

# 1905-1906, A travers l'Afrique : le voyage impressionnant de Mme Cabra.

## Préface

Le texte présenté ci-dessous a été trouvé dans la revue "Expansion belge" de 1909. Je ne puis dire s'il y a eu d'autres éditions. L'histoire se situe en 1905-1906. Le Congo était encore "Etat Indépendant du Congo " et appartenait pour ainsi dire à notre roi Léopold II (et fut relégué à la Belgique en 1908). Bien que mes recherches étaient plutôt dirigées vers l'histoire de la télégraphie sans fil, avant la Grande guerre, l'histoire présente suscita mon intérêt, si bien que j'en pris des photos, lesquelles je retrouvai aujourd'hui dans mes archives.

Elle vaut la peine d'être lue. Il y avait déjà des femmes européennes en Afrique. Mais avaient-elles fait le voyage de la même façon que Mme Cabra, je ne le crois pas. Cette dame, bien qu'étant née et élevée à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, devenue femme du monde, devant être habillée et se comporter de façon très stricte, va se trouver pendant des mois en pleine jungle. Elle n'a pas froid aux yeux.

Un grand pourcentage des lecteurs de "Congo-1960" ont vécu au Congo, et sauront en lisant de quoi parle Mme Cabra. Une petite remarque s'impose quand-même : nous sommes en 1905, et son langage concernant les Congolais est celui que nous lisons dans les ouvrages datant de cette époque. Aujourd'hui la façon de penser, les manières de s'exprimer, les mentalités ont évolué. Pensez-y en lisant le texte de Mme Cabra.

Les remarques en fin de texte n'étaient pas présentes dans le texte initial.

Bruno Brasseur.

***A travers l'Afrique***

***La première femme qui ait traversé le continent noir de l'Est à l'Ouest, de l'Océan Indien à l'Atlantique, est une Belge, Madame Cabra, femme du major d'état-major, laquelle, en accompagnant en Afrique, à deux reprises, son mari, chargé de missions par l'Etat Indépendant du Congo, a non seulement donné un bel exemple d'affection conjugale, mais encore a vaillamment soutenu la réputation d'audace et de courage de notre peuple entreprenant.***

***Madame Cabra a consenti à résumer, à l'intention de notre revue, ses impressions de voyage. Nous lui exprimons ici notre vive reconnaissance pour le charmant récit qu'on va lire.***

Monsieur le Directeur,

Vous avez bien voulu me demander de vous envoyer le récit de la traversée d'Afrique que j'eus la bonne fortune d'accomplir en 1905-1906 et de vous conter ce voyage "en raccourci".

Me voilà bien embarrassée. Mon excursion n'offre précisément que cet intérêt d'être "longue"... en kilomètres parcourus en vapeur, en chemin de fer, à pied, en hamac, à mule, en pirogue et même en voiture. Je ne l'ai entreprise ni comme exploratrice en quête de terres nouvelles, ni comme docteur ès-sciences naturelles allant étudier la faune ou la flore, ni même en féministe désirant s'intéresser particulièrement aux conditions d'existence de la négresse.



**Mme Berthe Cabra en costume de route. Une Belge, la première femme de race blanche ayant traversé l'Afrique Equatoriale de part en part. Son voyage dura dix-neuf mois.**

Je tenais simplement à accompagner mon mari: n'ayant promis, devant les lois belges, que de ne pas le suivre "dans les camps et cantonnements militaires".

Mais en partant sans but spécial d'études, je ne me promettais pas moins de voir, de noter et de retenir, à condition toutefois de n'entraver en rien la mission de mon mari, la seule devant importer à mes yeux.

En 1903 déjà, j'avais pu, pendant quelques mois, parcourir avec lui le Bas-Congo pendant les travaux de la Commission mixte franco-congolaise, déterminant sur le terrain la frontière entre les possessions françaises et l'Etat Indépendant.

