

# Isidore Longfils

Le journal de bord d'un citoyen nivellois à la découverte du Congo en  
1901-1902

## Quelques dates importantes

**1875** : Léopold II pense pour la première fois de façon précise à l'Afrique.

**14 septembre 1876** : Léopold II fonde « L'Association Internationale Africaine ».

**15 octobre 1877** : la première mission belge part en Afrique.

**25 novembre 1878** : Léopold II fonde « Le Comité d'Études du Haut Congo ».

**12 août 1879** : le lieutenant Cambier fonde le premier poste belge d'Afrique.

**22 avril 1884** : sensible au caractère humanitaire de Léopold II, les USA reconnaissent officiellement les droits de souveraineté de l'Association Internationale du Congo. Cette société, qui n'a d'internationale que le nom, représente en fait une seule personne : Léopold II. La France suivra cet exemple, puis l'Angleterre, et enfin la Belgique le 23 février 1885.

**15 février 1885** : Léopold II est consacré souverain de l'État Indépendant du Congo par l'acte général de la conférence de Berlin.

**28 avril 1885** : les Chambres du Gouvernement belge déclarent que « S.M. Léopold II, roi des Belges, est autorisé à être le chef de l'État fondé en Afrique par l'Association Internationale du Congo ».

**26 août 1888** : les premiers missionnaires de Scheut débarquent dans le Bas Congo.

**Entre 1890 et 1898** : construction de la ligne de chemin de fer Matadi – Léopoldville sous la direction du major Theys. Les travaux furent gigantesques. 99 ponts métalliques, 1.250 aqueducs d'acier, 3 millions de m<sup>3</sup> de terrassements, 60.000 m<sup>3</sup> de maçonnerie et... des centaines de morts. Stanley avait déclaré : « Sans chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny ». Il aurait pu dire un franc belge ! Léopold II venait de remporter une grande victoire.

# Récit d'Isidore Longfils

## **Jeudi 10 octobre 1901**

Départ d'Anvers à midi. Temps calme, assez beau, un peu de vent nord-ouest. Première escale à la « Pipe de Tabac »<sup>1</sup>, où l'on charge la poudre et la dynamite en destination du Congo. À trois heures, un homme occupé à charger le navire tombe à l'eau, mais il fut vite retiré. Il en fut quitte pour un bain froid et un procès-verbal pour... ivresse. On se remet en route pour Flessingue. Après avoir pris un pilote, on repart aussitôt.

La première nuit à bord s'est très bien passée. Après le souper qui eut lieu vers huit heures, on nous servit le thé traditionnel, puis une conversation s'engagea entre camarades de table. Nous nous trouvons à quatorze à chaque table. Nous sommes soixante-quatre passagers en 2<sup>e</sup> classe.

Nous remontâmes sur le pont, vers neuf heures et demie. La mer était assez agitée ; le balancement du navire nous rendait un peu malade, chose d'ailleurs qui s'est vite dissipée, car mes compagnons de voyage et moi avons passé une bonne nuit.

## **Vendredi 11 octobre**

Le lever s'est effectué à trois heures et demie. On se lave, on s'habille, tout en causant et badinant, et on monte alors sur le pont. La mer est très calme. Le navire, comme un automate, poursuit sa course pendant que le capitaine donne des ordres au lieutenant qui les transmet à l'équipe de marins de service. Ceux-ci exécutent les ordres avec une discipline remarquable.

Rien de plus curieux que de voir travailler ces matelots. Tantôt juchés tout en haut du mât, tantôt perchés sur un câble, ils font des exercices et des rétablissements à faire mourir de jalousie nos meilleurs professeurs de gymnastique.

Et puis, les matelots ont des expressions si drolatiques – parlant l'argot de leur profession – que tous les passagers éclatent de rire.

À six heures et demie, nous passons à proximité de l'escadre anglaise du Nord.

Cette escadre est composée d'une quinzaine de navires cuirassés qui nous saluent au passage. Ce salut consiste à lever et à abaisser le drapeau qui indique la nationalité du navire.

La mer s'étend à perte de vue, de tous côtés on ne voit que l'immensité des eaux. Devant cet imposant tableau, le cœur se serre en songeant au pays natal. On revoit comme dans un mirage Nivelles et ses belles promenades, la flèche de la collégiale et Jean-Jean pimpant et guilleret. On pense aussi à ses parents, à ses amis, à ses connaissances. Mais haut-le-cœur ! Quand on a entrepris quelque chose, il faut aller jusqu'au bout.

---

<sup>1</sup> A cette époque-là, la distance se comptait parfois en « pipes ». L'escale dite « La Pipe de Tabac » s'appelait plus précisément « Pijptabak » ou « Pijtoebak ». Elle était située à une distance, par rapport à la cathédrale, correspondant au temps nécessaire permettant de bourrer une dernière pipe. Cet endroit servit, paraît-il, de quarantaine pour les navire (renseignements reçus de Monsieur Cantilon de Bruxelles, pharmacien inspecteur honoraire des services médicaux du Congo belge).

La matinée est un peu froide. Le temps est couvert. De temps en temps, on voit passer un navire à voiles ou un bateau de pêche.

