

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Band: [8] (1905)
Heft: 27

Artikel: Au pays de l'Ivoire
Autor: Gouzy, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-255333>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

time; M. Jean Guillemin, premier secrétaire d'ambassade, chef-adjoint du cabinet du ministre des Affaires étrangères; le lieutenant-colonel Chabaud, de la maison militaire du Président de la République et le capitaine des Vallières, officier d'ordonnance du général de Lacroix. Les représentants du gouvernement de la République étaient accompagnés du colonel von Hugo, attaché militaire à l'ambassade d'Allemagne.

Le général de Lacroix est un des officiers les plus estimés de l'armée française. Il commande actuellement le 14^e corps et exerce le gouvernement militaire de Lyon. Sa puissance de travail et sa haute courtoisie l'ont classé au tout premier rang. Le général de Lacroix est commandeur de la Légion d'honneur.

M. François Arago est ministre plénipotentiaire et député des Alpes-Maritimes. Entré de bonne heure dans la diplo-

matie, il fut d'abord attaché à l'ambassade de Berne que dirigeait son père, M. Emmanuel Arago. Chef du service des sections étrangères à l'Exposition de 1900, il a été, depuis, chargé de plusieurs missions importantes.

Le contre-amiral de Marolles, né le 3 mai 1851, était encore capitaine de vaisseau lorsqu'il prit part, en 1900, à l'expédition de Chine. Il fit partie du détachement Seymour, qui avait reçu la tâche de délivrer les légations.

Les représentants français furent, durant les fêtes à Berlin, l'objet d'attentions particulières absolument exclusives.

Arrivée à Berlin à un moment où les relations entre les deux pays étaient assez tendues pour justifier certaines alarmes, la mission s'en est retournée heureuse et tranquille, avec l'assurance que des relations normales sont désormais rétablies entre la France et l'Allemagne.

G.

AU PAYS DE L'IVOIRE (SUITE)

(Reproduction interdite)

Vue du fleuve, Boma, la capitale de l'Etat indépendant, est une petite ville coloniale fort coquette. Cachée dans la verdure, elle a le charme caractéristique de ces petites cités africaines qu'il vaut mieux contempler de loin, si l'on veut garder ses illusions. Boma-Rive, la ville basse, est le centre des affaires. On y trouve des factoreries, des cafés à l'europpéenne, d'innombrables boutiques de toute sorte. Pour mon malheur, j'y trouvai un hôtel qui me laissa d'entomologiques souvenirs.

Passablement d'animation dans les rues, sauf de dix heures du matin à quatre heures après midi, où la chaleur retient chacun chez soi. Les Européens, fonctionnaires ou factoriens, en habits d'une blancheur irréprochable, coudoient de plantureuses négresses, vêtues d'étoffes aux couleurs les plus vives. Il y a parmi ces dames nombre d'étrangères qui sont venues chercher fortune sur les bords du Congo. Les „mamas Dahomey”, anciennes amazones de Behanzin, sont particulièrement nombreuses. Des boys, portant sur leur tête une bouteille ou un pain, des médis arborant col et manchettes, discutent violemment en mauvais portugais (de traite) cependant que des soldats de l'Etat, le fez crânement penché sur l'oreille, vont prendre la garde. Tout cela ferait un tableau d'un vif coloris.

Boma serait, somme toute, un assez agréable séjour, si son climat n'était sujet à de brusques et funestes variations. Il y a parfois récrudescence de miasmes palludéens et les blancs meurent comme des mouches. En 1896 précisément, on enterra en un mois (novembre) 11 blancs, nombre respectable assurément, si l'on ajoute que Boma comptait à cette époque environ 150 habitants européens. D'autres fois la fièvre reste bénigne et il se passe quelques mois sans décès. Du reste il convient de remarquer que la moyenne de la mortalité est forte à Boma parce que les blancs „descendant” malades du Haut-Congo et que l'on rembarque pour l'Europe, y meurent souvent en attendant le steamer qui doit les rapatrier. Sinistre bienvenue aux nouveaux arrivants que ces visages creusés, livides et anxieux, voulant „rentrer” à tout prix! D'aucuns dorment dans le petit cimetière de Boma, les profondeurs de l'Atlantique ont recueilli les autres, décédés au cours du voyage de retour.

Le 3 décembre je quittais Boma pour me rendre à Matadi, où l'un des petits steamers de l'Etat vous transporte en un jour. Les eaux tourmentées du fleuve, resserrées entre de hautes rives dénudées, grondent furieusement. De nombreux remous, des tourbillons d'une violence inouïe, comme celui du „Chaudron d'enfer” rendent la navigation dangereuse.

Il fait à Matadi une chaleur torride, ce qui n'empêche pas le climat d'y être passable. Sauf la célèbre „Maladie du sommeil, qui règne à l'état endémique dans les bureaux de l'administration, les épidémies sont rares. Port de transit, Matadi est tête de ligne du chemin de fer du Stanley-Pool, achevé en 1898 et grâce auquel Léopoldville, chef-lieu du Moyen-Congo, entend le sifflet des locomotives se mêler au grondement des cataractes de Yellala. On a parlé bien souvent des difficultés énormes auxquelles se heurta la construction de ce railway, je n'y reviendrai donc pas ici.

En décembre 1896, on pouvait faire en chemin de fer un trajet d'un jour, Matadi-Tumba. Mais à cette époque l'organisation de la ligne laissait encore passablement à désirer. Les wagons n'étant pas des plus commodes, on se logeait où on trouvait place et l'on juchait ses bagages où l'on pouvait. Partis à 6 heures du matin de Matadi, nous n'arrivâmes à Tumba qu'à près 11 heures du soir. Notre voyage à travers monts et brousse offrit peu d'intérêt sauf trois bons petits déraillements lesquels nous causèrent seulement l'inconvénient de griller au soleil, tandis qu'on remettait les choses en ordre. Nous y gagnâmes une absinthe, offerte par le chef de gare d'une des stations voisines de nos mésaventures. Les moricauds faisant fonction de chef de train, serre-frein et mécanicien étaient si habitués à ces petits inconvénients qu'en moins d'une heure — en moyenne — la locomotive dérailée était prête à reprendre sa marche aventureuse. Pour rattrapper le temps perdu, on se lançait à fond de train, quitte à échouer contre un talus quelques kilomètres plus loin. Dans les wagons et malgré les claire-voies, la chaleur était extrême. Heureusement, vers le soir, une tornade éclata et nous fûmes non seulement rafraîchis, mais encore abondamment arrosés, la Compagnie ayant remis à plus tard le soin de poser des vitres aux fenêtres de ces voitures primitives.

(A suivre.)

René GOUZY.

L'agriculture en juillet.

Travaux aux champs. — Continuer les binages nécessaires aux plantes sarclées.

Semer les mélanges de plantes fourragères hâtives destinées à être données en vert, fin de l'été et en automne.

Opérer la moisson des céréales, seigle, avoine d'hiver, froment, puis orge et avoine de printemps.

Mettre le blé en moyette contre la pluie.

Déchaumer aussitôt après la récolte. Fin de mois, couper féverolles d'hiver, vesce d'hiver, pavots et fourrages hâtifs. Couper le lin quand les feuilles jaunissent.

Prairies. — Continuer les irrigations des prairies naturelles.

Dans le Midi, on commence les deuxièmes coupes.

Vigne. — Deuxième binage. Relevage et attachage des