La vie nomade sous la tente ne m'avait laissé que de bons souvenirs. C'est sans appréhension aucune que je saisis, en 1905, l'occasion de tenter, la première, la traversée complète du continent africain. Dût-on douter de ma modestie, j'étais fière que cette occasion échût à une Belge et d'être cette Belge-là.

C'est donc pleine d'enthousiasme que le 10 avril 1905, je quittai Bruxelles et notre pays, et commençai le voyage dont je vais essayer de résumer les étapes.

La première nous conduisit à Naples par le chemin des écoliers, c'est-à-dire avec des arrêts en Suisse et dans les principales villes d'Italie. Elle nous permettait de faire provision de souvenirs pour les longues heures de farniente de la traversée en mer.

Port-Saïd fut notre première escale en terre d'Afrique, pour autant qu'on puisse dire "africain" le caravansérail cosmopolite marquant l'entrée du canal de Suez.

Celui-ci franchi, nous nous attendions à subir les fortes chaleurs de la mer Rouge. Ce fut le grand vent, presque la tempête et le froid qui nous firent escorte jusqu'à Aden, où la peste nous interdit l'accès du port.

Au-delà du Cap Gardafui, la mousson retarda notre marche jusqu'à Dar-es-Salaam, capitale de l'Afrique orientale allemande.

Assise au bord de la mer, au fond d'une sorte de petit golfe, elle a grand air cette capitale étalant en bordure sur la plage de belles et riantes constructions, des promenades et des parcs publics.

La ville n'a rien du caractère provisoire et nouveau que présente encore Boma. Elle comprend d'ailleurs toute une partie importante et commerçante, habitée par une population mi-partie européenne, mi-partie indienne et arabe, et ne compte pas moins de 20.000 indigènes de race noire. Nous y reçûmes l'accueil le plus gracieux au palais du gouverneur, résidence vraiment royale au milieu d'un parc de toute beauté.

Quelques jours plus tard, un petit vapeur faisant le service de la côte d'Afrique à Bombay nous déposait à Zanzibar, où, il y a trente ans à peine, s'organisaient les premières expéditions de nos explorateurs. Ici nous sommes bien en Orient: décor merveilleux en façade, saleté repoussante, grouillement indescriptible au marché et dans les ruelles tortueuses et sombres de la cité.

Mais si cette visite nous procure une réelle déception, les promenades dans l'île nous dédommagent amplement. Le sultan loue volontiers ses équipages, et ceux-ci nous mènent par de belles allées au milieu de bosquets de palmiers et de grands bois de girofliers.

Un jour de navigation encore et nous abordons à Mombasa, capitale de l'est africain anglais, point où devaient commencer nos pérégrinations à travers le grand continent.

Depuis l'occupation anglaise et la construction du railway menant au lac Victoria, Mombasa est devenu le rendez-vous des races sud et nord-africaines et de tous les arabes de la côte d'Asie depuis Aden jusqu'aux Indes. Anglo-saxons du Cap, Egyptiens, Arméniens, Indous (sic), Banians, tous les types s'y rencontrent, tous les idiomes s'y parlent, tous les cultes s'y pratiquent, jusqu'à, nous assure-t-on, celui d'Apis dans un temple égyptien ou banian curieusement aménagé.

A Mombasa nous disons adieu aux rives de l'Océan Indien, et en 52 heures le chemin de fer nous transporte à 1.000 kilomètres vers le Nord-Ouest, au bord du lac Victoria. Grâce au confort bien anglais que nous offrent le sleeping-car et les gare-buffets de la route, les deux jours de voyage à travers les plaines et les montagnes - on atteint des altitudes de plus de 8.000 pieds près du Kilimandjaro - constituent une excursion inoubliable. C'est qu'on traverse pendant des heures la grande réserve de chasse de Capiti-plain, un vaste jardin zoologique sans clôtures ni limites. Tous les animaux de la création, et les plus sauvages, semblent s'être spontanément apprivoisés. Des troupeaux d'antilopes de toute taille, des zèbres, des autruches paissent ou s'ébattent à quelques mètres de la voie, des singes de tout pelage assistent près des gares à l'arrivée ou au départ du train.