La cuisine du navire est très bien faite. Nous avons des vivres en quantité suffisante. Comme complément, une bouteille de vin ou deux bouteilles de bière.

Depuis un moment, nous apercevons les côtes d'Angleterre. Nous en sommes à une grande distance.

À huit heures, premier déjeuner.

Nous approchons de plus en plus des côtes. Déjà, nous pouvons remarquer des rochers, assez élevés du reste, et de loin paraissant avoir été sciés à la main. Après un massif de roc, voilà des mamelons, les uns boisés, les autres complètement stériles.

La mer étant très calme et le temps s'éclaircissant un peu, on distingue parfaitement Southampton, où nous devons faire escale.

À une heure, après avoir dépassé les forts de la baie, nous entrons dans le port. On arbore les drapeaux de toutes les nationalités. Après notre entrée, les forts signalent à la ville le pays auquel appartient notre navire.

Un spectacle grandiose se présente alors à nos regards. D'un côté l'Angleterre dans sa splendeur maritime, de l'autre l'île de Wight.

Le pays est généralement plat mais boisé. Les eaux anglaises sont sillonnées de grands transports marchands de tous les pays. Sur le littoral se trouve une caserne, magnifique construction. Plus loin, de grandes et belles propriétés.

Après avoir pris des passagers anglais, nous quittons le port de Southampton. Il est quatre heures et demie.

Le navire est maintenant en plein océan Atlantique. Les vagues, devenues plus fortes, soulèvent le bâtiment et le font balancer comme une vraie coquille de noix.

Il est neuf heures. Nous allons nous coucher espérant une nuit aussi bonne que la première.

### **Samedi 12 octobre**

Réveillés à cinq heures, nous procédons aux ablutions habituelles et nous montons sur le pont. Notre navire est comme perdu sur la grande nappe d'eau qui s'étend de tous côtés. Pourtant, on se rapproche des côtes françaises, mais le vent étant très violent et le temps gris, nous ne distinguons rien encore. Mais nous approchons. Voilà Brest, la cité de Jean Bart ; ses falaises, les rochers des environs.

Au déjeuner, bon nombre de passagers ne mangent pas. Nous sommes malades, incommodés par le mal de mer. Nous nous sommes couchés toute la matinée et cela a été fini. Après-midi, l'eau est redevenue tranquille, mais le soir, les vagues se remettent de la partie en balançant le navire, ce qui d'ailleurs ne nous empêche pas de dormir jusqu'au matin.

### **Dimanche 13 octobre**

Rien de particulier à signaler. La mer reste au même point que la veille. De temps en temps, nous apercevons des marsouins, poissons d'environ un mètre et demi de longueur, qui sautent quelquefois jusqu'à deux mètres au-dessus de l'eau. Ils se trouvent quelques fois sept à huit de même espèce ensemble.

À dix heures, nous assistons à une messe basse célébrée par le R.P. Van de Plas. À ce moment, les vagues sont très fortes et mettent par moments le bateau à quatre ou cinq mètres du niveau ordinaire de la mer.

À trois heures, nous apercevons de nouveau les côtes : ce sont celles d'Espagne. Nous doublons le Finistère, nous passons à une assez grande distance. Il nous est impossible de rien décrire sur ce que nous voyons.

Pendant la nuit, les vagues sont horriblement fortes. Sur le navire, on doit tout attacher. Ceux qui veulent traverser le pont sont obligés de se tenir. On dirait des hommes ivres.

Pendant plusieurs jours, nous allons jouir d'un beau spectacle le soir. Ce que les marins appellent la mer phosphorescente. Quand on est à l'arrière du bateau, on voit une suite de lignes de feu qui se succèdent assez rapidement, par intervalles. On se croirait en temps d'orage.

### **Lundi 14 octobre**

La mer est au même état que pendant la nuit. Le temps par contre est superbe. Le soleil est déjà assez chaud, la nuit est bonne.

### **Mardi 15 octobre**

Journée splendide. La mer est très calme. Nous espérons arriver mercredi 16, vers le soir, à Ténériffe aux îles Canaries.

### **Mercredi 16 octobre**

La nuit a été très bonne. Nous avons doublé l'île de Madère.

À midi, nous apercevons les îles Canaries. Le bulletin du journal nous renseigne 48 milles de distance de Ténériffe. À trois heures, nous apercevons le pic du rocher qui surplombe l'Océan et qui se trouve à une altitude de 3.800 mètres.

Nous longeons les côtes des îles. Nous arrivons à sept heures du soir en face du débarcadère. Après avoir rempli les conditions requises par les autorités maritimes, les barques accostent le navire et prennent les passagers qui désirent atterrir.

Nous sommes en rade, à une quinzaine de minutes du port. À force de rames, nous arrivons à l'estacade et nous débarquons au nombre de 23. Le marin qui dirigeait l'embarcation, connaissant le français, nous sert de guide. Il nous conduit par une suite d'escaliers sur la Grand-Place.

La Grand-Place de Ténériffe a une étendue considérable. Elle est macadamisée. De chaque côté se trouvent de grands restaurants et cafés de presque toutes les grandes nationalités européennes. La ville est éclairée par l'électricité et est sillonnée par des tramways électriques.

