ne témoignent aucune reconnaissance pour leurs bienfaiteurs, bien que leur tempérament soit expansif en d'autres circonstances. L'exercice de la médecine est cependant une des œuvres les plus importantes de la mission de Manyanga, car les enfants mal soignés sont souvent atteints de plaies infectes, que l'iode et la potasse ferment rapidement, et une fois guéris, ils restent auprès des missionnaires. Ils sont très difficiles à instruire et à éduquer. Ils n'ont aucun respect pour les blancs; ils volent et mentent à l'occasion; et jamais un jeune indigène de Manyanga ne se rend à l'appel qu'on lui adresse qu'après avoir été appelé dix ou vingt fois. Ils diffèrent en cela des

naturels de Makuta et de Mussuca. La paresse est le vice invétéré de ces peuplades ; aussi ne leur fait-on exécuter que les travaux les plus faciles, et le matin seulement. L'après-midi, on leur donne des leçons et, le soir, on leur apprend à chanter des chants religieux.

On ne lira pas sans intérêt les détails de l'expédition qui a abouti à l'établissement d'une nouvelle station, à l'ombre de celle que M. Stanley a nommée Léopoldville.

M. Comber, suivant le conseil de Stanley, partit de Manyanga avec 40 hommes de Zanzibar et 10 « engagés » de leur mission. Ils s'avancèrent sur la rive nord du fleuve jusqu'aux rapides de Inkisi, où ils traversèrent l'eau dans les canots des naturels. Arrivés sur la rive sud, ils passèrent par les tribus des Bassessa jusqu'à Ntamo.

Voici quelques extraits d'une lettre que M. Comber écrivit au *Missionary Herald*, lequel l'a publiée en novembre 1882 : « Au retour, nous restâmes seulement cinq jours en chemin. Partout les indigènes se montrèrent bien disposés, sauf peut-être vers Zinga, où ils voulurent s'opposer à notre passage. Nous sommes grandement redevables à la persévérance de M. Stanley, qui a ouvert, par ses voyages et ses travaux, un accès facile au Stanley-Pool. 80 à 100 des hommes de Zanzibar de M. Stanley font constamment le trajet entre Manyanga et Stanley-Pool. Ils ont des amis dans presque tous les villages qu'ils traversent, et contribuent beaucoup à calmer les mauvaises dispositions des naturels. Notre dialecte congo a suffi pour nous faire entendre chez presque tous ces naturels, même à Ntambo. Il y a peu de différence entre le congo, le bassendi, le babwende, le bassessa et le bawumba ; c'est seulement parmi les Batekes que la langue parlée à San-Salvador devient insuffisante.

« A cinq lieues du Stanley-Pool, nous rencontrâmes un peuple, les Bawumba, de manières extrêmement douces et des plus accueillants. Après avoir marché pendant sept jours, nous atteignîmes le village de Ngoma. Le chef vint examiner notre tente et nos couvertures avec la plus grande curiosité. Il se familiarisa très vite avec nous, mais ne

demanda rien. Mes jeunes porteurs le trouvèrent même très indiscret quand il étendit son corps couvert d'ocre rouge sur mon lit, et qu'il se couvrit jusque par-dessus la tête avec ma couverture, la trouvant très agréable et très chaude. Quant à moi, cela m'amusa beaucoup, loin de me déplaire, car notre intérêt est de leur inspirer toute confiance. Il revint vers le soir avec sa femme et ses deux enfants, qui rampèrent et s'établirent dans la tente. Nous leur parlâmes deux heures durant de l'Angleterre, de notre station à San-Salvador, de notre but en pénétrant chez eux et du grand Dieu (Nzambi) dont nous venions les entretenir.

« Le jour suivant, nous arrivâmes au Stanley-Pool, où nous fûmes reçus avec beaucoup d'égards par M. Braconnier et cinq autres messieurs laissés par Stanley pour prendre soin de l'expédition belge. La vue de la station belge est très belle vers le haut de la rivière; celle-ci s'étend ici calme et large comme un grand lac, avant de se précipiter en cataractes qui la rendent si dangereuse plus bas. Léopoldville — c'est le nom de l'établissement belge — est situé juste au-dessus des rapides de Ntamo, sur le seul terrain élevé du district. Grâce à l'obligeance de MM. Stanley et Braconnier, on a cédé à la Société missionnaire baptiste un hectare du terrain tenu en location du chef bawumba, et j'ai signé, ainsi que M. Braconnier, un contrat provisoire qui devra être ratifié par le Comité d'études du haut Congo de Bruxelles et par la Société missionnaire baptiste.