Près des lieux habités, ils sont plus nombreux et plus confiants que dans l'immense savane: il semble qu'ils viennent instinctivement chercher protection contre les fauves.

Pendant la construction de la ligne, les lions étaient assez entreprenants pour pénétrer jusque dans les wagons arrêtés sur la voie et au milieu des campements. Leur présence et leur nombreux méfaits faillirent compromettre l'entreprise, les ouvriers indiens (?) refusant le service et demandant à être rapatriés.



Une halte de la caravane. Mme Cabra se trouve assise au premier plan.

Après Capiti-plain, nous traversons les vastes cultures de Nairobi, ville en tôle ondulée, sortie de terre comme par un coup de baguette magique et où se trouvent installés plus de 500 Blancs venus du Cap. Véritable point de contact entre l'extrême civilisation et la plus complète sauvagerie, Nairobi offre des contrastes étranges. Jeunes miss et corrects gentlemen jouent au croquet, au tennis, au criquet devant des spectateurs nègres lesquels sont nus comme la vérité sortant du puits.

Mais nous voici à Port-Florence, où nous attend un joli petit vapeur de 600 tonneaux: le *Sybil*. En un jour de navigation il nous conduit à Entebbe sur la rive nord-occidentale de la mer intérieure qu'est ce grand lac.

Calme et débonnaire pendant notre traversée, le Victoria est parfois furieux et terrible. Notre beau *Sybil* accomplissait avec nous un de ses derniers voyages et devait sombrer avant notre départ d'Entebbe.

Cette dernière ville est la capitale de l'Uganda, pays de protectorat s'étendant jusqu'aux frontières de notre colonie, et de nombreux ménages européens y sont déjà installés. Leurs coquettes villas sont toutes entourées de jardins magnifiques où nos fleurs d'Europe voisinent avec des produits de la flore tropicale.

Mais si Entebbe est le pays des roses, il est aussi celui d'un horrible fléau: la *sleeping-sickness* ou maladie du sommeil, qui menace de ravager toutes les races du Centre-Afrique. Aussi l'Angleterre, comme l'Etat Indépendant d'ailleurs, ne ménage-t-elle pas ses efforts pour arriver à combattre le fléau et tout un groupe de savants y travaillent dans un laboratoire et un hôpital parfaitement installés.

Les populations des environs d'Entebbe ont été particulièrement éprouvées, à tel point que toutes les îles du lac sont aujourd'hui désertes et que l'industrie de la pêche a complètement disparu.



En "juriksha" (jinrisha?), sur la route d'Entebbe au Nil

Pour traverser l'Ouganda de l'Est à l'Ouest, du lac Victoria au lac Albert, ces deux grands pourvoyeurs du Nil, notre caravane mit dix-sept jours avec un seul arrêt de vingt-quatre heures, à mi-chemin, au poste anglais d'Hoïma.

Cette fois nous avons, pour longtemps, dit adieu aux moyens de transports rapides. A la file indienne, sur plus d'un kilomètre de longueur, s'égrènent les deux cents porteurs recrutés à Entebbe. Mes compagnons de voyage, M. Michel et mon mari, se sont pourvus de mules et ont acheté pour moi une "juriksha" ou voiture japonaise entre les brancards de laquelle s'attelle

l'un ou l'autre de mes domestiques noirs. Un chef de la région, chef très respecté et devant lequel s'inclinent et s'agenouillent les naturels, a été mis gracieusement à notre disposition par le gouverneur, colonel Sadler, pour nous servir de guide et d'intermédiaire dans nos rapports avec les villages traversés. La longue et superbe route que nous suivons a été tracée de manière à éviter les rivières - nous n'en rencontrons que deux jusqu'au lac Albert - et traverse un pays peu tourmenté, dépourvu de forêts.