Toutes les principales rues aboutissant à la Grand-Place sont les unes pavées, les autres macadamisées. Les maisons sont construites en brique et peintes : les unes sans toiture et surmontées d'une plate-forme, les autres avec toit couvert de tuiles. Nous avons dégusté le vin du pays, ce que nous appelons en Europe le vin de Madère. Nous avons payé la bouteille 2 francs. Le tabac et les cigares sont très bons et pas plus cher qu'à Nivelles.

La plupart des habitants du pays sont Espagnol, mais il y a toujours une foule d'étrangers, car ce port est un dépôt de charbon sur la route d'Afrique. Nous prenons alors la direction de la rive. En route, nous sommes escortés par une foule de gamins qui nous demandent un sou, seule chose, pour la plupart d'entre eux, qu'ils savent dire en français.

À onze heures, nous rejoignons le bateau et nous levons l'ancre à minuit. La nuit est bonne, la mer est calme, l'obscurité nous empêche de voir le pays.

### **Vendredi 18 octobre**

Il fait un temps splendide, nous sommes sous les tropiques. La chaleur est intense, cependant la brise de la mer la tempère un peu.

À huit heures, nous assistons à un concert donné par quelques passagers amateurs. Ce concert a lieu sur le pont où nous restons jusqu'à minuit.

À dix heures, nous apercevons la côte ; c'est le cap Blanco et au-dessus le désert du Sahara.

### **Samedi 19 décembre**

Nous sommes complètement entourés d'eau, mais vers trois heures, nous apercevons de nouveau la terre. C'est le cap Verde. Il fait une chaleur torride.

### **Dimanche 20 octobre**

Même journée que la veille. La chaleur est insupportable, cependant le ciel est couvert. Nous sommes en ce moment dans une passe dangereuse. Il y a un peu partout des bancs de sable et le navire doit ralentir son allure. Dans ces parages, il y a d'énormes poissons, des requins et des cachalots. Le temps est très orageux, les éclairs sillonnent les rues.

### **Lundi 21 octobre**

Vers neuf heures, nous sommes assez près de la côte. De grands arbres la bordent, on croirait voir de loin de petits voiliers. À onze heures, nous entrons en rade de Sierra Leone. C'est une colonie anglaise. Nous jouissons d'un admirable point de vue : une suite de monticules progressifs, couverts de petites maisonnettes et huttes. Ces monticules sont généralement boisés et les palmiers et les cocotiers s'y trouvent en grand nombre. Le médecin de Sierra Leone, accompagné des autorités maritimes, est venu faire la visite sanitaire et réglementaire du navire. Alors, une trentaine de barques sont venues prendre les passagers qui désiraient atterrir. La plupart des naturels du pays parlent l'anglais, très peu le français. Nous nous rendons directement à la poste pour nous munir de cartes-vues. De là, nous faisons une visite aux principaux édifices, tels que églises, écoles, marchés, magasins et hôpitaux. L'église est assez grande et très remarquable. La construction est ancienne mais les vitraux sont très beaux et d'une grande valeur. Tous les édifices sont entièrement construits en pierre jaune et crépie. Le pays est très montagneux et les chemins sont rocailleux. Nous avons pu visiter complètement le marché. On y expose tous les produits africains : fruits et petits objets d'art. De là, nous nous dirigeons vers l'école. Les instituteurs nous reçoivent poliment. Ils nous

invitent à assister à l'exercice fait par les 320 élèves. Un silence parfait règne pendant toute la durée de l'exercice et les bambins travaillent avec un ensemble digne de tous les éloges. Ils entonnèrent alors plusieurs chants indigènes en 3 ou 4 parties, ce que l'on ne pourrait faire dans beaucoup d'écoles primaires européennes. Viennent ensuite les prières dites avec un grand recueillement. Nous remercions alors les deux instituteurs d'avoir bien voulu nous montrer le savoir-faire de leurs élèves. Nous sortons de l'établissement contents de ce que nous avons vu et nous donnons chacun 2 fr. 50 pour les œuvres qui sont détaillées sur les affiches placardées au mur. À notre sortie, nous sommes acclamés par les élèves qui nous remercient ainsi de notre obole.

Pour le retour, nous sommes portés sur des espèces de hamacs par 4 nègres. La bicyclette est très en vogue dans ce pays.

Les hôpitaux n'étant visibles que le lendemain, nous allons visiter les casernes. À Sierra Leone, il y a de belles promenades. Les sentiers sont bordés de cocotiers et de palmiers. Nous arrivons à la rive vers quatre heures. Après avoir chargé une centaine de noirs et une vingtaine de Sénégalais en destination du Congo, les premiers pour le chargement du navire et les autres comme passagers de troisième classe, le navire lève l'ancre pour Accra. Il est cinq heures. Il fait excessivement chaud mais la fatigue de cette journée nous oblige de dormir malgré la chaleur.

### **Mardi 22 octobre**

Rien de particulier à signaler. Il fait aussi chaud que la veille.