« Notre premier soin, en arrivant à Stanley-Pool, fut de faire visite au grand chef Nga-Liema, dans sa résidence Kintamo, à cinq milles de Léopoldville, et de lui expliquer notre désir d'instruire ses sujets et de savoir comment il nous recevrait lui-même. Le chef et tous ses sujets sont des Batekes complètement sauvages. Ils ont un aspect féroce et brutal; avec leurs sourcils rasés, leurs cils arrachés et des cercles d'ocre rouge et jaune entourant leurs yeux, ils constituent un type de la race africaine tout nouveau pour moi. Nous fûmes obligés de faire un beau cadeau d'étoffe à Nga-Liema. Ayant satisfait à ses demandes, il devint plus

traitable et sembla même fort intéressé par ce que nous avions à lui dire. Il parut heureux de notre arrivée, surtout lorsqu'il apprit que nous pratiquions l'art de guérir. Ici, comme dans nos autres stations, cette branche de notre mission est la plus importante pour le moment. Nous partîmes peu après, en laissant un homme à Stanley-Pool, pour déblayer notre terrain, de sorte que notre station là-bas est enfin en voie de formation. Nous pourrions même bientôt établir un nouvel établissement plus vers l'intérieur, à Nyansi, au-dessus de Ibari-Khutu, dès que nous aurons lancé notre nouveau steamer, *la Paix*, qui a pu être construit grâce à l'argent (30,000 francs) voté au dernier meeting de Hope-Hall. »

Je ne crois pas inutile de donner quelques détails précis sur ce charmant petit navire, parce qu'il peut servir de type pour nos explorateurs. Ce navire, de 70 pieds de long et de 11 1/2 pieds de large, jauge moins d'un pied d'eau, c'est-à-dire qu'il pourra passer partout où il y aura un pied de profondeur. La quille n'a que quelques centimètres de plus que les côtés. Il fait quatre lieues à l'heure et peut marcher plus vite si c'est nécessaire. En tout cas, il avance beaucoup plus rapidement que les canots qui pourraient lui donner la chasse. La coque et la machine pèsent 6 tonnes; mais, si l'on ajoute le poids des cabines, des agrès, etc., le poids total est de beaucoup supérieur. Le navire est divisé en sept compartiments distincts et étanches; un trou fait dans n'importe quelle partie du fond pourrait même admettre l'eau sans aucun danger pour le bâtiment. Il est construit en acier Bessemer et couvert de zinc pour le garantir de la rouille. Ces plaques de zinc, étant d'un grain très tendre, sont résistantes et se plieraient simplement sous un choc qui briserait des plaques plus dures.

Le bâtiment est mù par deux hélices de six pouces de diamètre. On a eu recours à une méthode très ingénieuse pour avoir une hélice assez grande et pour ne pas perdre une partie de la force, ce qui aurait lieu autrement; car, le navire ne calant qu'un pied, la moitié des hélices tournerait dans

l'air, sans effet utile. On a pratiqué deux tunnels de chaque côté de la ligne centrale. Ces tunnels commencent vers le milieu du navire et montent en pente douce jusqu'à cinq pouces au-dessus du niveau ordinaire de l'eau. Ils descendent ensuite et rejoignent l'eau à la poupe, au bout du navire. Les hélices sont placées à l'endroit où les tunnels sont le plus élevés et ont, par conséquent, cinq pouces de leur diamètre au-dessus du niveau de l'eau. Mais, dès que les hélices commencent à tourner, l'air est chassé des tunnels et, par le principe du siphon, les tunnels se remplissent d'eau et les hélices sont complètement immergées. Dans le cas où une des hélices serait endommagée, un « trou d'homme » peut être ouvert au-dessus du tunnel et l'hélice nettoyée sans que l'autre cesse son travail.