A perte de vue s'étend la savane africaine, la brousse, comme disent nos Congolais, ressemblant à d'immenses vergers où l'herbe serait très haute, les arbres rabougris et clairsemés.

Ne croyez pas pourtant que notre vie de chemineaux soit dépourvue de charme. Mais je ne puis m'arrêter aux incidents de la route, la place me manque et j'ai hâte d'atteindre l'Etat Indépendant.

Le 28 juin 1905, nous nous trouvons au lac Albert où nous attendent un petit vapeur la *Koenia* et une allège <sup>(1)</sup> la *Bertha Martins*. Rendez-vous avait été donné par correspondance et le prix de 850 francs payé d'avance. Au moment d'embarquer cependant, le métis préposé à la garde du relai télégraphique du lac exige un nouveau paiement et, malgré nos réclamations, ne prétend pas nous laisser passer. Nous payons donc une deuxième fois, quitte à régler plus tard définitivement avec la firme allemande chargée de nos transports, et, dans l'après-midi du même jour, nous abordons au fort Mahagi, poste de l'extrême frontière de l'Etat, au débouché du Nil.

Comme une sentinelle avancée ayant choisi un observatoire élevé pour découvrir le plus tôt possible l'approche de tout danger, le fort de Mahagi domine tout le pays environnant du haut du rocher où il est perché.

De son promontoire, la vue s'étend sur l'immense nappe d'eau qu'est le lac Albert et sur le Nil fuyant au Nord; de l'autre côté, on aperçoit la série de collines enchevêtrées formant les premières pentes de la vallée de l'Ituri. C'est par cette dernière, qu'après avoir fêté, le 1<sup>er</sup> juillet, la fête anniversaire de la fondation de l'Etat, au poste de Mahagi, nous nous acheminerons vers le sud pour atteindre Irumu en passant par les mines d'or de Kilo.



Une idée du trajet de Mahagi à Stanleyville ( la carte est de 1961, des noms ont changé, d'autres noms ne se trouvent pas sur la carte et la description du trajet présente des omissions). Après Stanleyville, le voyage se fait sur le fleuve Congo jusqu'à Léopoldville. Le train prend le relève jusqu'à Matadi. Et enfin: bateau Matadi-Boma.

Notre voyage sur les confins de l'Etat doit ressembler un peu à ce que furent les premières explorations: plus de belle route bien tracée à travers la brousse, mais des sentiers indigènes montant directement sur les sommets ou dévalant brusquement les pentes escarpées; plus de caravane à demi civilisée et organisée pour longtemps, mais des porteurs recrutés au jour le jour parmi une population sauvage et méfiante.

Ce n'est pas sans difficultés qu'on les entraîne à deux ou trois jours de leurs villages, quand, devant nous, le pays est devenu désert, l'annonce de notre approche ayant fait évacuer les villages et fuir la population. Inutile de dire que j'ai dû abandonner ma jolie voiturette. Parfois même le transport en hamac est impossible et c'est à pied, en s'aidant même des mains, qu'on franchit les passages difficiles.

A l'étape, plus de bungalow bien aménagé attendant le voyageur; les tentes sont dressées au milieu d'un village déserté ou dans une carrière plus ou moins spacieuse. Gare aux insectes de toute espèce qui nous harcèlent: moustiques, punaises, fourmis. Ces dernières sont un ennemi redoutable. Malheur au voyageur qui rencontre l'une de leurs interminables caravanes. Bien qu'on cherche à franchir l'obstacle en courant et en piétinant de son mieux, il est rare qu'on ne soit mordu à plus d'un endroit; et si, le soir, on ne prend la précaution de mettre ses bottines et ses guêtres hors de la portée des fourmis blanches, on risque fort de ne plus trouver le lendemain qu'un morceau de semelle et quelques œillets en métal.