### **Mercredi 23 octobre**

Nous avons pu voir la manière de vivre des nègres embarqués sur notre navire. Comme ils n'ont rien à faire, ils restent couchés toute la journée. Ils ont pour nourriture du riz et de petits morceaux de viande. Ils ne se servent pas de cuillers mais prennent à pleines mains. Ils pressent la pâte, en forment une boule qu'ils mangent ensuite.

Parmi eux se trouvent six chefs qui parlent la langue anglaise et peu le français. Tous les Sénégalais parlent assez bien le français. En fait d'habillement, ils ont de petits pantalons et une chemise longue et large. Les chefs sont porteurs de grigris qui les préservent du mal ; ils disent qu'ils ne mourront pas tant qu'ils conserveront cet objet, espèce de boîte qu'ils suspendent à leur cou et qui contient des inscriptions faites par le marabout.

À huit heures, nous assistons à un grand concert organisé sous la direction du docteur Wasseigers au profit des œuvres congolaises. Tous les passagers y assistaient. On a commencé la vente des programmes. Il y en a quelques-uns qui ont été vendus 25 francs, puis revendus une seconde fois. Cette vente a rapporté 475 francs.

La soirée commençait par l'exécution au piano de morceaux qui étaient également chantés en anglais et en français. Alors vint la gymnastique, fête d'escrime et, pour terminer, le chant national belge avec apothéose.

Il est minuit, nous nous serrons cordialement la main et nous allons nous coucher.

## **Jeudi 24 octobre**

L'Océan ressemble à un immense lac d'eau dormante. Le ciel est serein, la chaleur est tropicale. À huit heures, nous apercevons la côte d'Afrique. Étant à une assez grande distance, il nous est impossible de rien distinguer à l'œil nu.

À dix heures, championnat au jeu de palet. La mise est de 2 francs. Le produit doit être versé aux œuvres congolaises. Nous sommes 26 joueurs répartis en trois séries, dont une de 8 joueurs ; les deux autres de 9 joueurs. Partie très intéressante et à laquelle tous nous y avons mis beaucoup d'entrain.

« Je me vois forcé ici de m'occuper spécialement de ma personne. À ce concours, je suis classé dans la dernière série. On doit jouer 50 points juste. Puis on diminue d'autant de points qu'ils s'en trouvent de trop. Avec mes 6 pions, je fais la première fois 11 points ; la deuxième fois 15 points, la troisième 23 points et la quatrième 1 point. En tout 50 points avec 22 pions. Ceux qui ont le mieux réussi jouent alors ensemble. Je fais la première fois 18 points, la deuxième fois 15 points, la troisième fois 17 points avec 18 pions. Pour la finale, je reste en présence du capitaine-commandant Pelissero. Je lui fais l'honneur de jouer le premier. Il arrive à 20 points en 6 pions. Je joue après lui et je fais 33 points en 6 pions également. Avec 5 pions, le capitaine fait 16 points, j'en fais 17. J'avais gagné. Mais on doit mettre tous les pions sur le jeu, car si un de ceux-ci touche le plancher, la partie est annulée. J'ai réussi à les y placer tous, et en 11 pions, j'ai fait les 50 points voulus. J'étais déclaré champion du jeu de palets à bord du *Stanleyville*<sup>2</sup>. Commencé à onze heures, le concours a été terminé à douze heures et demie. »

À trois heures, nous arrivons dans le port du cap Cost. Après le salut réglementaire qui consiste en un coup de canon, une multitude de barquettes sortent du port pour venir chercher à notre navire les Anglais qui ont pris un engagement pour les mines d'or.

Les naturels du pays sont tout à fait nus. Nous nous amusons à jeter quelques sous dans l'eau. Ils plongent avec une souplesse remarquable, sans s'inquiéter des requins qui pullulent dans ces parages. Ces gens ont la peau noire et ils sont d'un caractère violent. Leurs barques sont étroites et longues. On dirait plutôt des pagodes. Il y a à chaque barque 8 à 10 rameurs. Leurs rames consistent en des espèces de palettes, semblables à des étoiles à 5 branches et fixées au bout de manches d'une longueur de 2 mètres environ. Les rames, en fendant l'eau, produisent comme un bruissement et marchent automatiquement sous les ordres d'un chef qui se trouve à l'arrière de la barque.

Nous reprenons notre route à quatre heures. Nous arrivons à Accra à neuf heures du soir. Le signal donné par le navire est répété à terre, mais il est trop tard, nous devons passer la nuit sur le bâtiment. Les Anglais qui faisaient encore partie des passagers du navire n'ont pu être débarqués qu'à six heures du matin.

## **Vendredi 25 octobre**

Départ à sept heures du matin. Nous ne verrons probablement plus la terre qu'à Banana. La mer est toujours calme ; nous avons pour le moment une heureuse traversée. Les matelots le disent eux-mêmes et voilà longtemps qu'ils ont eu semblable traversée.

---

<sup>2</sup> Le 23 mai 1902, le *Stanleyville* se fracassera sur les rochers de la « Côte-de-l'or » (ancien nom du Ghana). Les 54 passagers et l'équipage seront sauvés mais les 2.000 tonnes de fret dont du matériel destiné à la construction de la gare de Léopoldville seront définitivement perdus. Il avait été construit en 1899 à Middlesbrough.