Actuellement, les missionnaires anglais n'ont sur le Congo que le *Plymouth*, embarcation qui est, disent-ils, très inférieure à celle de M. Stanley. Construit, je crois, en Belgique par la Société Cockerill, le *Royal* peut braver impunément les chocs sur les innombrables rochers qui obstruent le fleuve, parce que l'acier dont il est fait est très tendre. Quand les rapides deviennent par trop dangereux et que seize rameurs ne parviennent pas à les remonter, deux des porteurs gagnent la rive à la nage en tenant des cordes dans leurs dents et les attachent à des arbres ou à des rochers. On hèle le bateau aussi haut que possible. Puis on se met à l'ancre jusqu'à ce que les cordes soient attachées plus haut encore ; ainsi de suite jusqu'à ce que les rapides soient franchis. On peut ainsi remonter une partie des escaliers que forme le Congo ; mais d'autres chutes formidables rompent la navigation et nécessitent des portages. Le Père Angouard, de la congrégation catholique du Saint-Esprit, a reçu de Stanley l'accueil le plus empressé et une assistance efficace, et il lui exprima ainsi qu'à ses coopérateurs la plus vive reconnaissance.

Les missionnaires publient un très joli dessin représentant leur bateau le *Plymouth*, hissé a grand renfort de câbles à la remonte des rapides. Ce croquis leur a été remis par

L. Amelot, qui fait partie de l'expédition Stanley. Ils se louent extrêmement des excellentes relations qu'il sont eues avec lui et avec le lieutenant Braconnier.

Les rapports et les lettres que j'analyse contiennent aussi un fait d'une extrême importance pour l'avenir des stations dans ces parages. Les Anglais qui y sont établis, MM. Bentley, Comber, Hartland, Dixon et Weeks, jouissent tous d'une santé excellente. Aucun d'eux n'a été atteint de la fièvre. On peut donc en conclure que le pays est beaucoup moins malsain que la région orientale entre la côte et le Tanganika.

IV

Je ne puis terminer cette rapide esquisse sans dire un mot de l'incident Stanley-Brazza. Certes, en Belgique, nul ne refusera à M. de Brazza le mérite d'avoir fait d'importantes découvertes, et son nom sera gravé par l'histoire à côté de celui de Stanley ; mais on peut se demander, avec certains journaux français, si, en cessant de mettre son énergie et son habileté au service de l'*Association internationale*, il a fait ce qu'il y a de plus utile pour la civilisation et même pour son pays. Si la France parvient à étendre son influence dans l'Afrique centrale, la Belgique ne pourra que s'en féliciter, car sa prospérité économique dépend beaucoup de celle de sa puissante voisine, et c'est d'elle qu'elle reçoit — ceci est encore un fait indéniable — la plus grande partie de sa nourriture intellectuelle. Aucune apparence de rivalité n'est ici possible, car la Belgique n'a pas déployé son drapeau en Afrique, et l'*Association* aussi bien que le *Comité du Congo* sont des entreprises particulières d'un caractère international. Quoiqu'on ait dit le contraire à Paris, la Belgique ne songe nullement à fonder des colonies aux bords du Congo¹. C'est un luxe qu'elle ne peut se permettre. L'exemple de la Hollande est bien fait

¹ Je crois avoir résumé sur ce point l'opinion de la grande majorité de mes concitoyens dans le chapitre de mon volume récemment publié : *Éléments d'économie politique*, chapitre « Colonies ».

pour calmer les plus enthousiastes ; car la possession de la plus belle colonie du monde après l'Inde, cet empire que l'on peut appeler les Indes néerlandaises, aboutit depuis quelques années à des déficits annuels et, par conséquent, à des emprunts et à des impôts. Nous pouvons donc apprécier l'incident Stanley-Brazza avec la plus complète impartialité. J'applaudis, pour ma part, chaque fois qu'un État civilisé étend son action sur des contrées encore livrées à la barbarie ; mais n'aurait-il pas mieux valu, et pour le progrès de la civilisation, et dans l'intérêt de la France elle-même, que M. de Brazza eût arboré à Brazzaville le drapeau international de l'*Association*, dont il avait été l'un des plus illustres pionniers, plutôt que celui de son pays ? Si les explorateurs des autres nations imitent l'exemple de M. de Brazza, nous aurons bientôt sur les bords du Congo des territoires anglais, allemands, portugais, italiens et autrichiens, avec leurs frontières, leurs forts, leurs canons, leurs soldats, leurs rivalités et, peut-être un jour, leurs hostilités. N'est-ce pas trop déjà de voir nos fleuves d'Europe hérissés partout, des deux côtés, d'armements formidables ? Faut-il reproduire cette situation lamentable jusqu'au milieu de l'Afrique ? N'aurait-il pas mieux valu, comme l'ont voulu les promoteurs de l'*Association* et du *Comité*, fusionner les forces de ces nationalités diverses en une œuvre internationale et humanitaire travaillant au profit de tous.