Tout naturellement, les conserves forment la base de notre nourriture quand elles ne la composent pas exclusivement, et il faut se contenter des talents rudimentaires de cuisiniers recrutés en route... parmi les payeurs de pirogues du lac Albert.

Mais le pays est pittoresque et changeant. Aussi le voyage jusqu'au lac Albert-Edouard, dans la grande forêt équatoriale, est-il un des plus attrayants de notre traversée. Il fut d'ailleurs interrompu, par de courts séjours à Kilomines d'abord, puis à Irumu, et enfin à Beni. A Kilo, outre la très intéressante visite des chantiers, nous eûmes la bonne fortune de faire la connaissance des nains Mamboutis. Ces petits hommes à face simiesque, vivant dans la forêt presque à la façon des chimpanzés (sauf qu'ils préfèrent la nourriture carnée aux fruits et aux végétaux), font penser, grâce à leurs relations irrégulières avec les indigènes sédentaires, à la terreur qu'ils inspirent parfois à ceux-ci, aux services qu'ils leur rendent, aux gnomes et aux nutons des légendes de notre antique forêt charbonnière.

A Irumu, notre présence fut signalée par une série ininterrompue d'orages et de tornades qui saccagèrent une partie du poste. Vers Beni et jusqu'au lac Albert-Edouard, nous eûmes à notre gauche les sommets étincelants de neige du massif du Ruwenzori dont nous longeâmes les premiers contreforts.

A Kasindi, sur la rive nord du lac, notre arrêt fut marqué de triste manière. J'ai eu l'occasion de citer "les punaises" parmi les ennemis à redouter. Dans la région de l'Albert-Edouard, il en existe une des plus dangereuses: la "kimputu". Elle inocule à ses victimes une fièvre spéciale, longue à guérir et parfois mortelle. Des cinq européens réunis à Kasindi, un seul

devait échapper à ses morsures. Pour ma part, je fus malade pendant trois longues semaines et réellement en danger, grelottant de fièvre sur notre mince couchette que protégeait mal un mauvais abri de paille contre les vents et la poussière.

Ce fut une vraie délivrance que de pouvoir nous embarquer sur toute une escadrille de pirogues, la plupart faites de peaux cousues les unes aux autres sur un léger canevas de bambous à larges mailles. Cinq jours de navigation nous amenèrent à l'extrémité méridionale du lac, dans la vallée de la Rutshuru d'où nous gagnâmes la région des volcans s'étendant jusqu'au Kivu.

Au moment de notre arrivée, un nouveau cratère que nous dénommâmes "le Volcan de l'Indépendance" en souvenir des fêtes belges de 1905, venait d'entrer en activité. La lave en fusion, barrant chaque soir l'horizon d'une longue ligne de feu, nous força même à nous détourner de la route d'abord choisie.



A mule, sur la route de Kabambaré à Kasongo.

Par deux mille mètres d'altitude, entre le volcan en éruption d'une part et les sommets neigeux d'autre part, alors que le sol grondait sous nos pieds et que les détonations ébranlaient notre abri la nuit, nous souffrions du froid comme en un hiver de nos pays.

Le pas difficile franchi, nous abordions au lac Kivu dans une région salubre, bien cultivée, où les indigènes élèvent de nombreux troupeaux: un éden après le désert. Du Kivu au Tanganika par la vallée de la Ruzizi, nous suivîmes une route en corniche au milieu d'un paysage rappelant les sites les plus admirables de nos Ardennes, pour arriver enfin à Uvira, où nous devions passer toute une saison dans des conditions de confort telles que nous nous y remîmes aisément de toutes nos fatigues.

Ce fut en mai 1906 que nous nous embarquâmes sur le petit vapeur *Alexandre Delcommune* <sup>(2)</sup> pour gagner Baraka et commencer notre voyage de retour, disant adieu au cinquième et derniers des grands lacs que nous devons visiter.