Vers neuf heures du soir, passage de l'équateur. Nous en sommes avertis par un coup de canon. Puis, sur le devant du navire, un homme a endossé un long manteau et mis une fausse barbe. Avec des cheveux très longs et une grande fourchette de bois en main, il représente Neptune, le roi des mers. Il parcourt tout le bateau en prononçant des mots inintelligibles.

### **Samedi 26 octobre**

Le ciel est toujours couvert, la mer est calme. Vers dix heures, la pluie tombe à torrents. À quatre heures, les installations pour le baptême de l'équateur sont terminées. Le baptême est une cérémonie traditionnelle qui existe sur tous les navires au passage de l'équateur.

Le roi Neptune et la reine, sa digne épouse, président la cérémonie. Ils sont aidés par quelques matelots richement travestis et qui composent leur entourage.

Pour commencer, un matelot, à l'aide d'un grand rasoir en bois, nous rase la figure. Après nous avoir fait boire une cuillerée à café d'eau de mer, les marins nous plongent deux ou trois fois dans un bassin où un jet d'eau, mû par la vapeur, nous arrose jusqu'à ce que nous en soyons sortis. Le bassin a une profondeur de 1m30 et une contenance de 30 mètres cubes. Les dames ont la surprise désagréable d'avoir un verre d'eau versé dans le cou. Elles sont en quelque sorte aussi mouillées que nous.

Cette opération terminée, on nous remet à chacun un certificat, signé du roi Neptune, muni de son sceau, ensuite signé du capitaine du navire. À six heures, une salve d'artillerie est tirée par tous les passagers. Cette salve a pour but d'annoncer la fête intime donnée par les passagers de 2<sup>e</sup> classe.

À six heures et demie, grand banquet.

À huit heures, concert.

On commence par la vente des programmes qui rapporte la somme de 51 francs. Cette somme est destinée à soulager les victimes de la... soif et les inondés du Mont-Saint-Bernard. La salle à manger, convertie en un immense salon, est garnie des différents drapeaux des nationalités qui ont des représentants à bord : Suède, Russie, Allemagne, France, Italie et Belgique. Le drapeau anglais est également arboré en l'honneur des officiers du bord de cette nation.

À huit heures et demie, on débite monologues, chansons, arrosés fréquemment de champagne. Cette belle cérémonie est terminée à une heure et demie par une apothéose. La Brabançonne et la Marseillaise se font entendre pendant qu'un Belge et un Français font agiter leur drapeau respectif.

Ensuite, pour remercier les officiers, un discours de circonstance est prononcé par le président. Le 1<sup>er</sup> officier remercie. Puis le chant national anglais est entonné par tous les assistants.

Nous nous sommes séparés à deux heures du matin en nous promettant de garder un bon souvenir de cette belle soirée.



**Dimanche 27 octobre**

Troisième et dernier dimanche passé à bord. À dix heures, nous assistons à la messe. La chaleur se fait beaucoup sentir. Nous approchons de la fournaise africaine. Pourtant, nous ne serons pas fâchés d'y arriver pour nous dégourdir un peu.

**Lundi 28 octobre**

Belle journée. Nous sommes en rade de Banana. Départ le lendemain à sept heures et demie du matin.

**Mardi 29 octobre**

La dernière nuit à bord a été comme toutes les autres, très bonne. Nous arrivons à Boma à deux heures et demie de l'après-midi. Nous déchargeons les colis. Il est six heures. Nous nous dirigeons vers le « Splendid'Hôtel » où nous devons passer la nuit.

**Mercredi 30 octobre**

À sept heures et demie du matin, nous nous présentons au secrétariat à l'effet de savoir où nous devons aller. Ensuite nous nous dirigeons vers le palais de justice pour nous faire immatriculer.

À quatre heures, le secrétaire nous remet à chacun les papiers nécessaires pour nous rendre à Léopoldville.

**Jeudi 31 octobre**

Départ de Boma à sept heures cinquante-cinq par le bateau « Le Héron »<sup>3</sup>. Nous arrivons à Matadi à une heure dix. Nos colis pèsent 150 kilos, le poids taxé pour le transport gratuit. À trois heures, tout est terminé. On nous désigne « L'Hôtel Africa » pour la restauration et « L'International » pour le logement. On nous prévient de nous munir de vivres pour deux jours de chemin de fer. Cela nous revient à 12 francs.

**Vendredi 1<sup>er</sup> novembre**

Départ de Matadi à sept heures. 1<sup>re</sup> gare: Poso. Nous apercevons le pic Cambier. La ligne forme un fer à cheval. Nous allons de droite à gauche.

7h40 : les chutes Venda.

7h45 : 2<sup>e</sup> gare : Pallaballa. Très belle gare. Nous sommes sur un plateau dont on aperçoit tout le trajet que nous avons effectué.

8h15 : Lamia. Au départ, il se trouve un village abandonné.

8h45 : Nous sommes à 23 km de Matadi.

8h55 : Tombadio. Toujours des montagnes.