Le rapport présenté à la Chambre française pour appuyer la ratification de la convention Brazza-Makoko, affirme que la France a seulement l'intention de créer dans ces parages « des stations scientifiques, hospitalières et commerciales », et qu'elle entend y « assurer au commerce de toutes les nations la même liberté, les mêmes avantages qu'au commerce français ». Comme tel est exactement le but de l'*Association internationale*, formulé dans les termes mêmes dont s'est servi le rapport de M. Rouvier, on ne voit pas bien pourquoi M. de Brazza a voulu transformer cette grande entreprise de l'ouverture de l'Afrique centrale par les efforts unis de tous les peuples, en une série de prises

de possession exclusives et rivales. Je salue avec respect le drapeau de la France arboré aux bords du Stanley-Pool, mais je crains de voir bientôt s'élever, en face, des pavillons rivaux. J'aurais préféré, je l'avoue, que Brazza et Stanley n'eussent eu qu'une même bannière, celle de l'*Association internationale*, qui, en fait, est celle de la civilisation, sans distinction de race ou de nationalité. En tout cas, le *Comité international* continuera son œuvre; mais un appel devrait être adressé à tous les États et, en premier lieu à la France, pour lui venir en aide, par un moyen qui profiterait à tous et surtout à la nouvelle colonie de Brazzaville. La route la plus courte, pour atteindre le Haut-Congo, est évidemment celle du fleuve lui-même. Mais, ainsi qu'on l'a vu, les chutes et les rapides nécessitent des transports par terre, sur une distance d'environ 250 kilomètres, auxquels il faudrait ajouter une centaine de kilomètres si l'on voulait se dispenser de la navigation possible, mais périlleuse, entre Isangila et Manyanga. Il faudrait sur cette étendue construire un chemin de fer. Aucun État isolé ni aucune société privée ne se chargeront de ce travail difficile d'ici à quelque temps. Mais, comme il s'agit, pour le monde civilisé, d'un grand intérêt humanitaire et économique, pourquoi chaque État ne pourrait-il pas accorder une garantie d'intérêt proportionnée à sa richesse ou à son budget et à son commerce extérieur combinés? Ce serait une charge annuelle de 3 ou 4 millions, pour les plus imposés. Les précédents ne manquent point : l'Angleterre et la France se sont entendues pour garantir des emprunts grecs et des emprunts turcs, et, en ce moment même, une commission internationale s'occupe de régler et d'améliorer la navigation du Danube. Il faut tout simplement appliquer le même principe au Congo. Ces garanties, accordées à une société de construction et d'exploitation, seraient représentées par des parts de fondateur, qui, réparties au prorata, entre chaque État, leur apporteraient un dividende quand la compagnie aurait touché 5 p. c.

Cette entente des pays civilisés pour entreprendre, à frais communs, un grand travail d'intérêt général, dont profiterait

le genre humain tout entier, ne serait-elle pas une magnifique manifestation du principe de la solidarité des peuples, qui devient chaque jour plus réelle ? Les races les plus déshéritées en profiteraient par la suppression de l'esclavage, de la traite et des guerres d'extermination qu'elles provoquent, et les nations les plus avancées, par l'accroissement de leur commerce et par l'ouverture de nouveaux débouchés.

Ce serait, certes, un spectacle consolant de voir les États, que divisent encore trop souvent des préjugés, des jalousies, des appréhensions ou des rivalités militaires, se donner la main pour travailler ainsi en commun au bien et au progrès de l'humanité.

ÉMILE DE LAVELBYE.