La traversée du Maniema de l'Est à l'Ouest jusqu'à Kasongo sur le Lualaba fut notre dernier voyage en caravane. Dès le patron minet <sup>(3)</sup>, la vie commence dans le camp; il est près de 6 heures et le soleil pointe à l'horizon quand, chaque matin, nous achevons nos ablutions et bouclons nos guêtres. Puis, pendant un déjeuner hâtif, les tentes sont repliées, les charges distribuées aux porteurs et le dernier morceau pris, la vaisselle remise dans les cantines, nous sommes en route. Jusqu'à 8 heures, 8 ½ heures, il fait relativement froid et souvent il règne un fort brouillard; la marche est facile. Plus tard, il faut monter à mule ou en hamac et, si le soleil dissipe les nuages, la chaleur devient accablante. A 11 heures, quelquefois plus



tard, on atteint le gîte d'étape, les tentes sont déployées à nouveau ou nous nous installons dans des abris préparés pour les voyageurs et placés sous la surveillance d'un gardien ou du chef du village le plus voisin.

Dans certaines régions, les gîtes sont entourés de palissades à cause de la présence des fauves et il est prudent d'entretenir de grands feux toute la nuit.

Dès l'arrivée, tandis que les uns président à notre installation, d'autres vont à la corvée du bois, d'autres encore à la recherche des vivres. Les cuisiniers ont installé leurs fourneaux en plein vent et préparent le dîner. Il serait à croire que tout nègre, fût-il le plus sauvage, n'attend qu'une occasion pour se révéler l'émule de Vatel <sup>(4)</sup>, à en juger par la facilité avec laquelle nos jeunes cuisiniers noirs se tirent d'affaire: avec une poule ou un quartier de chèvre, une pièce de gibier, quelques légumes qu'on vient de leur apporter, une ou deux boîtes de conserves, ils parviennent à confectionner un dîner très sortable et ce, sur des feux en plein air, leurs casseroles n'étant soutenues que par des pierres ou des morceaux de termitière. Il ne faudrait peut-être pas les suivre de trop près dans leurs manipulations, ce serait risquer de voir diminuer l'appétit; il vaut mieux ignorer et laisser parler la faim aiguë par une demi-journée de marche.

Après la sieste qui suit le repas, a lieu la réception des noirs des environs. Chefs et administrés viennent présenter leurs griefs, demander à régler leurs différends et ce sont d'interminables palabres, car pour arriver au fait d'aujourd'hui ou de hier, il faut d'abord entendre l'histoire de la tribu depuis celle des ancêtres.

Enfin, voici les femmes qui viennent voir "la Bibi" blanche du Boula-Matari en tournée d'inspection. Leur curiosité détaille les moindres objets de ma toilette, et ma coiffure n'est pas ce qui les intéresse le moins.



**Le major et Mme Cabra, après une revue passée le 9 avril 1906 à l'occasion de l'anniversaire de S. M. le Roi.**

Souvent, le soir, on danse en notre honneur au son du tambour et des trompes, et si la lune éclaire le paysage, il faut se gendarmer pour faire cesser le concert et nous permettre de prendre un repos bien gagné.

C'est ainsi qu'en vingt-trois étapes, avec séjour à Kalembe, Niembo et Kambambaré, nous atteignons le fleuve à Kasongo.

Sur les incidents du voyage, sur ses difficultés, je ne puis m'étendre, mon "résumé" risquerait de trop s'allonger. Je dirai seulement qu'à Niembo nous fîmes une rencontre certainement imprévue, celle de M. Adler (...), un de nos compatriotes qui, parti du Transvaal vers l'Est africain allemand, d'où la révolte des Massai l'avait chassé, avait gagné, à pied et seul, le Katanga d'abord et le Maniema ensuite, laissant en route, au fur et à mesure des nécessités, ses bagages, ses armes et la plus grande partie de ses effets. Dénué de tout et porteur d'un unique couteau comme moyen de défense, ce courageux voyageur avait pu enfin atteindre le poste de Niembo.