Toutefois, la ligne de chemin de fer est en grande partie à plat. Elle a une distance de 400 km. C'est une ligne qui existe pour le moment au Congo. On aperçoit de nombreux petits monticules. Ce sont les demeures des fourmis. Il paraît que ces fourmis, lorsqu'elles attaquent les bois, y font un carnage épouvantable.

---

<sup>3</sup> Le « Héron » a été offert à Léopold II par le banquier Léon Lambert.

À chaque gare, nous sommes salués par les Noirs qui nous souhaitent bon voyage et bonne santé.

Arrêt à Tumba. Nous cherchons un logement pour passer la nuit.

### **Samedi 2 novembre**

Départ de Tumba à six heures trente-cinq. Rien d'intéressant à signaler sur le parcours. Après avoir fait transporter nos colis, nous prenons un peu de repos.

6h30 : heure du souper au mess des officiers. Nous nous y rendons. Nous avons mangé de bon appétit. Nous rentrons ensuite à Chimbeck (demeure des blancs). En ce moment, il fait très frais.

### **Dimanche 3 novembre**

La nuit a été bonne mais cependant, nous nous réveillons quelquefois la nuit complètement mouillés par la sueur. Nous devons changer de vêtements tous les matins.

### **Du 4 au 14 novembre**

Rien de particulier. Nous faisons nos préparatifs pour partir pour le Haut-Congo.

À Boma, à mon départ pour Léopoldville, j'ai fait la connaissance d'un ancien Nivellois, François Veraleweck, fils de M. Jean-Baptiste Veraleweck, contremaître à la fabrique de cartons Cuisenaire.

M. François Veraleweck est employé comme surveillant à l'arrivée et au départ des bateaux.

*Cette lettre se termine ici. Isidore Longfils y ajoute un post-scriptum où nous apprenons que le destinataire, probablement nivellois, s'appelait « Jules ». Il restera, malheureusement, anonyme à tout jamais.*

P.-S. Remettez mes amitiés aux anciens. Tant qu'à la santé, c'est toudi Zidor eyet i faut spérer que ça sara toudi li. Arvwèr', camarade Jules, eyet à in aute courrier les suites dè m'vw'atche.

### **Samedi 16 novembre**

Départ de Léopoldville à 12h20 par le steamer « Sagerstrom ».

### **Mercredi 20 novembre**

Arrivée au poste où le directeur m'envoie en caravane avec 9 hommes, bagages, matériel de ligne et objets de campement. Vous voyez comme ces nègres étaient chargés. Marche de 6h30 à 12h30 ; repas. Départ à 1h35 ; arrivée à la première étape à 4h20 où je suis content d'y arriver. Je me sens un peu fatigué dans les jambes car il y a longtemps que j'ai fait un trajet semblable. Je passe une nuit assez mouvementée et je n'ai presque pas dormi à cause du tapage nocturne que les habitants du village faisaient ; ils exprimaient par là la joie de se voir honorer de la visite d'un Blanc et le plaisir de le loger chez eux. Cette fête étant suivie de leur danse favorite qui ressemble beaucoup à la danse du ventre ; elle était accompagnée du tam-tam, vaste tambour allongé de 2 à 3 mètres dont le plus petit diamètre est recouvert d'une peau sur laquelle un nègre tambourine avec le doigt et produit de la sorte un son très puissant et toujours le même ; c'est là tout ce qui concerne l'orchestre.

### **Vendredi 22 novembre**

Départ à sept heures où j'arrive heureusement à temps dans un village pour me camper ; impossible de continuer ma route. J'en suis empêché par un orage qui se prépare et d'un village à l'autre, l'on trouve des chimbecks (maisons) mais à la distance de 15 km. Donc je ne risque pas de continuer la route par crainte d'être surpris par cet orage et de n'avoir pas le temps de faire dresser la tente car ici, cela arrive avec une rapidité incroyable. Le ciel est bien clair et juste au-dessus de soi, un tout petit nuage auquel on ne fait pas attention peut crever. Mais on est presque toujours averti par nos porteurs qui eux, pas plus que moi, ne désirent être mouillés. Je crois vous avoir dit dans quel accoutrement bizarre ils se trouvent

### **Samedi 23 novembre**

Départ à 6h45. Arrivée à Kwamouth à 9h45. Je fais immédiatement dresser la tente ; il ne se trouve aucun chimbeck libre. La journée a été vite passée. J'ai pu à peine me caser convenablement, car j'étais obligé de manger sur mes malles qui me servaient de table.

### **Dimanche 24 novembre**

Je me remets à la disposition du chef de poste qui me prie de bien vouloir faire transporter les poteaux par voie de terre et par pirogue. Cela me prend 4 journées entières.

### **Vendredi 29 novembre**

Plantation de ces poteaux qui a été terminée le 20 décembre. Je reçois l'ordre d'attendre le premier steamer qui va me conduire à l'endroit où je suis actuellement.

### **Samedi 4 janvier 1902**

Départ par le steamer « Brabant ».

### **Lundi 20 janvier**

Arrivée à Bamba. Pendant la traversée, je n'ai vu qu'un crocodile qui se reposait sur la rive du fleuve où nous naviguons. Aussitôt qu'il eut entendu le clapotement des hélices du bateau, il s'est précipité dans l'eau. Les îles et les îlots sont très nombreux.