Nous eûmes le plaisir de le joindre à notre caravane jusqu'au moment où un ami de mon mari, directeur de société, put enfin l'employer et lui fournir ainsi les moyens de regagner la patrie.

A Kasongo, comme dans certaines autres grandes stations, nous attendait une réception enthousiaste et bruyante, que mes soldats d'escorte avaient peine à maintenir à distance la foule de négresses entourant mon hamac dans lequel j'aurais, je crois, fini par étouffer.

Sur le Lualaba notre voyage changeait définitivement d'allure, nos fatigues prenaient fin: nous n'avions plus qu'à nous laisser aller au fil de l'eau.

De Kasongo à Lokandu, la descente se fait dans ces longues et magnifiques pirogues destinées à disparaître bientôt devant l'envahissement des bateaux à vapeur et du chemin de fer. Celle qui nous emporte, mon mari et moi, ne compte pas moins de quarante payeurs à son bord, nos domestiques et même quelques bagages. Un toit de paille protège sa partie médiane et abrite nos chaises longues. Elle file comme le vent, sous l'effort cadencé de nos rameurs, chantant au son du tambour les exploits de Lothaire ou de Dhanis <sup>(5)</sup>.

A partir de Ponthierville <sup>(6)</sup>, c'est le chemin de fer des Grands Lacs qui nous transporte à Stanleyville, puis le vapeur *la Flandre* nous conduit jusqu'à Matadi <sup>(7)</sup>.

De notre voyage sur le fleuve, de nos arrêts aux stations établies sur les rives, je ne vous entretiendrai pas. Les lecteurs de *L'Expansion* ont tous lu la description des véritables cités balnéaires créées par les Belges à Ponthierville, Stanleyville, Nouvelle-Anvers, Coquilhatville, Irebu et Léopoldville. Je ferais moins bien que mes devanciers en tentant à mon tour de les décrire et tout ce que j'en dirais serait au-dessous de l'admiration que j'éprouvai.

En deux jours, le chemin de fer du Bas-Congo nous amena à Matadi - deux jours de voyage confortable, là où nos premiers pionniers peinaient vingt jours dans un pays difficile et ingrat.

Quelques heures de bateau enfin, et nous apercevons le 8 octobre 1906 dans le port de Boma le paquebot qui nous ramènera au pays. Le drapeau belge flotte à sa poupe, c'est la patrie venue au-devant de nous; la grande traversée est achevée.

Faite par une femme, peut-elle avoir une signification? Comme je le disais en débutant, mon seul but fut d'accomplir mon devoir d'épouse, de suivre mon seigneur et maître <sup>(8)</sup>. Elle peut cependant prouver que, grâce aux efforts, aux exploits de nos compatriotes, les temps héroïques ont pris fin, que tout a changé dans l'intérieur du grand continent. Celui-ci n'est plus ni mystérieux, ni redoutable. Les femmes peuvent y revendiquer leur place près des maris.

Sans dire qu'il faille d'emblée installer l'Européenne partout, je pense qu'elle pourra rendre de grands services là où certaines facilités d'accès lui permettront d'arriver plus ou moins rapidement.

A Stanleyville déjà, et plus bas dans presque toutes les grandes stations, j'eus le plaisir de rencontrer des ménages belges et, grâce à la présence de la femme je pus admirer des intérieurs très confortablement, et même, pourrais-je dire, luxueusement installés.

Non seulement la femme donnera au mari le foyer où il pourra s'affranchir du souci des affaires, oublier les ennuis administratifs, détendre ses nerfs surexcités par le climat, se libérer du fonctionnarisme outré qui sévit trop souvent là-bas, mais encore sa présence enseignera aux nègres, par la vertu même de l'exemple, le respect de la femme, une saine compréhension de la famille.

Elle modifiera promptement l'aspect même des villes naissantes, car la présence à demeure de ménages européens donnera à tout ce qui se fondera un caractère de stabilité, de permanence que ne peut avoir un poste fait pour des célibataires que rien n'attache particulièrement au pays.