### **Jeudi 23 janvier**

Départ par le steamer « La Ville de Bruxelles ».

### **Mardi 28 janvier**

Arrivée à Stanleyville

### **Vendredi 31 janvier**

Ce n'est pas tout. Voici où plusieurs difficultés se présentent. Départ en pirogue à 5 heures du soir pour aller loger de l'autre côté de la rive au-dessus des chutes de Katanga. Ne connaissant pas suffisamment la langue du pays pour tenir une conversation régulière avec les payeurs, ceux-ci s'en aperçoivent bien vite et se disent entre eux : ces Blancs ne savent pas nous comprendre. Dans ces conditions et pour éviter des désagréments fâcheux, il est préférable de les laisser agir à leur guise. Naturellement, je perds dans la combinaison car, au lieu d'arriver à l'étape soit à 1 heure, il en est parfois 5 et 6 heures ; et encore, on peut s'estimer heureux quand on y arrive. Quant à eux, ils aiment autant retourner avec leur pirogue la nuit quoique ce voyage leur soit strictement défendu car le fleuve est excessivement dangereux pour la navigation, les crocodiles et les hippopotames y abondent.

L'hippo ne chasse pas l'homme mais il arrive parfois que la pirogue va buter sur le dos de cet animal se reposant au milieu de la rivière. Alors, se croyant attaqué, il vous donnera la poursuite. Mais si vous avez d'adroits pagayeurs, ils feront prendre le plein courant de la rivière à la pirogue et à force de rames, vous pourrez échapper au danger.

### **Samedi 1<sup>er</sup> février**

Départ de Katanga avec 25 pagayeurs. N'étant parti que depuis une demi-heure à peine et passant à proximité d'un village, les habitants ont commencé à crier sur mes hommes, tandis que moi, je ne comprenais absolument rien de ce qu'ils voulaient. Mais tout à coup, un des miens me dit dans son langage « tumba », ce qui signifie en français « guerre ». Ce n'était qu'une ruse de leur part pour ne pas aller plus loin. Vous voyez par là les difficultés que j'allais avoir à surmonter pendant le mois que j'avais à voyager en pirogue. Voilà toutes les ruses qu'ils employaient pour ne pas me conduire à destination. Ils savaient déjà que j'allais à Vieux-Kassongo. Cette nouvelle avait été colportée par un boy (serviteur) d'un Blanc à l'autre. Lorsque j'arrivais à une étape où l'on devait changer de pagayeurs, le chef de ce village venait aussitôt au-devant de moi et me disait que j'allais avoir les hommes immédiatement. Pour eux, cette corvée ne demandait pas beaucoup de temps. La superficie du village étant environ de 200 mètres carrés, il lui fallait en moyenne de une à deux heures pour recruter ces pagayeurs.

### **Jeudi 6 février**

J'arrive à Ponthierville. Il se trouve des fortifications. Là, je fais la connaissance d'un compatriote, le sieur Bernier de Braine-l'Alleud. Son engagement était sur le point d'expirer. Il était très bien portant.

### **Vendredi 7 février**

Départ par le steamer « Baron Dhanis » qui arrive à Lokandu, ville fortifiée aussi, le 10 à 1h35 de relevée.

### **Mardi 11 février**

Nouveau départ en pirogue. Arrivée à Sendwé le 14. Jusqu'ici, rien d'anormal à signaler. Tout marche à souhait.

### **Samedi 15 février**

Départ à 7h45. Pendant quatre heures, la pirogue devra naviguer à un endroit très rocailleux. Par moments, nous sommes empêchés d'aller plus loin, arrêtés que nous sommes par cette passe difficile, et c'est avec beaucoup de difficultés et grâce surtout à l'adresse et à l'expérience de mes pagayeurs et aussi à mon sang-froid que nous parvenons à traverser sans accident cet endroit dangereux.

J'aperçois de temps en temps des hippopotames, mais je dois attendre jusqu'au lendemain pour en voir des troupes de 40 à 50. Midi : nous suivons toujours l'interminable suite de forêts en longeant un rocher atteignant approximativement une hauteur de 100 mètres sur une longueur d'une heure en pirogue. Midi et demi : nous traversons le fleuve pour aller loger au village et aussi pour nous éloigner des pierres qui sont à la surface de l'eau.

Nous arrivons à ce village vers deux heures. Je fais immédiatement préparer à manger que je dévore avec l'appétit d'un cannibale. Le lendemain, un épais brouillard était répandu sur le fleuve. À peine pouvait-on voir à 50 mètres devant soi.

Nous arrivons à un village qu'on est occupé à former. Il est deux heures. J'ai juste le temps de faire transporter mes bagages au chimbeck car au même moment, une averse subite se met à tomber et dure ainsi jusque huit heures du soir sans interruption. Me voyant seul, je vais me coucher. Je ne me repose pas fort bien car je me trouve dans un endroit très humide et il faut que je vous dise que nous étions logés dans un abri provisoire où il ne se trouvait, par conséquent, ni porte ni fenêtres. J'ai dû même appeler mon boy pour qu'il entretienne un feu toute la nuit.

### **Mercredi 19 février**

Départ à 7h05. Il ne fait pas trop chaud. Je supporte très bien mon costume d'Europe et le soir, après le souper, si l'on veut se dégourdir un peu les jambes et mettre le nez en l'air, il fait bon de mettre un pardessus.

J'arrive à l'étape à 12h20. Il se trouve des chutes. Le village porte le nom du chef et se nomme Kigondo-Kitété.

### **Jeudi 20 février**

Je veux me mettre en route. J'en suis empêché par une averse comme il y en a peu en Belgique. Cette pluie dure jusque 9h30. Je donne l'ordre de se mettre immédiatement en route pour arriver au village voisin vers midi où je devrai changer de pagayeurs. Ceux-ci sont les plus répandus dans le Congo où on les appelle Basingés. Ils se trouvent logés à une demi-heure de la rive du fleuve.

J'arrive à Nyamgne à 7h30 du soir.

### **Vendredi 21 février**

Repos bien mérité. Ce poste est situé sur une montagne. Les forêts se font rares.

### **Samedi 22 février**

Départ à 8h50. Arrivée à 6h25. Je suis constamment assis. Je dois subir ce martyre pendant 10 heures.

### **Dimanche 23 février**

Départ à 7 heures. Arrivée à Kassongo à 4h10 du soir. Ici, on ne distingue pas le dimanche d'avec un autre jour de la semaine. Je me repose jusqu'au **28**, date de mon départ pour Vieux-Kassonge. Je marche pendant 3h30. J'y arrive à 7h30 du soir, très fatigué, car j'ai dû marcher pendant la plus forte chaleur du jour, ce qui est très dangereux pour nous, Européens, habitués à un climat tempéré.

Plusieurs fois, dans le cours de mon récit, je vous ai parlé de chimbecks. Je vais tâcher de vous donner la description d'une de ces habitations.

Elle peut compter une longueur de 7 mètres, sur une largeur de 4 mètres. Les murs sont faits de grosses bûches en bois, espacés d'environ un mètre sur une hauteur de deux mètres. Le bois a la même forme que les habitations européennes mais fabriqué toujours avec des bûches. Là-dessus, ils posent de grands roseaux reliés entre eux par de fortes lianes et espacé de 20 centimètres environ. Par-dessus le tout, ils mettent de grandes herbes appelées « La Brousse » et relie le tout. La maison est construite.

Quant à l'emplacement des portes et des fenêtres, on attend votre avis et on les découpe à votre gré.

Le système de porte se compose d'une certaine quantité de roseaux reliés les uns aux autres. On en fait un rouleau qui est suspendu au-dessus de la forme de porte et, le soir, vous le laissez descendre.

Voilà la porte construite. Ils agissent de même pour la fenêtre<sup>4</sup>.

Je me suis informé auprès de plusieurs compatriotes pour avoir des nouvelles de M. Froment. On n'a jamais entendu parler de lui, du moins où je me trouve en ce moment.

Zidore

La lettre d'Isidore Longfils, citoyen nivellois, se clôture le vendredi 28 février 2002. Qu'est-il advenu de la poursuite de son périple ? À quelle date est-il rentré en Europe ? Nous ne le saurons probablement jamais. Quoi qu'il en soit, Isidore a dû vivre une expérience inoubliable. Voyager au Congo à cette époque devait être une véritable aventure. Isidore a quand même le cœur gros en quittant son pays. « *Mais haut-le-cœur ! Quand on a entrepris quelque chose, il faut aller jusqu'au bout* », pense-t-il le vendredi 11 octobre. C'est un homme méticuleux et observateur. Il note tout ce qu'il voit au jour le jour, à la minute près.

Bien qu'Isidore Longfils parle de Nivelles comme de sa ville natale, il n'y est pas né. Il a vu le jour à Tubize le 13 septembre 1874. Son père, Ernest, était employé au chemin de fer. La famille Longfils arrive à Nivelles en 1886. Isidore a 12 ans. Il y passera sa jeunesse et fera la rencontre de Marie Clara Garin qu'il épousera le 21 février 1903, après son périple congolais et la naissance de sa fille Rosa en 1894 – Marie Clara n'avait que 18 ans – et de son fils Isidore junior en 1897. Ils quitteront Nivelles avant la guerre de 14 -18 vers de nouveaux horizons.

Isidore Longfils était poseur au téléphone et a certainement été envoyé en mission au Congo pour y livrer et poser des poteaux téléphoniques ou télégraphiques. Pour le compte de quelle firme ?

Les descendants de « Zidore » n'avaient jamais entendu parler de l'aventure congolaise de leur aïeul et nous n'en aurions jamais eu connaissance si l'ami « Jules », à qui Isidore envoya le récit de ses péripéties africaines, n'eut l'idée de transmettre ses courriers au rédacteur du journal « L'Avenir Nivellois » qui les fera paraître en épisodes en 1901-1902.

Recherches effectuées par Philippe Sanspoux

---

<sup>4</sup> Le chimbeck était l'habitation rudimentaire des boys construite en maçonnerie après-guerre.