Si à Boma mon passage fut ignoré, du moins officiellement, comme le fit connaître le gouverneur d'alors, partout je reçus un accueil si gracieux, si cordial et parfois si enthousiaste que je dois croire qu'il ne s'adressait pas à ma personne mais à la femme, mon heureux voyage ayant ouvert la voie à celles de mes compatriotes que tenterait un long séjour, même jusqu'aux plus lointains confins de notre belle et magnifique colonie.

A toutes je ne pourrais que dire: "Partez avec confiance".

Berthe Cabra.

## Nouvelles de dernière minute

Trouvé sur Wikipedia, je constate que le voyage de Mme Cabra a dû avoir eu l'effet d'une bombe en Belgique! Son nom, envoyé sur Google, donne différentes pages!

Mme Cabra est née à Bruxelles en 1864 et décédée à Berchem (Anvers) en 1947. Elle est la fille de Jean-Martin Gheude et Euphrosyne d'Alcantara de Contreras. Elle épousa le capitaine d'état-major Alphonse Cabra le 25 avril 1901. Dès son retour d'Afrique, elle paraît à la une de plusieurs journaux, en Belgique, en Angleterre et dans l'Empire allemand. Elle donne de nombreuses conférences, elle fait part de différentes associations philanthropiques.

Voici toujours quelques sources d'information (disponibles sur internet) :

- Biographie belge d'Outre-Mer, t. VI, 1968, col. 403-406.
- Le Congo, Moniteur colonial, 17 mars 1907, p 82-86.
- Dictionnaire des femmes belges, XIXème et XXème siècles, 2006.
- Académie Royale des Sciences d'Outre-Mer.

Bruno Brasseur

---

<sup>1</sup> Allège: embarcation qui suit un bâtiment pour le décharger ou le charger.

<sup>2</sup> Alexandre Delcommune (1855-1922), le doyen des "Congolais": son départ au Congo date de 1874. Il a collaboré intensément à l'édification de l'Etat Indépendant.

<sup>3</sup> Belle expression. Dès le patron-minet ou dès le patron-jaquet: de très grand matin ( Littré de 1960). Vient de l'ancien français poitron (potron), du latin vulgaire posterio (arrière train, cul). Jaquet: nom de l'écureuil, qui se dit chat des bois en patois Gallo (Bretagne). L'expression voulait donc dire dès qu'on voit le derrière du chat, c'est-à-dire dès qu'il va paître, donc très tôt .

<sup>4</sup> Vatel: maître d'hôtel du grand Condé, dont la mort tragique a été rendue célèbre par Mme de Sévigné. Voyant que la marée (poisson de mer frais - ndlr) allait manquer à un dîner que Condé offrait à Louis XIV à Chantilly, Vatel se crut déshonoré et se perça de son épée (1671) - Larousse.

<sup>5</sup> Lothaire Hubert-Joseph (1865-1929) et Dhanis Francis (1862-1909): ont vaincu les Arabo-Swahili dans le Kaniema, fin du 19ème siècle. Lothaire est devenu Commissaire Général de l'EIC (Etat Indépendant du Congo) et Dhanis y a été nommé Vice-Gouverneur Général.

<sup>6</sup> De Ponthierville à Stanleyville, le Lualaba est innavigable à cause des cataractes (au début on indiquait Stanleyville par "Stanley Falls"). Un chemin de fer y fut construit.

<sup>7</sup> Nous excusons Mme Cabra pour ce lapsus. Elle était évidemment au courant du fait que "La Flandre" ne pouvait en aucun cas atteindre Matadi. Le terminus de la partie navigable se situait au Stanley-Pool à Léopoldville. De là à Matadi (presque 400 km) on prenait déjà le train depuis 1998.

<sup>8</sup> Mon seigneur et maître: féministes, restez calmes, de grâce, retenez-vous...